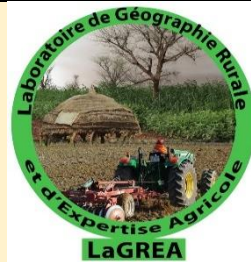




**UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI
(UAC)
ECOLE DOCTORALE PLURIDISCIPLINAIRE
ESPACES, CULTURES ET DEVELOPPEMENT**



**Laboratoire de Géographie Rurale et d'Expertise
Agricole (LaGREA)**

***Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement
(J_GRAD)***



ISSN : 1840-9962

N°002, décembre 2023

Volume 4

COMITE DE PUBLICATION

- Directeur de Publication** : Professeur Moussa GIBIGAYE
Rédacteur en Chef : Professeur Bernard FANGNON
Conseiller Scientifique : Professeur Brice SINSIN

COMITE SCIENTIFIQUE

- | | |
|--|---|
| BOKO Michel (UAC, Bénin) | TCHAMIE Thiou Komlan, Université de Lomé (Togo) |
| SINSIN Brice (UAC, Bénin) | SAGNA Pascal, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal) |
| ZOUNGRANA T. Pierre, Université de Ouagadougou, (Burkina Faso) | OGOOWALE Euloge (UAC, Bénin) |
| AFOUDA Fulgence (UAC, Bénin) | HOUNDENOU Constant (UAC, Bénin) |
| AGBOSSOU Euloge (UAC, Bénin) | CLEDJO Placide (UAC, Bénin) |
| TENTE A. H. Brice (UAC, Bénin) | CAMBERLIN Pierre, Université de Dijon (France) |
| TOHOZIN Antoine Yves (UAC, Bénin) | OREKAN Vincent O. A. (UAC, Bénin) |
| KOFFIE-BIKPO Cécile Yolande (UFHB, Côte d'Ivoire) | ODOULAMI Léocadie (UAC, Bénin) |
| GUEDEGBE DOSSOU Odile (UAC, Bénin) | KAMAGATE Bamory, Université Abobo-Adjamé, UFR-SGE (Côte d'Ivoire) |
| OFOUEME-BERTON Yolande (UMN, Congo) | YOUSSAOU ABDOU KARIM Issiaka (UAC, Bénin) |
| CHOPLIN Armelle (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, France) | HOUINATO Marcel, (UAC, Bénin) |
| SOKEMAWU Koudzo (UL, Togo) | BABATOUNDE Sévérin (UAC, Bénin) |
| VISSIN Expédit Wilfrid (UAC, Bénin) | |

COMITE DE LECTURE

TENTE A. H. Brice (UAC, Bénin), DOSSOU GUEDEGBE Odile (UAC, Bénin), TOHOZIN Antoine (UAC, Bénin), VISSIN Expédit Wilfrid (UAC, Bénin), VIGNINOUS Toussaint (UAC, Bénin), GIBIGAYE Moussa (UAC, Bénin), YABI Ibouaïma (UAC, Bénin), ABOUDOU, YACOUBOU MAMA Aboudou Ramanou (UP, Bénin), AROUNA Ousséni (UNSTIM, Bénin), FANGNON Bernard (UAC, Bénin), GNELE José (UP, Bénin), OREKAN Vincent (UAC, Bénin), TOKO IMOROU Ismaïla (UAC, Bénin), VISSOH Sylvain (UAC, Bénin), AKINDELE A. Akibou (UAC, Bénin), BALOUBI David (UAC, Bénin), KOMBIENI Hervé (UAC, Bénin), OLOUKOÏ Joseph (AFRIGIS, Nigéria), TAKPE Auguste (UAC, Bénin), ABDOULAYE Djafarou (UAC, Bénin), DJAUGA Mama (UAC, Bénin), NOBIME George (UAC, Bénin), OUASSA KOUARO Monique (UAC, Bénin), GBENOU Pascal (UAC, Bénin), GUEDENON D. Janvier (UAC, Bénin), SABI YO BONI Azizou (UAC, Bénin), DAKOU B. Sylvestre (UAC, Bénin), TONDRO MAMAN Abdou Madjidou (UAC, Bénin)

ISSN : 1840-9962

Dépôt légal : N^o 12388 du 25-08-2020, 3ème trimestre Bibliothèque Nationale Bénin

SOMMAIRE		
N°	TITRES	Pages
1	ABDOULAYE AMIDOU Moucktarou, KPETERE Jean, SABI YO BONI ABOUBAKAR Azizou, Sahabou : Commercialisation du bois-énergie et amélioration des conditions de vie a Karimama au nord Bénin	05-20
2	SANGLI Gabriel : The schooling of children left-behind by the migration of parents along the Burkina -Faso - Ivory Coast corridor: a sociodemographic view	21-34
3	NGOUMA Damase : L'île Mbamou au Congo Brazzaville : conditions de circulation et liens avec la ville	35-48
4	AGBON Apollinaire Cyriaque : Cartographie de la dégradation des terres agricoles dans les arrondissements de Agame, Koudo, Houin et Ouèdèmè (Commune de Lokossa au Bénin	49-63
5	SANNI BIO Bayé, SOUNON BOUKO Boni, DJOHY Gildas Louis, YABI Jacob Afouda : Stratégies d'adaptation des exploitants agricoles de la commune de Parakou face aux dynamiques foncières urbaines et péri-urbaines	64-79
6	MOATILA Omad Laupem, NDZANI Ferdinand, BERTON-OFOUEME Yolande : Approvisionnement en eau de consommation et perception des maladies hydriques par les réfugiés de Yumbi (RDC) à Makotipoko (R. Congo)	80-94
7	ADOUM-FORTEYE Amadou, DJANGRANG Man-Na, SOKEMAWU Koudzo : Le parc national de Zakouma au Tchad : un eldorado animalier aux implications touristiques majeures	95-112
8	FONTON Tagnonnanon Edmonde, OGUIDI Babatundé Eugène, DOSSOU-YOVO Adrien et CLEDJO Placide : Impacts environnementaux des déchets artisanaux dans la Commune d'Abomey-Calavi	113-129
9	TIENE Inza : Numérique et valorisation du patrimoine artisanal dans le département de Katiola	130-142
10	EPANE NSAKO dejeannot : Dynamique de production et construction territoriale dans les agropoles du Moungo, Caméroun	143-160
11	KRAMO Yao Valere, KOFFI Guy Roger Yoboué : Insécurité sanitaire et stratégies de résilience dans la sous-préfecture de Dania (ouest de la Côte-d'Ivoire)	161-176
12	HOUESSO Satognon Florent, OUASSA Pierre : Dynamique d'évolution du lit du fleuve Mono sur l'espace frontalier Bénin-Togo et impacts socioéconomiques	177-198

13	YEBOUE Konan Thiéry St Urbain : <i>Orpaillage, régression des superficies rizicoles et risque d'insécurité alimentaire dans la sous-préfecture de Bégbessou (centre-ouest de la Côte d'ivoire)</i>	199-217
14	FOFANA Karidja épouse KONE, KONE Moussa : <i>Impact de la cacao-culture sur l'environnement à Dedeafla au centre-ouest de la Côte d'ivoire</i>	218-232
15	YETONGNON Judith Eric Georges : <i>Typologie de pathologies chez les enfants de 0 à 5 ans dans le 1^{er} arrondissement de la ville de Cotonou au Bénin</i>	233-246
16	JACQUES Elie, ASSOUNI Janvier, ABOUDOU Y. M. A. Ramanou : <i>Contribution des organisations paysannes au développement socio-économique de la commune de Banikoara (Nord-Bénin)</i>	247-263
17	Mohamadou Mountaga DIALLO : <i>Urbanisation des villes frontalières et défis de gouvernance urbaine. Cas de Diaobé au Sénégal</i>	264-279

L'ILE MBAMOU AU CONGO BRAZZAVILLE : CONDITIONS DE CIRCULATION ET LIENS AVEC LA VILLE

MBAMOU ISLAND IN CONGO BRAZZAVILLE: TRAFFIC CONDITIONS AND LINKS WITH THE CITY

Damase NGOUMA

Maître de conférences (CAMES)

