

Revue Scientifique du



Ville Société Territoire
(LaboVST)

Le Journal des Sciences Sociales

LE JOURNAL DES SCIENCES SOCIALES

CONSEIL SCIENTIFIQUE

- Prof Simplicie Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie
Tropicale, IGT, Abidjan) Tel : Cel : (00225) 0707 70 85 57,
E-mail : syaffou@yahoo.fr ou affou@ird.ci
- Prof Alphonse Yapi-Diahou, Professeur Emérite de Géographie (Université Paris 8),
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr
- Prof Brou Emile Koffi Professeur Titulaire de Géographie, (Université Alassane
Ouattara.), Cel.: (00225) 0103589105 ; E-mail : koffi_brou@uao.edu.ci
- Prof Roch Gnabéli Yao, Professeur Titulaire de Sociologie, (Université Félix
Houphouët Boigny) ; Cel : 07 08 18 85 96 Email roch.gnabeli@laasse-
socio.org
- Prof Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua),
Cel : (00225) 0505 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr
- Prof René Joly Assako Assako, Professeur Titulaire de Géographie, Université
Yaoundé, Cameroun ; Email rjassako@yahoo.fr
- Prof Ferdinand A. Vanga, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Péléforo
Gon Coulibaly), Tel : (00225) 01 03 48 91 60 / 05 05 083 702
E-mail : ferdinand.vanga@upgc.edu.ci af_vanga@yahoo.fr

COMITE EDITORIAL

Directeur de Publication

Simplice Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie Tropicale, IGT, Abidjan) Tel: Cel: (00225) 07 07 70 85 57 E-mail : syaffou@yahoo.fr
ou affou@ird.ci

Rédacteur en Chef

Alphonse Yapi-Diahou, Professeur titulaire de Géographie (Université Paris 8)
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr

Rédacteur en Chef Adjoint

Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua)
Cel : (00225) 05 05 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr

Secrétariat du Comité de Rédaction

Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara,
Bouaké, (00225)0103192952, Email assueyao@yahoo.fr
Konan Kouakou Attien Jean-Michel, Maître assistant, Université Alassane
Ouattara, Bouaké, (00225)0707117755, E-mail : attien_2@yahoo.fr
Yapi Atsé Calvin, Maître assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké,
(00225)0707996683, E-mail : atsecalvinyapi@gmail.com
Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie, Ecole Normale
Supérieure d'Abidjan, Cel.: (00225) 07 75 52 62; E-mail:
yassiga@gmail.com

Secrétaire aux finances

Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie, Université
Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire, (00225)0505483129,
E-mail : bohounse@yahoo.fr

COMITE DE LECTURE

- Abdoul Azise SODORE, Maître de Conférences de Géographie/aménagement, Burkina Faso
- Adaye Akoua Assunta, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan
- Allaba Ignace, Maître de Conférences d'études germaniques, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- Bally Claude Kore, Maître de Conférences de Sociologie des organisations, université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Beka Beka Annie, Maître de Conférences de géographie, École Normale Supérieure, Gabon
- Biyogbe Pamphile, Maître de Conférences de Philosophie, Ecole Normale Supérieure, Gabon
- Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie (Université Alassane Ouattara)
- Christian Wali Wali, Maître-Assistant de Géographie, Université Omar Bongo de Libreville, Gabon
- Coulibaly Salifou, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Diarrassouba Bazoumana, Maître de Conférences de Géographie, environnementaliste, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Djah Armand Josué, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Dosso Yaya, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Eleanor FUBE MANKA'A, Maître-Assistant de Géographe, ENS/Université de Yaoundé I, géographie des aménagements ruraux
- Gokra Dja André, Maître de Conférences, Sciences du Langage et de Communication, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Hugo PILKINGTON, Maître de Conférences, Géographie de la santé, université de Paris 8, France
- Kadet G Bertin, Professeur Titulaire de Géographie, Ecole Normale Supérieure (ENS), Abidjan
- Koffi-Didia Adjoba Marthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny,

Koffi Yeboue Stéphane, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kouadio M'bra, Kouakou Dieu-Donne, Maître de Conférences de sociologie de la santé, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kouame Konan Hyacinthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kra Kouamé Antoine, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kramo Yao Valère, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Loukou Alain François, Professeur Titulaire de Géographie TIC, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

Moatila Omad Laupem, Maître-Assistant de Géographie, Université Marien Ngouabi (Brazzaville- Congo)

Ndzani Ferdinand, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

Ngouala Mabonzo Médard, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

N'guessan Adjoua Pamela, Maître-Assistant de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Soro Debegnoun Marcelline, Maître-Assistante de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Yao Célestin Amani Maître de Conférences de Bioanthropologie, Université Félix Houphouët Boigny, UFR SHS - ISAD

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie (Ecole Normale Supérieure Abidjan)

SOMMAIRE

		Pages
Mor FAYE	Problématique de la gestion des déchets dans la ville de Guediawaye (Sénégal)	9
Yekagnan Abou SORO Kouassi Séverin KOUAKOU Dabié Désiré Axel NASSA	Proximité géographique des agro-industries et développement endogène de mini-villes agricoles dans la région de San-Pedro, Côte d'Ivoire	23
YAPO Koussou Aurélie Odos TANO Kouamé N'GUESSAN Kouassi Guillaume GOGBÉ Téré	Accès des femmes paysannes à la terre dans le monde rurale et autosuffisance alimentaire à Bédiala (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)	37
Kem-Allahte Julien Dombor Djikoloum Dingao Mbaindodjim Prosper	Koundoul et Mandéla, deux villes périphériques de N'Djaména à l'épreuve de la croissance démographique et de l'insécurité foncière de 1979 à 2020	49
Derrick Nana Njiki Marie Joelle Nguele Owono Vandelin Mgbwa	L'expérience de la précocité maternelle dans le désir d'accès au travail : entre rupture et continuité	59
SOUMAHORO Manlé DIARRASSOUBA Bazoumana KOUADIO N'guessan Theodore	La cacao-culture dans le département de Dimbokro : Entre recomposition spatiale et production de richesse	72
Ibrahim MALAM MAMANE SANI Djafarou BOUBACAR ZANGUINA	À la quête des mines d'or sur le site de Koma Bangou au Niger : une analyse des perceptions plurielles de risques sur le métier de l'orpaillage	88
Epiphanie Ezzo-Solame BEDEKELABOU Padabô KADOUZA	Profil alimentaire des ménages en pays Kabiye au nord-Togo : analyse des facteurs socioéconomiques associés.	97

Simon Pierre TIBIRI Fanta TRAORÉ/SÉRÉ	Curricula et pratiques de formation et développement des compétences numériques des stagiaires des Ecoles Nationales des Enseignants du Primaire (ENEP) au Burkina Faso	111
PIDABI Patokitom KOLA Edinam	Déterminants naturels et socioéconomiques de la production du soja dans la préfecture de Tchamba au Centre-Est du Togo	122
SAMBIANI Mambo KADOUZA Padabô	La piste à bétail : une stratégie de sécurisation de la mobilité pastorale et de réduction de conflits entre agriculteurs et éleveurs dans le canton d'Asrama (préfecture de Haho)	134
Ferdinand NDZANI	Réaffirmation et démarcation de la frontière entre la République du Congo et la République du Cameroun : état de lieux et perspectives	146
SANGARE Ignace	De l'organisation sociale au statut traditionnel de la femme dans la communauté Dioula de Sindou	154
Habibou OUEDRAOGO Manhamady OUEDRAOGO Wendlassida OUEDRAOGO Idrissa KABORE	Occupation anarchique du domaine public autour de l'université Joseph Ki-Zerbo à Ouagadougou au Burkina-Faso	167
Pamela Adjoua N'GUESSAN Valentin Kouakou KRA François M'bouké YOBO	Pratique de l'orpaillage artisanal par les femmes d'Ayaou-Sran : vers une « agentivité » dans la clandestinité	178
Kouamé F. N'DRI Dhédé P. Éric KOUAME Kobenan C. Venance KOUASSI N'dri R. KOUAKOU	L'élevage de poulets de chair et de pondeuses dans la commune de Bouaké, une activité favorable à l'amélioration des conditions de vie des populations	189
Clotaire MOUKEGNI-SIKA, GERTOM	«Nous», identité et perte dans la patronymisation au Gabon	201

Affoué Sonya ALLA Kouamé Sylvain N'DRI Bi Tchan André DOHO	Niveau de disponibilité des infrastructures et équipements de base dans les zones périphériques de la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)	213
Roger MBOUMBA MBINA Omer Arsène IVORA MOUANGOYE	La <i>domus</i> aristocratique dans le monde romain : caractéristiques et fonctions dans l'exercice du pouvoir	225