*Université Marien NGOUABI,
damasengouma@gmail.com*

RESUME

Depuis quelques décennies, les relations ville-campagne prennent de nouvelles facettes au Congo, sous le prisme de l'urbanisation de plus en plus accélérée dans le pays. Cet article analyse les liens existants entre les conditions de circulation sur l'île Mbamou et les relations que ce territoire entretient avec Brazzaville. La méthodologie utilisée pour le réaliser est basée sur une enquête par questionnaire effectuée auprès de 841 personnes interrogées dans les 20 localités de l'île, sous la base d'un choix raisonné. Les résultats de l'étude montrent que le cadre naturel de l'île, marqué par la présence de l'eau et des zones marécageuses, rendent difficile la circulation intérieure. C'est pourquoi, la majorité de la population locale utilise soit les pirogues conduites à la rame (20%), soit celles qui sont motorisées (61%) pour leurs déplacements. Les dernières constituent le principal moyen de transport de l'île vers Brazzaville, alors que la marche reste un mode de déplacement peu fréquent, utilisé par 18% des enquêtés (total=99% au lieu de 99%), en zone de terres fermes, pour les migrations internes à l'île. Si la durée moyenne du trajet île Mbamou-Brazzaville est relativement court (deux heures) et le coût moyen du titre de transport (750 F CFA) accessible à tous, les conditions de voyage en revanche sont mauvaises. Les villages ont été bâtis pour une large part le long des abords de l'île, dans les deux passes du fleuve Congo, afin de faciliter les échanges avec l'extérieur. Les habitants de l'île entretiennent des relations socio-démographiques dynamiques (fréquentation scolaire, soins médicaux, etc.) et économiques (trafic de produits vivriers et produits manufacturés) avec la ville de Brazzaville. Plus de la moitié des enquêtés (54%), effectuent des voyages mensuels vers Brazzaville, 44% d'entre eux se déplaçant deux à trois fois par mois vers Brazzaville et 22% quatre à cinq fois.

Mots-clés : Circulation, enclavement, île Mbamou, Congo Brazzaville.

ABSTRACT

For several decades, city-countryside relations have taken on new facets in the Congo, under the prism of increasingly accelerate d urbanization in the country. This article analyzes the links between the traffic conditions on Mbamou Island and the relations that this territory maintains with Brazzaville. The methodology used to carry it out is based on a survey by questionnaire carried out among 841 people questioned in the 20 localities of the island, under the basis of a reasoned choice. The results of the study show that the natural setting of the island, marked by the presence of water and marshy areas, makes internal circulation difficult. This is why much of the local population uses either rowing canoes (20%) or motorized ones (61%) for their travels. The latter constitute the main means of transport from the island to Brazzaville, while walking remains an infrequent mode of travel, used by 18% of respondents, in dry land areas, for internal migrations to the island. If the average duration of the Mbamou-Brazzaville trip is relatively short (two hours) and the average cost of the ticket (750 CFA francs) accessible to all, the travel conditions on the other hand are poor. The villages were built for the most part along the outskirts of the island, in the two passes of the Congo River, to facilitate trade with the outside world. The inhabitants of the island maintain dynamic socio-demographic (school attendance, medical care, etc.) and economic (trafficking in food products and manufactured products) relations with the city of Brazzaville. More than half of respondents (54%) make monthly trips to Brazzaville, 44% of them traveling two to three times a month to Brazzaville and 22% four to five times.

Keywords: Circulation, enclosure, Mbamou Island, isolation, Congo River.

1. INTRODUCTION

La thématique relative aux interactions ville-campagne est ancienne. Elle a pris une position centrale dans divers travaux consacrés à l'Afrique à partir des années 1990 (J. Baker et P.O. Pedersen, 1992 ; P. Péliissier, 2000). Les relations ville-campagne prennent des aspects particuliers actuellement en Afrique subsaharienne du fait d'un contexte marqué par de

profondes transformations et bouleversements qui ont touché les villes et les campagnes, différemment selon les territoires (F. Bart, J. Bonvallot, R. Pourtier, 2002). Il est ainsi noté des flux intenses de populations entre les deux espaces, à la faveur surtout des progrès enregistrés dans les transports, notamment avec la construction des routes. La dynamisation des relations ville-campagne à travers le développement des transports a également été évoquée par H. Mainet (2017, p. 32) qui parle de « dynamique de la mobilité et de l'échange », une façon pour l'auteur de mettre en exergue le lien entre les conditions de circulation existant dans les territoires ruraux et les relations que ces derniers peuvent entretenir avec la ville.

Au Congo, les campagnes caractérisées pendant longtemps par leur enclavement, leur marginalité et leur pauvreté (P. Venetier, 1966, B. M. Mengho, 1990, D. Ngouma, 2012) s'ouvrent de plus en plus avec les efforts menés au fil des années par les pouvoirs publics dans la construction systématique des infrastructures de transport reliant les principales localités pays. En effet, depuis les plans quinquennaux menés entre 1982 et 1994, visant la construction et le bitumage des routes à travers tout le territoire national, jusqu'à la politique récente dite de « municipalisation accélérée », les conditions de circulation dans les campagnes se sont foncièrement améliorées. La situation reste cependant encore préoccupante pour certaines zones accessibles par voies navigables et où la circulation terrestre se fait avec plusieurs contraintes. Tel est le cas de l'île Mbamou, unique espace insulaire du pays qui reste confrontée à plusieurs problèmes de développement. Les premières enquêtes réalisées sur cet espace y ont décelé une situation de marginalité et de pauvreté (R. G. Dokonda Londessoko et D. Ngouma, 2022).

La présente étude interroge les liens existants entre les conditions de circulation prévalant sur l'île Mbamou et les relations qu'elle entretient avec la capitale. Les principales interrogations qui alimentent la problématique de l'étude sont les suivantes : quelles sont les caractéristiques démographiques de l'île Mbamou et les conditions de circulation prévalant sur cet espace ? Quels sont les moyens de transport utilisés par la population locale dans leurs déplacements entre l'île et Brazzaville ? Quels sont les types de relations ville-campagne entretenues avec Brazzaville par la population de l'île ? Quelles sont les fréquences de mobilité de la population vers Brazzaville ? L'objectif général de l'étude est de montrer la place des conditions de circulation comme un des facteurs explicatifs du niveau de relations entretenues entre la campagne et la ville dans les pays en développement. De façon spécifique, elle vise à analyser les conditions de circulation prévalant sur l'île Mbamou, les modalités de transport entre l'île et Brazzaville, les types de relations entretenues par les deux espaces et les fréquences de mobilités de la population rurale.

2. MATÉRIELS ET MÉTHODES

Dans cette section sont présentés les matériels et données utilisés pour réaliser cette étude, ainsi que les techniques de collectes de données, les outils et le process de traitement des données obtenues. Les principaux types de matériels utilisés sont : l'appareil photo numérique pour les prises de vue, l'enregistreur vocal pour l'enregistrement des conversations avec certains acteurs, le GPS pour le relevé de points et la réalisation de tracés et le questionnaire d'enquête pour l'enquête de terrain auprès de la population locale. Ces matériels ont permis de collecter des données de première main traitées et utilisées dans ce travail. Ces données ont été complétées par celles de seconde main, obtenues de différentes sources telles que : le recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 2007, les annuaires statistiques et administratifs de 2014 et 2017, etc.

La méthodologie de recherche s'est articulée donc autour de la recherche bibliographique et de l'enquête de terrain. La recherche documentaire a permis de consulter des ouvrages divers, des thèses, des articles scientifiques portant sur la zone d'étude ou ayant trait à la question des

relations ville-campagne dans les pays du Sud. Le recours à Internet a été un atout indéniable pour cette étape du travail. La recherche documentaire a apporté des éclairages considérables sur les questions à l'étude. Elle a également permis de canaliser les angles de recherche sur le terrain.

Quant à l'enquête sur le terrain, trois méthodes complémentaires ont été utilisées : les observations de terrain, les entretiens avec les personnes ressources en procédant à des enregistrements vocaux, et l'enquête par questionnaire auprès des ménages dans différentes localités de la zone à l'étude. L'échantillon d'enquête a été tiré de l'ensemble des 20 localités de l'île Mbamou et déterminée en utilisant la méthode d'échantillonnage par choix raisonné. Il est présenté au tableau I.

Tableau I : Répartition de la population de l'île Mbamou et de l'échantillon d'enquête par localité.

N°	Localités	Population en 2021	Echantillon d'enquête
01	Lissanga	3752	70
02	Nzété-Moko	1876	101
03	Moutou ya Ngombé	210	15
04	Imvouli	261	15
05	Assemblée	370	30
06	Manguénguégué	662	29
07	Ataba Taba	203	15
08	Mbamba	350	15
09	Moundonga	216	15
10	Konda	613	15
11	Kitengué	2485	181
12	Dix maisons	454	15
13	Loubassa	685	68
14	Sinoa La Belle	622	62
15	Oyapi	336	34
16	Tréchet	457	15
17	Bamako	239	15
18	Dakar	253	35
19	Mbamou centre	893	51
20	Mbamou Likouala	298	45
Total		15238	841

Source : Sous-préfecture de l'île Mbamou 2021 ; enquête de terrain, 2021-2022

Au total, 841 personnes ont été concernés par l'enquête de terrain, chef du ménage ou personne adulte capable de répondre aux questions, en tenant compte de l'ancienneté dans la localité (au moins cinq ans). C'est dans les localités de Kitengué et Nzété-Moko que les effectifs des enquêtés sont les plus importants par rapport aux autres villages, soit respectivement 181 et 101 personnes. Il s'agit là des plus grands villages de l'île, et il nous a paru opportun d'y avoir le plus grand nombre des répondant afin d'avoir un bon aperçu des questions étudiées, en termes d'analyse quantitative. Il y a en plus, pour le cas particulier du village Nzété-Moko le fait que, ayant bénéficié de l'appui sur le terrain du secrétaire du bureau du comité de ce village, nous avons obtenu la confiance des enquêtés qui se sont prêtés facilement aux questions. Ceci a permis d'interroger un nombre important de personnes dans ce village considéré comme le poumon économique de l'île.

L'enquête de terrain a concerné aussi les entretiens individuels réalisés en particulier avec les autorités administratives, les chefs de villages et diverses personnes ressource choisies du fait

de leur ancienneté dans les localités enquêtées. Au cours de l'enquête, des enregistrements vocaux des entretiens faits avec des personnes ressources rencontrées sur le terrain ont été réalisés puis analysés.

Les données collectées pendant l'enquête de terrain ont été traitées à l'aide des logiciels Excel 2013 et Qgis 2.18, respectivement pour l'élaboration des tableaux et des graphiques et la conception de la carte de l'aire d'étude. Microsoft Word a servi pour le traitement du texte et l'analyse des données qualitatives. L'analyse des données a permis de relever plusieurs résultats dont les principaux sont présentés dans les sections suivantes.

3. RÉSULTATS

3.1. Milieu physique et installation des villages sur l'île Mbamou

Le milieu physique de l'île Mbamou présente des caractéristiques particulièrement contraignantes qui ont déterminé foncièrement l'établissement des hommes dans ce territoire insulaire.

3.1.1. Un milieu physique présentant des contraintes pour la circulation intérieure

L'île Mbamou est une zone encore rurale localisée dans le Pool Malebo et qui se distingue par la singularité de son relief et l'omniprésence de l'eau. Du point de vue du relief, l'île Mbamou reproduit sensiblement la forme d'une cuvette partagée en deux parties complètement inégales dans le sens de la longueur. Le sud-est, constitué en partie par une terrasse dominante d'un à deux mètres, s'entrecoupe en zones submersibles. Le nord-ouest, qui englobe les deux pointes se compose de terres submersibles. On trouve également sur l'île, des terrasses échappant à la submersion prolongée des crues ordinaires du fleuve Congo. De façon générale, le relief de l'île est essentiellement plat, avec des hauteurs de 285 mètres en moyenne où s'intercalent des terrasses anciennes entre les méandres et marécages. Les fragments de terrasses reposent sur un substratum rocheux de grès blancs qui sont partiellement silicatisés et visibles en basses eaux sur les berges à une dizaine d'endroits.

La végétation de l'île Mbamou est constituée de la savane et la forêt ; deux formations qui connaissent des modifications locales du fait de la nature de la topographie de l'île et de l'inondation saisonnière due aux crues du fleuve Congo. On rencontre ainsi la savane de terre sèche qui se situe le long des terres hautes de la partie orientale, entre la forêt et les prairies inondables. La forêt, quant à elle, est concentrée surtout dans la partie orientale haute regardant vers la passe gauche. Sa plus grande partie est inondée pendant les hautes eaux.

L'hydrographie de l'île Mbamou est dominée par la présence du fleuve Congo, qui se divise de part et d'autre de l'île en deux passes navigables. Ces passes sont parsemées de petits îlots et de bancs de sable, tandis qu'à l'intérieur, on note la présence de nombreux marécages rendant les voies d'accès difficiles. Ceci est dû notamment au débordement des eaux fluviales, surtout en période de crues. Le milieu physique de l'île Mbamou présente des difficultés pour la circulation intérieure, du fait notamment de la présence des marécages rendant impossible la construction de routes et des bancs de sables apparaissant en période d'étiage dans les chenaux et les cours intérieurs du fleuve.

3.1.2. Des villages installés pour la plupart le long des bords de l'île

L'analyse de l'habitat rural sur l'île Mbamou montre que la majorité des villages a été bâtie le long des abords de l'île. L'accès facile et les facilités de déplacements qu'offre cet emplacement constituent les principales raisons expliquant cette disposition des villages. D'ailleurs, les plus grandes localités en termes de nombre d'habitants sont localisées aux abords de l'île dans les deux passes du fleuve Congo (figure 1).

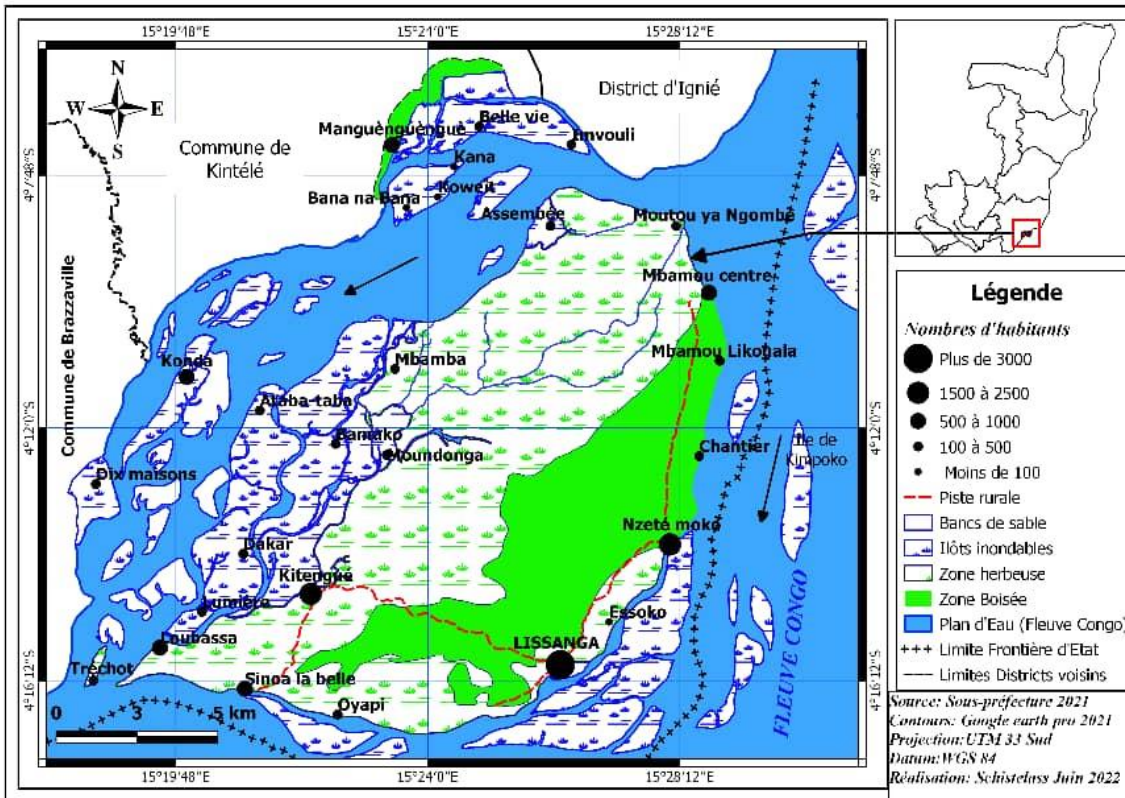


Figure n°1 : Répartition spatiale des principaux villages de l'île Mbamou

On constate que la passe de la rive droite du fleuve Congo comporte un nombre plus important de villages que celle de la rive gauche. Cependant, deux des plus grandes localités de l'île à savoir Lissanga et Nzete-Moko, avec un effectif de leurs populations, respectivement de 3 752 et de 1 876 habitants en 2021, se trouvent sur cette rive. En plus de ces deux importantes localités citées, on note la présence de nombreux autres petites localités rurales sur la passe de la rive gauche ; la majorité s'alignant le long d'un chenal qui facilite leur accessibilité. Certaines parmi elles ont une population relativement plus importante, comme Loubassa et Kitengué, relativement avec 685 et 2 485 habitants en 2021.