La piste à bétail : une stratégie de sécurisation de la mobilité pastorale et de réduction de conflits entre agriculteurs et éleveurs dans le canton d'Asrama (préfecture de Haho)

The livestock trail: a strategy to secure pastoral mobility and reduce conflicts between farmers and herders in Asrama township (Haho prefecture)

SAMBIANI Mambo

Département de Géographie, Laboratoire Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (PREDES), Faculté des Lettres et Sciences Humaines (FLESH), Université de Kara (UK), Kara, Togo
Mail : mambosambiani568@gmail.com

KADOUZA Padabô

Département de Géographie, Laboratoire Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (PREDES), Faculté des Lettres et Sciences Humaines (FLESH), Université de Kara (UK), Kara, Togo
Mail : kadouza@yahoo.fr

Résumé : Depuis trois décennies environ, les pays sahéliens font face à une évolution remarquable sur le plan environnemental et démographique. Pour y faire face, les éleveurs transhumant vers les pays côtiers à la recherche des ressources en eau et en fourrage. Or, dans ces pays côtiers où l'agriculture est dominante, le front pionnier agricole ne cesse d'avancer au détriment des aires de pâture. Ainsi les aires de pâturage ont été réduites et la mobilité des troupeaux devient de plus en plus difficile. Dans le canton d'Asrama, une piste à bétail a été aménagée à cet effet, pour sécuriser les cultures des dégâts des troupeaux. L'objectif de cette étude est de décrire le processus de mise en place d'une piste à bétail et d'analyser l'impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs. Les données ont été recueillies principalement à partir des entretiens, d'une enquête par questionnaire, du suivi des troupeaux et de l'analyse d'images satellitaires. Les résultats obtenus montrent que la mise en place d'un couloir balisé implique plusieurs acteurs notamment les agriculteurs et les éleveurs. Ceci se fait par le biais de la sensibilisation, de la négociation, de la sécurisation de la piste et le suivi des accords. Ce couloir balisé a permis de réduire sensiblement les conflits entre agriculteurs et éleveurs mais ne parvient pas à mettre fin à ces conflits.

Mots clés : Asrama, piste à bétail, sécurisation, conflit

Abstract: Over the past three decades or so, Sahelian countries have been facing a remarkable environmental and demographic evolution. To cope with this, herders are moving to coastal countries in search of water and fodder resources. However, in these coastal countries where agriculture is dominant, the agricultural pioneer front continues to advance to the detriment of grazing areas. As a result, pastures have been reduced and the mobility of herds is becoming increasingly difficult. In the canton of Asrama, a cattle track has been set up for this purpose, to secure crops against damage to herds. The objective of this study is to describe the process of setting up a livestock track and to analyze the impact of the marked corridor on farmer-herder relations. Data were collected mainly from interviews and a questionnaire survey, herd monitoring and analysis of satellite images. The results obtained show that the implementation of a marked corridor involves several actors, including farmers and breeders. This is done through awareness-raising, negotiation, securing the runway and

monitoring agreements. This signposted corridor has significantly reduced conflicts between farmers and herders, but it does not succeed in ending these conflicts.

Keywords: Asrama, cattle track, security, conflict

Introduction

En Afrique de l'Ouest, la transhumance est le pilier de la résilience des éleveurs face aux changements environnementaux et démographique (M. REQUIER-DESJARDINS, 2001, p. 6 ; A. LAOUALI, 2014, P. 1). La transhumance en direction du sud sahélien s'est développée depuis les années 1970 avec la sécheresse au Sahel et la crise de l'élevage sahélien qui s'en était suivie (S. M. ALIDOU, 2016, p. 2).

En effet, la problématique de la transhumance et ses répercussions socio-économiques est largement documentée par plusieurs chercheurs (J. BOUTRAIS, 1995 ; G. BOUDET, 1975 ; P. DAGET *et al*, 1995 ; M. NORI *et al*, 2008 ; B. BONNET et B. GUIBERT, 2014 ; A. GONIN, 2014). Selon eux, la transhumance est une stratégie d'adaptation face aux changements environnementaux et démographiques. Cependant, ces dernières années, sa pratique devient de plus en plus difficile à cause de la croissance démographique corrélée de l'extension des aires de cultures au détriment des espaces de pâture. Ainsi, les troupeaux se trouvent souvent bloqués dans leur mobilité par les installations champêtres avec des risques de dévastation des cultures et de conflits (K. SOKEMAWU, 2011 ; A. ALASSANE, 2016 ; A. GONIN et B. TALLET, 2012 ; M. SAMBIANI, 2019). C'est dans ce contexte que les projets de sécurisation pastorale ont vu le jour dans certains pays.

Si dans les régions sahéliennes, ces projets ont eu certains succès grâce à leur longue tradition pastorale (S. M. ALIDOU, 2016 ; B. BONNET *et al*, 2005 ; B. BONNET, 2013 ; C. BENARD *et al*, 2009) ; ce n'est pas le cas pour des régions soudaniennes où l'activité agricole est dominante. L'étude de la sécurisation de la mobilité pastorale et de son impact dans ces régions est récente et peu abordée. Ce présent travail est une contribution d'une étude de cas de sécurisation moins réussit d'une piste à bétail dans une zone à dominance agricole.

Au Togo, la présence des transhumants est due aux mutations survenues dans l'agriculture qui s'est en effet appuyée sur la traction animale et les bœufs de labour. D'autre part, la déforestation a fait reculer la trypanosomiase qui interdisait autrefois le séjour des zébus au-delà de la Région des Savanes. Dans le même temps, à la suite des grandes sécheresses des années 1970 subies dans les pays sahéliens et, plus récemment, de la diminution des zones d'accueil pour les transhumants au sud du Burkina et du Niger, voire du Bénin, des éleveurs peulh viennent progressivement s'installer au nord du Togo. Cette partie du Togo déjà confrontée aux effets du changement climatique connaît d'autres difficultés, telles que la croissance démographique (3,18%) et du cheptel (3,3%) qui accroissent leur emprise sur les espaces de parcours (Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, DGSCN, 2022, p. 67). Ainsi, les éleveurs du Nord du pays surtout de la Région des Savanes et ceux des pays sahéliens et du Nord des pays côtiers comme le Bénin et le Nigéria transhumant vers le Sud du Togo où les pâturages et les points d'eau sont encore abondants. Dans cette zone, l'agriculture est dominante. Lors de la descente vers le sud, en saison sèche, les troupeaux transhumants doivent éviter les champs qui ne sont pas encore récoltés (certains champs ne sont pas récoltés jusqu'au mois de février). L'autre espace des champs déjà récoltés, ne contient que peu de ressources fourragères. Le problème majeur qui se pose lors de leur remontée au Nord en début de la saison des pluies, c'est que les troupeaux transhumants se trouvent souvent bloqués dans leur mobilité par des champs déjà semés. Dans certaines localités, ils ne parviennent pas à se frayer un chemin dans un espace entièrement consacré à l'agriculture, à moins d'effectuer d'importants détours. Le manque d'espace disponible pour faire circuler et pâturer les troupeaux engendre des conflits entre les agriculteurs et les éleveurs transhumants puisque dans ce contexte, les dégâts des cultures sont fréquents (M. SAMBIANI, 2019, p. 63). Par conséquent, l'accès à l'espace est devenu très concurrentiel (A. GONIN et B. TALLET, 2012, p. 451). Pourtant le pastoralisme constitue une contribution non négligeable à l'autosuffisance alimentaire.

Face à la pression agricole sur les espaces de parcours, Acting for life et ses partenaires africains sont engagés depuis plusieurs années, à travers différents programmes sous-régionaux, dans la sécurisation pastorale grâce à la délimitation de pistes à bétail. Des axes transfrontaliers stratégiques reliant le sud des pays sahéliens et le nord des pays côtiers sont plus concernés. C’est dans ce contexte que plusieurs couloirs balisés ont été mis en place au Togo. La piste balisée à l’étude se trouve dans la préfecture de Haho, région des Plateaux. Dans cette publication scientifique, il s’agit de répondre à la préoccupation suivante : quel est l’impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs ? L’objectif est de décrire le processus de mise en place d’une piste à bétail et d’analyser l’impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs. Afin d’atteindre l’objectif fixé, une méthodologie a été adoptée.