On peut aisément noter que l'occupation de l'espace ou l'installation des hommes a tenu compte des besoins d'accessibilité des villages et de mobilité des populations. C'est pourquoi, l'intérieur de l'île est quasiment désert. La nécessité d'assurer les échanges réguliers avec la ville, notamment Brazzaville et aussi Kinshasa, a poussé les populations à s'installer de préférence dans les villages situés aux abords de l'île. Cette localisation est particulièrement bénéfique aux femmes, plus nombreuses que les hommes sur l'île (9268 contre 5970 en 2021) et tournées essentiellement vers le micro-commerce informel dont l'exercice nécessite une mobilité régulière, en général hebdomadaire. Les ruraux exerçant ce commerce se déplacent vers la ville pour s'approvisionner en produits manufacturés destinés à la revente dans les villages de l'île.

3.2. Le transport sur l'île et vers Brazzaville

La population de l'île Mbamou ne dispose pas d'une grande diversité de moyens de transport pour circuler d'un village à un autre ou de l'île vers Brazzaville.

3.2.1. Des modes de transport dominés par l'utilisation de la pirogue

Trois modes de transport sont utilisés par la population de l'île Mbamou dans leurs déplacements quotidiens. Il s'agit du transport à bord de pirogue (motorisée et non motorisée),

du transport à moto et de la marche à pied. Le premier mode est le plus utilisé, comme le montre le tableau II.

Tableau II : Répartition de la population enquêtée selon le mode de transport utilisés

Modes de transport	Population enquêtée	
	Effectif	Pourcentage
Transport par pirogue non motorisée	511	61
Transport à moto	10	1
Transport par pirogue motorisée	170	20
La marche	150	18
Total	841	100

Source : Enquête de terrain, décembre 2022

La marche et le transport par pirogue sont les modes de transport les plus anciens utilisés sur l'île Mbamou. La marche est utilisée pour le déplacement interne à l'île Mbamou, soit d'un village à un autre, soit à l'intérieur du village, soit encore du campement ou du champ au village. Environ 18% des enquêtés utilisent ce moyen pour circuler sur l'île Mbamou. En revanche la pirogue (planche 1), conduite à la rame selon 61% des enquêtés ou propulsée par un moteur marin d'après 20% des enquêtés, vient largement en tête comme principal moyen de transport des habitants de l'île.

Planche 1 : Pirogues utilisées à l'île Mbamou



Photo 1 : Utilisation de la pirogue non motorisée. Jeune garçon conduisant une pirogue à la rame avec une passagère au bord du fleuve, à Oyapi (Prise de vue : R. G. Londessoko Dokonda, 2022).



Photo 2 : Embarcadère du village Lissanga. On aperçoit parmi les pirogues amarrées, au centre de l'image, une pirogue motorisée chargée de bagages et prête pour le départ (Prise de vue : D. Ngouma, 2022).

La pirogue est une embarcation artisanale fabriquée dans les localités du couloir et en RDC. Il en existe plusieurs, différentes les unes des autres par leur taille, leur design et leur origine. Le

prix d'achat moyen d'une pirogue dans le couloir du fleuve Congo varie entre 15 000 et 45 000 F CFA en fonction des dimensions.

La pirogue est utilisée à la fois pour les déplacements internes à l'île comme pour le transport vers la ville. En effet, le déplacement entre les villages éloignés se fait souvent par pirogue motorisée, surtout si l'on veut obtenir un gain de temps et transporter des bagages importants ou une marchandise en quantité dépassant la capacité du portage. Outre la pirogue ou la marche, les habitants de l'île Mbamou utilisent aussi la moto pour les déplacements internes à l'île. Mais l'utilisation de ce mode de transport récent reste encore limitée. Seul 1% des enquêtés le pratique, car il n'existe pas beaucoup de motos sur l'île et la voie terrestre est moins appropriée pour leur circulation.

3.2.2. Les pirogues motorisées : principal moyen de transport vers Brazzaville des habitants de l'île Mbamou

Les pirogues motorisées constituent le moyen de transport le plus utilisé dans le trafic entre Brazzaville et les campements et localités de l'île Mbamou. Elles sont propulsées par des moteurs marins de différentes capacités, ceux de 15 CV étant les plus rencontrés. Les pirogues motorisées parcourent jusqu'à 10 km dans le Stanley-Pool, transportant jusqu'à 30 bassines de poissons frais d'une capacité d'environ 25 kilogrammes et 10 à 35 personnes, selon la taille de la pirogue. C'est ce qui en fait le moyen de transport le plus emprunté par les habitants de l'île Mbamou, qui l'utilisent pour le transport de leurs marchandises et bagages entre la ville et l'île, et leurs déplacements habituels. Les départs des pirogues motorisées de l'île Mbamou vers Brazzaville se font suivant des horaires journaliers plus ou moins réguliers (tableau III).

Tableau III : Horaires des pirogues motorisées en partance de l'île Mbamou pour Brazzaville

Heure de départ selon les villages		Heure d'arrivée à Brazzaville	Coût du titre de transport
Lissanga	03h 00	05h00	750/1 000 F CFA
	13h00	15h30	
Nzété-Moko	03h00	05h00	1 500 F CFA
Mbamou-Centre	03h00	05h30	1 500 F CFA
Sinoa la Belle	4h00	5h 00	750 F CFA
Loubassa	05h00	05h30	250 F CFA
Kintengué	04h00	05h00	500 F CFA
	05h30	06h30	
	09h00	10h00	

Source : Enquête de terrain, 2022

Le tableau III montre que les départs de pirogues motorisées de l'île Mbamou vers Brazzaville se font pour la plupart du temps entre 3h et 5h30, et que le voyage dure environ deux heures de temps pour les villages les plus éloignés de la ville et trois heures pour ceux qui sont proche. Le village de Loubassa est le moins éloigné de Brazzaville ; raison pour laquelle, le voyage sur ce trajet ne dure que quelques minutes. Concernant les liaisons quotidiennes à destination de Brazzaville, le village de Lissanga enregistre deux et celui de Kintengué trois, tandis que les autres localités n'en ont qu'une seule. En fait, il n'existe généralement qu'un ou deux commerçants-transporteurs sur un parcours donné et la plupart n'effectue qu'un voyage journalier entre le village concerné et Brazzaville.

C'est à Kintengué que le trafic est beaucoup plus intense, comparativement aux autres villages de l'île. Cette localité est la plus peuplée après Lissanga (chef-lieu du district), ayant

respectivement 2 485 et 3 752 habitants en 2021 et la plus dynamique en termes d'activités économiques et d'échanges avec la capitale. Tout ceci se traduit par un niveau du trafic journalier important entre le village de Kitengué et la ville de Brazzaville. D'ailleurs, chaque jour, les élèves fréquentant certaines écoles de Brazzaville, font la navette journalière entre les deux localités. Ces derniers, obligés de se rendre en ville tous les jours ouvrables, bénéficient d'un tarif préférentiel, revu à la baisse (150 F ou 100 F CFA) au lieu de 500 F CFA par les transporteurs. Il arrive souvent d'ailleurs qu'ils soient transportés gratuitement. Ainsi, les relations régulières entretenues entre l'île Mbamou et la capitale Brazzaville déterminent foncièrement le niveau de mobilité de la population locale.

3.3. Relations ville-campagne et fréquence de mobilité de la population de l'île Mbamou

L'île Mbamou entretient depuis longtemps avec Brazzaville des relations d'ordre démographique, social, économique et culturel, devenues de plus en plus dynamiques au fil des années.

3.3.1. Des relations socio-démographiques dynamiques avec la ville

Les habitants de l'île se rendent régulièrement à Brazzaville pour multiples raisons liées au fonctionnement de leurs ménages : fréquentation scolaire, suivi des soins médicaux, achat de produits manufacturés pour la revente, achat des denrées alimentaires et produits de première nécessité, vente de produits vivriers, etc.

Aux plans éducatif et sanitaire, le manque ou l'insuffisance d'infrastructures et de services adéquats dans les villages, explique les mouvements réguliers de la population vers Brazzaville. L'offre éducative du district de l'île Mbamou n'est constituée que de dix bâtiments d'école primaire et d'un seul collège d'enseignement général (CEG). De même, avec un total de 20 localités, l'île ne dispose que d'un centre de santé intégré (CSI), comme unique infrastructure sanitaire publique. On note l'existence de six petits cabinets médicaux privés de niveau précaire et qui n'offrent pas de garanti concernant la qualité des soins. Alors que la population a connu une croissance remarquable, passant de 12 000 habitants en 2014 (recensement administratif local) à environ 15 235 actuellement (rapport sous-préfecture, 2021), le nombre d'infrastructures disponibles n'a pas augmenté. C'est ainsi qu'à Kitengué et Loubassa, les élèves fréquentant certaines écoles de Brazzaville effectuent des navettes quotidiennes entre la ville et la campagne (figure 2).