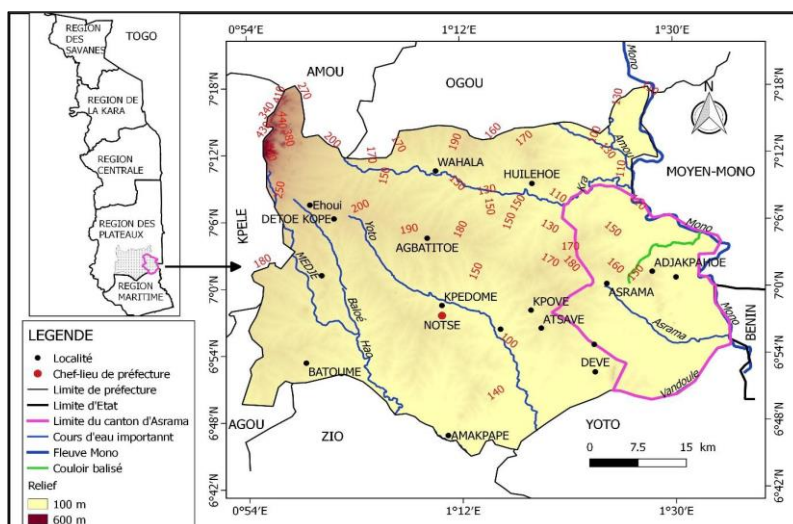
1. Approche méthodologique et cadre de l’étude

1.1. Caractéristique du canton d’Asrama

Le canton d’Asrama se trouve dans la plaine du Mono et administrativement dans la Région des Plateaux au Sud-Togo. Dans cette partie du pays, l’élevage pastorale est récent, loin derrière l’agriculture, qui est la principale activité. Il est pratiqué par les agro-pasteurs qui associent l’agriculture à l’élevage et les éleveurs transhumants étrangers.

Les éleveurs transhumants rencontrés viennent de trois pays : 10 du Nigéria, 14 du Bénin et 08 du Nord-Togo. Par ailleurs, il ressort des entretiens avec les éleveurs sédentaires, une tendance similaire : ce sont là aussi des nigériens ou béninois dans la grande majorité et les togolais de la Région des Savanes. L’un des sédentaires a le statut de chef peul (rougah). Il réside dans le territoire d’accueil. Il informe les transhumants si les conditions sécuritaires sont favorables, si la pluie est tombée, ou bien si la végétation est abondante. C’est en fonction de ces informations que les bouviers transhumants adaptent leur parcours. C’est une personne ressource importante. Il nous a confirmé que la plupart des sédentaires proviennent du Nigéria. Les agro-pasteurs sont d’anciens nomades devenus aujourd’hui transhumants qui choisissent le mode de vie sédentaire. La principale raison réside dans le rétrécissement de l’espace pastorale devant l’avancée des aires culture. Dans ce contexte, la transhumance devient de plus en plus difficile, avec les dévastations de cultures et des conflits.

L’étude s’est concentrée autour d’un couloir balisé qui va d’Asrama (la piste ne commence pas en son sein mais en périphérie de la ville) jusqu’à la frontière béninoise, en passant par le fleuve Mono. Il passe ainsi par les préfectures du Haho et du Moyen Mono. Pour des raisons pratiques, il a été décidé de limiter la piste au fleuve Mono. Ainsi, l’étude est faite sur un tronçon de la piste, d’Asrama jusqu’au Mono, ce qui représente 17 km (carte n°1). Le Mono forme une limite naturelle propice pour cadrer spatialement l’étude, c’est ce qui justifie ce choix. Le tronçon étudié est nommé « Piste Asrama-Mono ».



Carte n°1 : Situation géographique de la zone d’étude

Source : Image SRMT, 2019 Conception et réalisation : M. SAMBIANI,

La carte n°1, ci-dessus, montre la préfecture de Haho, située entre 0°54' et 1°30' de longitude Est et entre 6°42' et 7°18' de latitude Nord. Dans la préfecture, se trouve le canton d'Asrama à l'Est, délimité en couleur violet, où se trouve le tracé de la piste en couleur verte. C'est une zone de plaine avec les altitudes qui tournent autour de 100 m.

Ce couloir balisé a été mise en place par l'ONG française Acting For Life (AFL) avec ses partenaires togolais dont l'Entreprise, Territoire et Développement qui a assuré l'exécution des travaux sur le terrain.

1.2. Approche méthodologique

Elle est basée sur l'enquête par questionnaire, les entretiens, le suivi d'un troupeau et l'analyse d'images satellitaires.