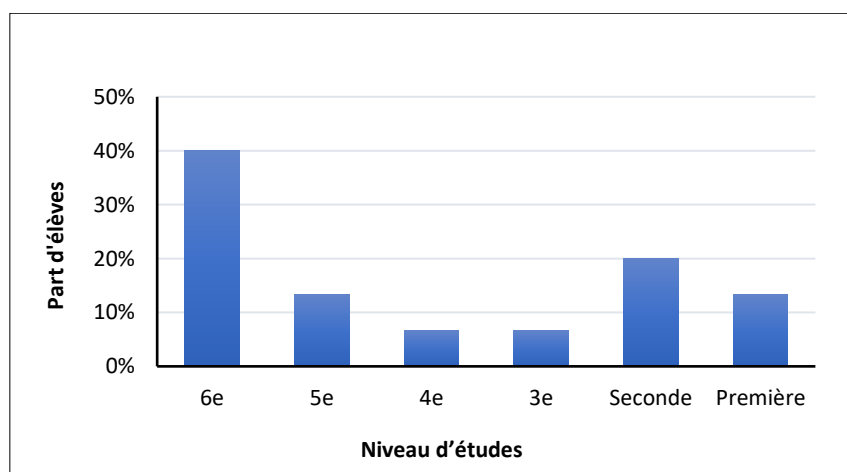


Figure 2 : Répartition des élèves effectuant des aller-retours quotidiens entre Kitengué et Brazzaville selon le niveau scolaire dans l'enseignement secondaire

Source : Enquête de terrain, 2022

La figure 2 permet de constater que parmi les enquêtés, la part des élèves les plus jeunes est beaucoup plus élevée que celle des autres, parmi ceux effectuant des aller-retours quotidiens

entre Kitengué et Brazzaville. Ainsi, au cycle secondaire 1^{er} degré, ce sont les élèves de la 6^e qui représentent la part la plus écrasante, tandis qu’au 2^e degré, ce sont les élèves de la seconde qui l’emportent. Ces données traduisent une réalité présente sur l’île, le fait que les élèves entrant nouvellement au cycle secondaire restent les plus motivés à aller régulièrement à l’école, étant toujours disposés à traverser le fleuve chaque jour afin d’atteindre l’école se trouvant à Brazzaville. Mais au fil du temps jusqu’à arriver en 3^{ème}, plusieurs se découragent et arrêtent le cursus scolaire pour se livrer à la pratique des activités économiques habituelles du monde rural (pêche, agriculture et petit commerce).

La même réalité s’observe entre les classes de seconde et de terminale, au secondaire 2^{ème} degré. C’est le phénomène de décrochage scolaire, très observé parmi les élèves ruraux confrontés à un quotidien souvent contraignant et moins élogieux : monotonie de la vie à la campagne, pauvreté, absence ou insuffisance de loisirs, d’équipements et services de base, etc.

Plusieurs autres motifs d’ordre social (participation à un mariage, aux funérailles ; visite de famille, etc.) expliquent aussi les migrations entre l’île et Brazzaville. A défaut de données statistiques, il n’est pas aisé d’apprécier le nombre de personnes qui se déplacent ainsi par jour ou par semaine.

3.3.2. Des relations économiques marquées par le trafic de produits vivriers et produits manufacturés entre la ville et la campagne

Les relations commerciales entretenues par l’île Mbamou et Brazzaville sont constituées essentiellement des échanges, d’une part, des produits vivriers des villages vers la ville, et d’autre part, des produits manufacturés de la ville vers la campagne. Ces échanges se font de façon régulière et suscitent la circulation journalière de personnes et de marchandises entre les deux bornes. La plus grande partie du trafic entre Brazzaville et l’île est constituée du poisson frais d’eau douce, principale marchandise transportée par les pirogues motorisées. Ce trafic est l’œuvre des femmes commerçantes brazzavilloises habituées à la collecte de produits vivriers sur l’île Mbamou. Elles achètent généralement le poisson auprès des pêcheurs dans un village de l’île ou sur le fleuve Congo, lors de leurs voyages quotidiens à bord de pirogues motorisées. Mais de plus en plus, les produits sont également achetés soit au port de Yoro, situé au quartier Mpila dans l’arrondissement 5 Ouenzé, soit au niveau d’une embarcadère située dans la commune de Kintélé, au nord de Brazzaville (figure 3).

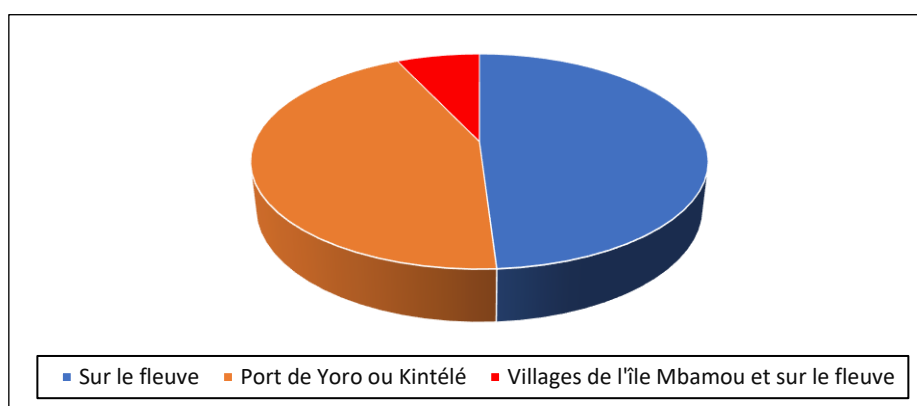


Figure 3 : Lieu d’achat du poisson frais par les femmes commerçantes opérant entre l’île Mbamou et Brazzaville

Source : enquête de terrain, mai 2022

Cette figure permet de constater que 93% des femmes commerçantes enquêtées exerçant le commerce de poissons frais d’eau douce entre Brazzaville et l’île Mbamou vont acheter leurs produits directement auprès des pêcheurs dans les villages de l’île ou sur le fleuve Congo, en utilisant les pirogues. Les autres (7%) achètent sur place aux lieux de débarquement, au port de

Yoro ou à l'embarcadère localisée à Kintélé. La principale raison motivant ces femmes à braver les risques du voyage à bord de pirogue sur le fleuve Congo c'est la perspective d'obtenir les meilleurs produits, à des coûts préférentiels, directement auprès des pêcheurs, afin d'obtenir une bonne marge bénéficiaire. Au niveau des villages de l'île, les embarcadères deviennent des marchés journaliers qui s'animent au rythme de l'arrivée des pirogues motorisées transportant les commerçantes à la recherche de produits vivriers de la campagne (planche 2).

Planche n°2 : Des embarcadères transformées en marchés de fortune



Photo 3 : Arrivée des pirogues motorisées à l'embarcadère du village Lissanga : les producteurs se précipitent pour proposer leurs marchandises aux commerçantes (Vue : D. Ngouma, Juillet 2022). **Photo 4 : Embarcadère du village Nzété Moko** : les feuilles de manioc sont nettoyées et regroupées en paquets pour être vendues aux commerçantes (Vue : R. G. Londessoko Dokonda, Août 2021).

Les échanges commerciaux entre les villages de l'île Mbamou et la ville de Brazzaville se font de façon perpétuelle, avec une variation quasi saisonnière concernant la nature et les quantités de produits vivriers achetés sur l'île. Le poisson frais d'eau douce par exemple est disponible en quantité importante pendant la saison sèche, alors que la plupart des produits agricoles sont commercialisés en saison de pluies. Les échanges entre l'île et la ville contribuent à dynamiser la mobilité de la population locale, à travers le trafic permanent des pirogues motorisées.

3.3.3. Fréquences de mobilité de la population de l'île Mbamou en direction de Brazzaville

L'entretien des relations diverses avec la ville constitue la principale raison de déplacement vers Brazzaville des habitants de l'île Mbambou. L'analyse de la mobilité de la population enquêtée, en considérant ses déplacements vers la ville de Brazzaville, donne des renseignements assez parlants comme le montrent les tableaux IV et V.