1.2.1. Approche spatiale : télédétection et le suivi de troupeau

Des trajets à pied jusqu'au pâturage ont été effectués avec des bouviers à l'aide d'un GPS. Ceci constitue une opportunité de se faire expliquer certains éléments de terrain par les personnes qui parcourent ce territoire. Au total, trois trajets GPS ont été enregistrés. Chacun retrace un parcours quotidien d'un troupeau jusqu'à son point d'abreuvement, le fleuve Mono. Ces trajets ont été réalisés avec des troupeaux appartenant à des éleveurs sédentaires.

Les données utilisées pour apprécier la dynamique de l'occupation du sol sur la piste sont essentiellement des images sentinelles de 13 mai 2022 et de 20 m de résolution. Ces images ont été téléchargées gratuitement sur le site earthexplorer.usgs.gov au format Géotiff.

Le traitement de ces images a été fait dans le logiciel Qgis 3.32 grâce à son extension SCP (Semi-Automatic Classification Plugin). Cette analyse a permis de déterminer la proportion de la piste occupée par les champs à travers le calcul des superficies.

1.2.2. Collecte et analyse des données sociologiques

Pour évaluer l'importance statistique du phénomène étudié, il s'avère nécessaire d'interroger les populations d'éleveurs (étrangers et locaux) et d'agriculteurs du canton afin de connaître dans les moindres détails leur opinion sur le phénomène. Dans l'impossibilité d'interroger tous les agriculteurs impliqués, un échantillon a été constitué. Cet échantillon est constitué à partir de la population cible. Cette population est composée essentiellement des éleveurs et des agriculteurs. Mais l'absence de données statistiques ne permet pas de donner avec précision le nombre d'éleveurs ; ce qui a conduit à privilégier un échantillonnage aléatoire.

Les éleveurs enquêtés sont les transhumants étrangers rencontrés lors de leur déplacement et les éleveurs locaux rencontrés dans leur campement. Au total, 52 éleveurs dont 32 transhumants et 20 sédentaires jugés suffisant pour l'étude ont été enquêtés. Ceci, afin d'obtenir des informations relatives à leur logique de parcours, leurs relations avec les agriculteurs et leur degré d'implication dans le processus de balisage de la piste à bétail. En revanche, l'effectif des agriculteurs à enquêter est déterminé en optant pour la formule de SCHWARTZ basée sur les calculs de probabilité. Cette technique probabiliste a permis de retenir un échantillon représentatif puisque l'enquête ne peut pas concerner tous les chefs de ménage.

Selon la Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale (DGSCN, 2022, p. 67), le canton d'Asrama compte 7284 chefs de ménages. Cet effectif représente la base de sondage (N) de l'enquête. En appliquant la formule de SCHWARTZ, on obtient 119 agriculteurs à enquêtés. Parmi ces agriculteurs enquêtés, 40 sont riverains de la piste c'est à dire que leur champ est en bordure de celle-ci et les 79 autres sont hors de la piste. Ils sont tous choisis de façon aléatoire.

Les données sociologiques obtenues du questionnaire sont complétées par les entretiens. Ces entretiens sont collectifs et individuels. A cet effet, 3 entretiens collectifs, 10 entretiens individuels sont réalisés. Les entretiens collectifs sont faits avec les éleveurs dans leurs campements. En revanche, les entretiens individuels ont concernés les représentants de l'autorité administrative et les représentants des agriculteurs et des éleveurs. Ces entretiens ont permis d'obtenir les informations sur les enjeux et conséquences de la transhumance sur le territoire local ; les mobilités pastorales et enjeux politiques.

Le questionnaire est saisi dans le serveur Kobotoolbox et déployé sur l'application Kobocollect pour la collecte de données. Le traitement est fait dans le serveur pour obtenir

les effectifs simples et les pourcentages. Les traitements plus poussés sont faites dans le logiciel SPSS. Le tableur EXCEL a servi de représenter, des résultats sous forme graphiques. Qgis 3.32 est un logiciel utilisé pour réaliser les cartes. Les résultats obtenus ont permis de rendre compte des conditions dans lesquelles la piste a été mise en place et d'analyser l'impact de cette piste à bétail balisée sur les relations agriculteurs et éleveurs.

2. Résultats

Les résultats obtenus s'articulent autour de deux points : le processus de mise en place d'une piste à bétail balisée, l'impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs. Ces principaux résultats constituent le fil conducteur de cette partie.