Tableau IV : Mobilité vers Brazzaville des populations de l'île Mbamou

Mobilité	Enquêtés	
	Effectif	Pourcentage
Quotidienne	135	16
Mensuelle	456	54
Néant	250	30
Total	841	100

Source : Enquête de terrain, décembre 2022

Tableau V : Répartition des enquêtés se déplaçant chaque mois vers Brazzaville selon leur fréquence de mobilité

Fréquence de mobilité	Enquêtés	
	Effectif	Pourcentage

Une fois	156	34
Deux à trois fois	200	44
Quatre à cinq fois	100	22
Total	456	100

Source : Enquête de terrain, décembre 2022

L'analyse des deux tableaux montre un faible niveau de mobilité de la population enquêtée en direction de Brazzaville. Le premier (tableau IV) permet de constater que plus de la moitié des enquêtés (54%) effectuent des déplacements mensuels tandis qu'une part non négligeable d'entre eux (30%) ne se rend jamais à Brazzaville et que seulement 16% se déplacent chaque jour. Concernant les enquêtés effectuant les déplacements mensuels (tableau V), il ressort que 44% se déplace seulement deux à trois fois par mois, soit à peu près un voyage une semaine sur deux, suivie par 34% qui eux, effectuent un seul voyage. Les enquêtés voyageant quatre à cinq fois par mois, soit environ un voyage hebdomadaire, représentent 22%, soit la plus faible part.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce faible niveau de mobilité pour des villages situés à proximité de la capitale du pays. Les premiers sont liés au mode de transport entre l'île et Brazzaville, notamment l'insuffisance des embarcations et la précarité des voyages à bord d'une pirogue, fût-elle motorisée. A ces facteurs s'ajoutent le faible niveau des revenus de la population locale et le faible dynamisme des activités de production pratiquées par cette population. Les arrivées quasi régulières dans les villages des « *moteurs*² » transportant divers produits manufacturés et des denrées de première nécessité en provenance de la ville contribuent également à sédentariser la population. Ceci permet aux ruraux de s'approvisionner sur place et de ne pas aller en ville chaque jour ou chaque semaine pour ce motif. Les autres motifs de mobilité (funérailles, soins médicaux, cérémonie matrimoniale, etc.) s'inscrivent souvent dans le cadre des déplacements mensuels et annuels. C'est pourquoi les déplacements mensuels sont les plus observés.

Il convient de signaler que parmi les enquêtés qui ne se rendent jamais Brazzaville, il y a des originaires de la RDC, habitués à Kinshasa et qui y vont régulièrement pour divers besoins. Les tracasseries policières (taxes abusives, papiers d'identité à présenter, etc.) rencontrées au port de Yoro à Brazzaville par les producteurs ruraux et les commerçants collecteurs de produits vivriers congolais de la RDC contribuent à renforcer cette position.

4. DISCUSSION

L'étude sur les conditions de circulation sur l'île Mbamou et les liens de cette dernière avec la ville de Brazzaville a donné des résultats édifiants rendant compte de la situation d'un espace encore enclavé et confronté à une absence d'aménagement conséquent. Cette section du travail propose une discussion des principaux résultats.

4.1. Des conditions de circulation de la population en milieu rurale

L'étude a montré que le milieu physique de l'île Mbamou présente des contraintes qui rendent difficile la circulation intérieure, notamment sur le plan orographique, avec la présence de faibles altitudes prédisposant le territoire à une vulnérabilité aux inondations. L'eau est ainsi presque omniprésente sur le territoire. La présence d'un « réseau de chenaux » et l'absence de liens terrestres avec Brazzaville font que la voie fluviale reste la seule exploitable et la pirogue le principal moyen de transport disponible pour se mouvoir d'un point à l'autre de l'île et de l'île vers Brazzaville. Ces résultats rejoignent ceux trouvés par J. R. Mikaya Boubakar (2018) qui avait en plus signalé la vétusté du matériel naviguant utilisé par les transporteurs et les tracasseries rencontrées dans la circulation fluviale, dues aux contrôles policiers intempestifs et

² Appellation populaire des pirogues motorisées.

taxes arbitraires prélevées pendant les voyages par les marins, notamment ceux de la RDC. L'absence des transports routiers à l'intérieur de l'île et la faible implication des pouvoirs publics concernant l'équipement et l'aménagement renforce la situation de marginalité de ce territoire, pourtant proche de la capitale (R. G. Londessoko Dokonda, D. Ngouma, 2022). Ceci rejoint les constats faits par H. Mwanza et Kabata Kabamba qui ont mis en exergue la pauvreté rurale en Afrique subsaharienne comme étant l'une des manifestations de la crise socio-politico-économique que traverse cette région. Les campagnes abandonnées à elles-mêmes s'enfoncent dans la misère, ne serait-ce qu'en raison du désengagement des pouvoirs publics des secteurs dits sociaux à l'exemple de l'enseignement », et « l'Etat n'investit plus dans l'entretien de routes, accroissant l'enclavement des villages dont la plupart sont désormais sans intérêt pour les décideurs », affirment-ils (H. Mwanza et Kabata Kabamba, 2002, p. 5).

4.2. Des relations ville-campagne et fréquence de la mobilité de la population rurale

L'étude a montré que les populations se déplacent entre les deux espaces pour de multiples raisons d'ordre culturel, socio-sanitaire et économique. Il en résulte un flux migratoire soutenu et un trafic de produits vivriers et produits manufacturés entre la ville et la campagne. Ces résultats sont conformes à ceux trouvés par B. M. Mengho (1990) qui a notamment montré que les relations entre les campagnes et villes du Congo septentrional sont placées sous le prisme du sous-développement, les villages étant marqués par leur marginalité. C'est autant dire que les constats faits par les premiers auteurs (P. Vennetier, 1957 ; N. Lacroix, G. Lasserre, M. Rochefort, 1967, P. Pelissier, 2000), dans le cadre des relations ville-campagne dans les pays en développement restent encore actuels.

L'étude aussi a montré un faible niveau de mobilité de la population enquêtée en direction de Brazzaville. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce faible niveau de mobilité pour des villages situés à proximité de la capitale du pays. Les premiers sont liés au mode de transport entre l'île et Brazzaville, notamment marquée par l'insuffisance des embarcations et la précarité des voyages à bord d'une pirogue, fût-elle motorisée. A ces facteurs s'ajoutent le faible niveau des revenus de la population locale et le faible dynamisme des activités de production pratiquées par cette population.

L'île Mbamou comporte plusieurs villages qui approvisionnent Brazzaville en produits vivriers divers. Cependant, il est constaté le faible niveau de flux de marchandises et de migrations humaines entre la campagne et la ville, contrairement à ce qui avait été constaté dans nos travaux antérieurs au niveau du couloir du fleuve Congo, entre Brazzaville et la localité de Makotimpoko. Le cas constaté sur l'île s'explique sans doute par l'inexistence de marchés ruraux capables d'attirer une clientèle importante, notamment les commerçants-grossistes collecteurs de produits vivriers à la campagne pour la revente en ville. Les travaux antérieurement menés sur le couloir ont montré que les localités riveraines de la rive droite du fleuve Congo sont devenues des « villages-marchés » dynamiques jouant le rôle de lieux d'échanges entre paysans et citadins, et approvisionnant la ville en vivriers divers (D. Ngouma, 2013 et 2014).

L'abondance de la production locale, la densité de la population non négligeable et la situation frontalière permettant l'arrivée des producteurs venant des localités riveraines de la RDC, sur la rive gauche du fleuve Congo, pour écouler leurs produits, ont été les principaux facteurs déterminants du dynamisme de ces marchés ruraux. Pour l'île Mbamou, la situation frontalière joue en sa défaveur, avec la proximité de Kinshasa, grande métropole de la RDC, qui développe un courant d'échanges avec certains villages comme Nzéte-Moko pour son approvisionnement en vivriers divers, en particulier les feuilles de manioc et divers autres légumes.

Au demeurant, la précarité des moyens et des conditions de transport entre l'île et Brazzaville ne favorise pas le développement des échanges entre les deux milieux car, comme l'ont déclaré

V. Zoma, D. Ilboudo et G. Sangli (2022, p.16) « le transport conditionne la qualité, la compétitivité et la régularité de l’approvisionnement des marchés urbains ».

5. CONCLUSION

Au terme de cette étude sur les conditions de circulation sur l’île Mbamou et ses liens avec Brazzaville, il ressort que le cadre naturel de ce territoire présente des contraintes pour la circulation intérieure, du fait de la présence des marécages et de la quasi-omniprésence de l’eau. C’est pourquoi, le transport y est dominé par l’utilisation de la pirogue, conduite à la rame ou propulsée par un moteur marin. Sur l’île, en zone de terre ferme, la marche reste le mode de déplacement utilisé pour aller, soit à l’intérieur du village, soit d’un village à un autre, soit encore du village au campement ou inversement. Le souci de faciliter les déplacements vers les autres localités, notamment vers la ville de Brazzaville, a conduit les populations à bâtir la majorité des villages le long des abords de l’île.

Cette localisation favorise en particulier les migrations quotidiennes des élèves et commerçants, principaux acteurs locaux ayant une mobilité beaucoup plus importante que le reste de la population de l’île. Mais, les voyages restent soumis à plusieurs contraintes, malgré la proximité relative de la capitale, notamment du fait des horaires de départs des pirogues motorisées de l’île Mbamou vers Brazzaville fixés pour la plupart du temps entre 3 heures et 5 heures 30 minutes du matin et des mauvaises conditions de voyage.