2.1. Processus de mise en place d'une piste à bétail balisée

La sécurisation des pistes comprend toute une série d'actions basées sur une méthodologie créée par AFL et adoptée dans toutes les structures locales. Elle se décompose en quatre grandes étapes :

La première étape commence par la sensibilisation des agriculteurs et des éleveurs sur la nécessité de mettre en place une piste balisée à bétail. On identifie par où passent les troupeaux, leur porte d'entrée sur le territoire jusqu'à la zone d'accueil. Ainsi, certains éleveurs sédentaires et transhumants, sont appelés à parcourir le trajet à moto avec l'équipe chargée du projet. Durant ce trajet, sont identifiés, les endroits où le passage des troupeaux est difficile à cause de la pression agricole. Cette étape peut durer un mois. Après c'est la négociation.

C'est l'étape la plus longue et difficile. Elle dure généralement 3 à 6 mois. Elle s'appuie sur des personnes ressources. Pour se faire, les comités de négociation sont mis en place. Ces comités sont en théorie composé d'éleveurs, d'agriculteurs, de chefs coutumiers et de responsables politiques. Ils ont pour mission d'identifier des agriculteurs dont la piste côtoie les parcelles et les propriétaires terrains. Ensuite, il faut les rencontrer pour les convaincre de laisser une partie de leurs terres afin de créer une piste d'une largeur suffisante, de 75 m à 200 m. Plus elle est large moins il y a de risques de dégâts dans les champs et donc de conflits. Une fois leur assentiment donné, un procès-verbal est signé pour valider et officialiser leur accord. Il constitue la preuve de leur engagement. Par la suite un contrat de cession de parcelle est signé. Par cet accord les propriétaires terriens cèdent leurs parcelles et s'engage à ne plus les exploiter contre des indemnités. Ces indemnités sont à priori payées par le Comité National de la Transhumance (CNT). L'adhésion des propriétaires terriens est indispensable. Pour autant ce n'est pas eux qui cultivent la terre au quotidien, raison pour laquelle les propriétaires terriens informent les exploitants agricoles qu'une partie de leurs parcelles ne doit plus être cultivée. Une fois l'accord conclu, on passe à la sécurisation

Elle consiste à installer des balises permettant de fixer durablement la piste sur le territoire. Plus concrètement c'est une preuve visuelle qui atteste que les cultures ne doivent pas dépasser cette piste. Le temps que les balises soient installées, les comités de négociation effectuent un marquage temporaire à la peinture sur des arbres ou des rochers. Cette démarche préconise de réaliser ce marquage temporaire pendant la période des récoltes, moment où les exploitants agricoles sont présents au champ, ainsi ils voient le marquage être réalisé et peuvent si besoin poser des questions. Pour veiller à ce que les accords soient respectés, des comités de suivis sont mis en place. Leur création est en fait, le résultat d'une transformation : deux ou trois comités de négociations se regroupent et seulement cinq ou six personnes restent pour composer ce comité de suivi. Ensuite les balises en béton sont installées. Leur implantation diffère selon la pression foncière. Plus il y a de champs, plus la distance entre chaque balise est resserrée. À l'inverse, aux endroits où la densité des champs est plus faible alors les balises sont plus espacées. La distance entre chaque balise est de 50 à 200 m, pour un couloir d'une largeur de 75 à 200 m. Leur installation est assurée par une entreprise préalablement sélectionnée par l'ONG en charge de la mise place de la piste. Dans ce cas c'est l'Entreprise, Territoire et Développement. Après cette étape, c'est le suivi des accords.

Ce suivi vise à la fois les agriculteurs et les éleveurs. Il s'agit de vérifier que les agriculteurs n'ont pas installé leur champ sur la piste, que les balises n'aient pas été arrachées ou couchées sur le sol (ce qui les rend moins visible pour les éleveurs). De l'autre côté vérifier que les

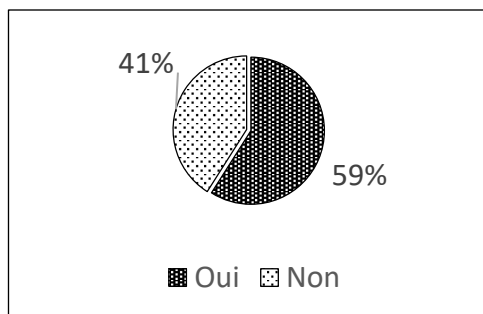
éleveurs empruntent le couloir balisé. La difficulté est d'avoir des personnes fiables pour faire ses retours de terrain, car chacun peut accuser l'autre "camp" de ne pas respecter les accords. Le rôle des comités de suivi est essentiel afin d'assurer de la pérennité du couloir et de son impact sur la mobilité pastorale.