Références bibliographiques

BAKER Jonathan., PEDERSEN Poule Ove, 1992, *The rural-urban interface in Africa: expansion and adaptation*, Uppsala, Scandinavian Institute of African Studies, 320 p.

BART François, BONVALLOT Jacques, POURTIER Roland (dir.), 2002, Dossier « Regards sur l’Afrique », *Historiens & Géographes*, n° 379 (édition spéciale), 339 p.

CHENEAU-LOQUAY Annie, 2012, « La téléphonie mobile dans les villes africaines. Une adaptation réussie au contexte local », *L’Espace géographique* 1/ 2012 (Tome 41), p. 82-9. www.cairn.info/revue-espace-geographique-2012-1-page-82.htm

COTTEN Anne-Marie, « Les relations entre les villes et les campagnes en pays tropicaux (Etude n°2). Une enquête à Odienné », *Bull. Liaison Sei. Hum. O.R.S.T.O.M.*, n°4, p. 55-62 (multigr.).

DUBRESSON Alain, RAISON Jean-Pierre, 2002, « Dislocations et recompositions spatiales en Afrique subsaharienne », *Revue internationale et stratégique*, 2002/2, n° 46, p. 119-127. DOI 10.3917/ris.046.0119

LACROIX Nicole, LASSERRE Guy, ROCHEFORT Michel, 1967, « L’étude des relations entre les villes et les campagnes dans les pays en voie de développement, dans le cadre de l’O.R.S.T.O.M. », *Annales de Géographie*, t. 76, n°418, 1967. pp. 738-741 ; disponible sur : https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1967_num_76_418_15072

LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier, 2012, « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l’Ouest », *Echogéo*, n°20 avril-juin. <http://echogeo.revues.org/13127>. DOI : 10.4000/echogeo.13127

LONDESSOKO DOKONDA Rolchy Gonalth, NGOUMA Damase, 2022, « Ruralité et marginalité d’un territoire proche de la ville. Exemple de l’île Mbamou aux portes de Brazzaville (République du Congo) », *Le Journal des Sciences Sociales*, N° Spécial “Les actes du colloque CUAPTD“, Bouaké, Côte d’Ivoire, 905 p.

- MAINET Helene, 2017, *Ville-campagne, urbain-rural : mots, lieux et liens. Approches croisées France-Afrique subsaharienne*, Coll. Géographie, Toulouse, Université Toulouse Jean Jaurès, 148 p.
- MENGHO Bonaventure Maurice, 1990, *Campagnes et villes du Congo septentrional : sous-développement et marginalité*, Thèse de doctorat de géographie, Bordeaux, Université de Bordeaux 3, France, 782 p.
- MIKAYA BOUBAKAR Juska Ruvenn, 2018, *Diagnostic territorial d'un espace insulaire : l'exemple de l'île Mbamou au Congo (Brazzaville)*, Mémoire de master, Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo, 98 p.
- MWANZA Hugo, KABATA KABAMBA, 2002, « Pauvreté et marginalisation rurales en Afrique au sud du Sahara », *Belgeo, Revue belge de géographie* [En ligne], 1 | 2002, mis en ligne le 31 mars 2002, <http://journals.openedition.org/belgeo/15423?lang=de> Miscellaneous : Africa.
- NGOUMA Damase, 2014, « Les marchés ruraux de la rive droite du fleuve Congo : cadre d'échanges transfrontaliers », *GEOTROPE, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°2, Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI), p.108-118.
- NGOUMA Damase, 2013, « L'approvisionnement vivrier de Brazzaville par le port de Yoro », *Dynamiques spatiales et Développement "Dyspadev"*, Revue semestrielle du laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales, n°001, Cotonou, Bénin, p.124-146.
- NGOUMA Damase, 2012, *L'axe Brazzaville-Gamboma : le rôle de la route dans l'organisation de l'espace et le développement rural*, Thèse de doctorat unique de géographie, Université Marien NGOUABI, Brazzaville, Congo, 359 p.
- VENNETIER Pierre, 1966, *Géographie du Congo Brazzaville*, coll. Enseignement supérieur en Afrique centrale, Gauthier-Villars, Paris, France, 169 p.
- VENNETIER Pierre, 1957, « Banlieue noire de Brazzaville. La vie rurale et les rapports entre la ville et la campagne à Bacongo », *Cahiers d'outre-mer*, 1957, n. 38, p. 131-157, [En ligne], https://www.persee.fr/doc/caoum_03735834_1957_num_10_38_2030.
- PELISSIER Paul, 2000, « Les interactions rurales - urbaines en Afrique de l'Ouest et Centrale », *Bulletin de l'APAD* [En ligne], 19 | 2000, <http://apad.revues.org/422>.
- TACOLI Cecilia, 1998b, « Rural-Urban Interactions: a Guide to the Literature », *Environment and Urbanization*, vol. 10, n° 1, April, 20 p.
- YEMMAFOUO Aristide, 2013, *Urbanisation et espaces périurbains en Afrique subsaharienne -Pratiques à l'Ouest-Cameroun*, L'Harmattan, Paris, France, 270 p.
- ZOMA Vincent, ILBOUDO Didier, SANGLI Gabriel, 2022, « Les marchés ruraux de l'Afrique de l'Ouest : une brève revue de littérature », *GRIN Verlag*. [En ligne], 36 p., 2022, <https://hal.science/hal-03772636/document>.

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

1- Contexte, Justification et Objectifs du journal

Le développement des territoires ruraux est une préoccupation prise en compte par de nombreux organismes internationaux que nationaux à travers les projets et programmes de développement.

En Afrique, le défi du développement est indissociable du devenir des espaces ruraux. Les territoires ruraux sont caractérisés par d'importantes activités rurales qui influencent sur la dynamique du monde rural et la restructuration des espaces ruraux.

En effet, de profondes mutations s'observent de plus en plus au sein du monde rural à travers les activités agricoles et extra agricoles. Des innovations s'insèrent dans les habitudes traditionnelles des ruraux. Cela affecte sans doute le système de production des biens et services et les relations entre les villes et campagnes.

Ainsi, dans ce contexte de mutation sociétale, de nouvelles formes d'organisation spatiale s'opèrent. Ces nouvelles formes dénotent en partie par les différents modes de faire-valoir. Aussi, plusieurs composantes environnementales sont-elles impactées et nécessitent donc une attention particulière qui interpelle aussi bien les dirigeants politiques, les organismes non étatiques et les populations locales pour une gestion durable des espaces ruraux.

Par ailleurs, le contexte de la décentralisation, le développement à la base implique toutes les couches sociales afin d'amorcer réellement le développement. Ainsi, la femme rurale, à travers le rôle qu'elle joue dans le système de production de biens et services, mérite une attention particulière sur le plan formation, information et place dans la société en pleine mutation.

Enfin, en analysant le contexte socioculturel et l'évolution de la croissance démographique que connaissent les campagnes, les questions d'assainissement en milieu rural doivent de plus en plus faire l'objet des préoccupations majeures à tous les niveaux de prises de décision afin de garantir à tous un cadre de vie sain et réduire l'extrême pauvreté en milieu rural.

Le premier numéro du Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) du Laboratoire de Géographie Rurale et d'Expertise Agricole (LaGREA) s'inscrit dans la logique de parcourir de façon profonde tous les aspects liés au monde rural. A ce titre, les axes thématiques prioritaires ci-après seront explorés.

Axe 1 : Dynamique des espaces ruraux et Aménagement de l'espace rural

- ✓ Mutations spatiales et dynamique des espaces ruraux ;
- ✓ Gestion du foncier rural et environnementale ;
- ✓ Climat, aménagements hydroagricoles ;
- ✓ SIG et gestion des territoires ruraux ;
- ✓ Gouvernance et planification des espaces ruraux.

Axe 2 : Economie rurale

- ✓ Activités agricoles et sécurité alimentaire ;
- ✓ Ecotourisme ;
- ✓ Artisanat rural ;
- ✓ Territoires, mobilité et cultures.

Axe 3 : Genre et développement rural

- ✓ Femmes et activités rurales ;
- ✓ Développement local ;
- ✓ Echanges transfrontaliers dans les espaces ruraux ;
- ✓ Hygiène et assainissement en milieu rural.

2. Instructions aux auteurs

2.1. Politique éditoriale

Le Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) publie des contributions originales en français ou en anglais dans tous les domaines de la science sociale.

Les contributions publiées par le journal représentent l'opinion des auteurs et non celle du comité de rédaction. Tous les auteurs sont considérés comme responsables de la totalité du contenu de leurs contributions.

Le Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) est semestrielle. Il apparaît deux fois par an, tous les six mois (juin et décembre).

2.2. Soumission et forme des manuscrits

Le manuscrit à soumettre au journal doit être original et n'ayant jamais été fait objet de publication au paravent. Le manuscrit doit comporter les adresses postales et électroniques et le numéro de téléphone de l'auteur à qui doivent être adressées les correspondances. Ce manuscrit soumis au journal doit impérativement respecter les exigences du journal.

La période de soumission des manuscrits est de : 10 août au 10 septembre 2022.

Retour d'évaluation : 10 octobre 2022.

Date de publication : 15 décembre 2022.

Les manuscrits sont envoyés sur le mail du journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) à l'adresse: journalgrad35@gmail.com avec copie à Monsieur Moussa GIBIGAYE <moussa_gibigaye@yahoo.fr>.

2.2.1. Langue de publication

J_GRAD publie des articles en français ou en anglais. Toutefois, le titre, le résumé et les mots clés doivent être donnés dans deux langues (anglais et français).

2.2.2. Page de titre

La première page doit comporter le titre de l'article, les noms des auteurs, leur institution d'affiliation et leur adresse complète. Elle devra comporter également un titre courant ne dépassant pas une soixantaine de caractères ainsi que l'adresse postale de l'auteur, à qui les correspondances doivent être adressées.

- Le titre de l'article est en corps 14, majuscule et centré avec un espace de 12 pts après le titre (format > paragraphe > espace après : 12 pts).
- Les noms et prénoms des auteurs doivent apparaître en corps 12, majuscule et centré et en italique.
- Les coordonnées des auteurs (appartenance, adresse professionnelle et électronique) sont en corps 10 italique et alignés à gauche.

2.2.3. Résumé

Le résumé comporte de 250 à 300 mots et est présenté en Français et en Anglais. Il ne contient ni référence, ni tableau, ni figure et doit être lisible. Il doit obligatoirement être structuré en cinq parties ayant respectivement pour titres : « Description du sujet », « Objectifs », « Méthode », « Résultats » et « Conclusions ». Le résumé est accompagné d'au plus 05 mots-clés. Le résumé et les mots-clés sont composés en corps 9, en italique, en minuscule et justifiés.

2.2.4. Introduction

L'introduction doit fournir suffisamment d'informations de base, situant le contexte dans lequel l'étude a été réalisée. Elle doit permettre au lecteur de juger de l'étude et d'évaluer les résultats acquis.

2.2.5. Corps du sujet

Le corps du texte est structuré suivant le modèle IMReD. Chacune des parties joue un rôle précis. Elles représentent les étapes de la présentation.

2.2.5.1 Introduction

L'introduction doit indiquer le sujet et se référer à la littérature publiée. Elle doit présenter une question de recherche.

L'objectif de cette partie est de mettre en avant l'intérêt du travail qui est décrit dans l'article et de justifier le choix de la question de recherche et de la démarche scientifique.

2.2.5.2 Matériel et méthodes

Cette partie doit comprendre deux volets : présentation succincte du cadre de recherche et l'approche méthodologique adoptée.

2.2.5.3 Résultats

Les résultats sont présentés sous forme de figures, de tableaux et/ou de descriptions. Il n'y a pas d'interprétation des résultats dans cette partie. Il faut particulièrement veiller à ce qu'il n'y ait pas de redondance inutile entre le texte et les illustrations (tableaux ou figures) ou entre les illustrations elles-mêmes.

2.2.5.4 Discussion

La discussion met en rapport les résultats obtenus à ceux d'autres travaux de recherche. Dans cette partie, on peut rappeler l'originalité et l'intérêt de la recherche. A cet effet, il faut mettre en avant les conséquences pratiques qu'implique cette recherche. Il ne faut pas reprendre des éléments qui auraient leur place dans l'introduction.

2.2.6 Conclusion

Cette partie résume les principaux résultats et précise les questions qui attendent encore des réponses.

Les différentes parties du corps du sujet doivent apparaître dans un ordre logique.

L'ensemble du texte est en corps 12, minuscule, interligne simple, sans césure dans le texte, avec un alinéa de première ligne de 5 mm et justifié (Format > paragraphe > retrait > 1ère ligne > positif > 0,5 cm). Un espace de 6 pts est défini après chaque paragraphe (format > paragraphe > espace après : 6 pts). Les marges (haut, bas, gauche et droite) sont de 2,5 cm.

- Les titres (des parties) sont alignés à gauche, sans alinéa et en numérotation décimale
- La hiérarchie et le format des titres seront les suivants :

Titre de premier ordre : (1) MAJUSCULE GRAS justifié à gauche

Titre de 2ème ordre : (1-1) Minuscule gras justifié à gauche

Titre de 3ème ordre : (1-1-1) Minuscule gras italique justifié à gauche

Titre de 4ème ordre : (1-1-1-1) Minuscule maigre ou puces.

2.2.7. Rédaction du texte

La rédaction doit être faite dans un style simple et concis, avec des phrases courtes, en évitant les répétitions.

2.2.8. Remerciements

Les remerciements au personnel d'assistance ou à des supports financiers devront être adressés en terme concis.

2.2.9. Références

Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en romain, en diminuant la taille de police d'un point. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, des façons suivantes :

- (Initiale(s) du Prénom ou des Prénoms de l'Auteur, année de publication, pages citées);

Exemples :

1-Selon C. Mathieu (1987, p. 139) aucune amélioration agricole ne peut être réalisée sans le plein accord des communautés locales et sans une base scientifique bien éprouvée ;

2-L'autre importance des activités non agricoles, c'est qu'elles permettent de sortir les paysans du cycle de dépendance dans laquelle enferment les aléas de la pluviométrie (M. Gueye, 2010, p. 21) ;

3-K. F. Yao *et al.*, (2018, p.127), estime que le conflit foncier intervient également dans les cas d'imprécision ou de violation des limites de la parcelle à mettre en valeur. Cette violation des limites de parcelles concédées engendre des empiètements et des installations d'autres migrants parfois à l'issue du donateur.

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit :

- Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Éditeur, les pages (pp.) des articles pour une revue.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Éditeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2ndeéd.). Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

2.2.10. Références bibliographiques

Article dans revue

GIBIGAYE Moussa, HOUINSOU Auguste, SABI YO BONI Azizou, HOUNSOUNOU Julio, ISSIFOU Abdoulaye et DOSSOU GUEDEGBE Odile, 2017, Lotissement et mutations de l'espace dans la commune de Kouandé. *Revue Scientifiques Les Cahiers du CBRST*, **12**, 237-253

Ouvrages, rapport

IGUE Oguniola John, 2019, *les activités du secteur informel au Bénin : des rentes d'opportunité à la compétitivité nationale*, Paris, France, Karthala, 252 p.

Articles en ligne

BOUQUET Christian et KASSI-DJODJO Irène, 2014, « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. In : *L'Espace Politique*, mis en ligne 17 mars 2014, consultée le 04 août 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>

Chapitre d'ouvrage

OFOUEME-BERTON Yolande, 1993, Identification des comportements alimentaires des ménages congolais de Brazzaville : stratégies autour des plats, in Muchnik, José. (coord.). *Alimentation, techniques et innovations dans les régions tropicales*, 1993, Paris, L'harmattan, 167-174.

Thèse ou mémoire :

FANGNON Bernard, 2012, *Qualité des sols, systèmes de production agricole et impacts environnementaux et socioéconomiques dans le Département du Couffo au sud-ouest du Bénin*. Thèse de Doctorat en Géographie, EDP/FLASH/UAC, p.308

2.3. Frais d'inscription

Les frais de soumission sont fixés à 50.000 FCFA (cinquante mille Francs CFA).

Conformément à la recommandation du comité scientifique du Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*), les soumissionnaires sont priés de bien vouloir s'acquitter de leur frais de publication dès la première soumission sur la plateforme de gestion des publications du Journal. Les articles ne seront envoyés aux évaluateurs qu'après paiement par les auteurs des frais d'instruction et de publication qui s'élèvent à cinquante mille francs (50.000 F CFA) par envoi RIA, MONEYGRAM ou par mobile money (**Préciser les noms et prénoms**) à **Monsieur SABI YO BONI Azizou** au numéro +229 97 53 40 77 (WhatsApp). Le reçu doit être scanné et envoyé à l'adresse suivante <journalgrad35@gmail.com> avec copie à **Monsieur Moussa GIBIGAYE** <moussa_gibigaye@yahoo.fr>.

2.4. Contacts

Pour tous autres renseignements, contacter l'une des personnes ci-après,

- Monsieur Moussa GIBIGAYE +229 95 32 19 53
- Monsieur FANGNON Bernard +229 97 09 93 59
- Monsieur SABI YO BONI Azizou +229 97 53 40 77