2.2. Impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs

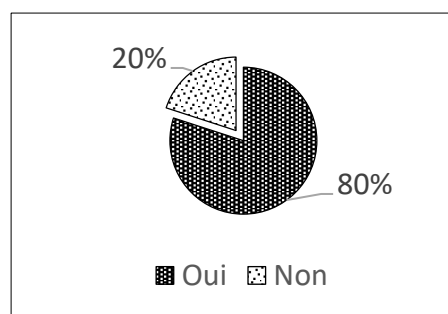
L'impact majeur à relever est la réduction des conflits entre agriculteurs et éleveurs.

2.2.1. Un couloir balisé, une stratégie de réduction des conflits

L'un des objectifs poursuivis par AFL et ses partenaires en mettant en place des couloirs balisés est de sécuriser la mobilité pastorale en réduisant les conflits entre les agriculteurs et les éleveurs. Selon les agriculteurs interrogés, ce couloir permet aux transhumants de traverser leur territoire sans trop de dégâts (graphique n°1 et n°2).



Graphique n°1 : Points de vue des agriculteurs



Graphique n°2 : Points de vue des éleveurs

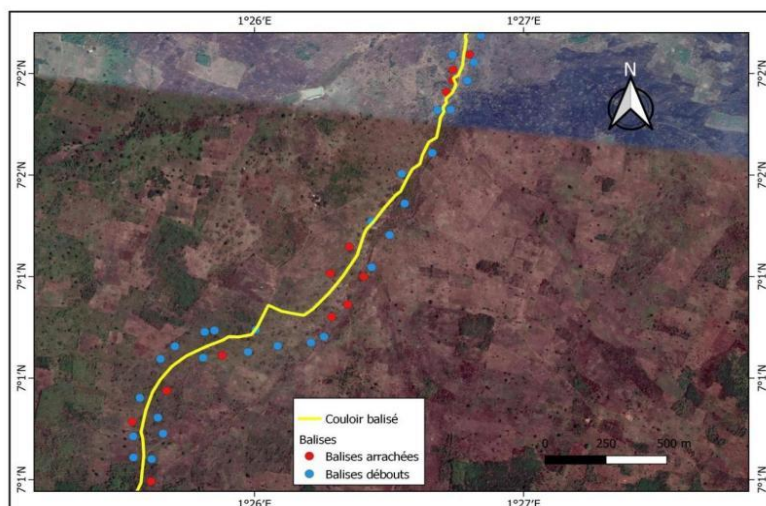
Source : Travaux de terrain

D'après les graphiques, 59% des agriculteurs reconnaissent que l'existence du couloir a diminué la dévastation des cultures et par ricochet moins de conflits. Dans le même sens, les éleveurs ont aussi exprimé leur satisfaction vis-à-vis du couloir. Selon eux, il permet d'effectuer la transhumance sans incursion dans les champs des agriculteurs. 80% des enquêtés ont donné un avis positif. Par contre, ils déplorent que les agriculteurs obstruent ce couloir quand bien même balisé pour installer des champs. De même, 41% des agriculteurs accusent les éleveurs de ne pas emprunter ce couloir et continuent de passer dans les champs. Le constat qui se dégage ainsi est que chaque communauté accuse l'autre de ne pas respecter le couloir.

2.2.2. Couloir balisé, une résurgence des conflits ?

Malgré l'accord décroché lors des négociations pour mettre en place ce couloir balisé, les conflits persistent pour plusieurs raisons notamment : l'obstruction du couloir par les agriculteurs, les comités de suivis ne sont pas fonctionnels, le code pastoral du pays ne joue pas pleinement son rôle, les pasteurs utilisent assez peu la piste.

Si la méthode de sécurisation des pistes est en théorie satisfaisante, car proche de la logique des pasteurs, la mettre en œuvre n'est pas aisée. L'une des étapes charnière est la négociation pour libérer une partie de la terre et installer des balises. C'est un moment clé pour intégrer les différents acteurs au projet. Cependant, dans le canton d'Asrama, ces acteurs ont une vision de la transhumance éloignée des préoccupations et des enjeux auxquels sont confrontés les éleveurs. Les négociations n'ont pas permis de fédérer la population qui par diverses actions exprime une demande de reprise des négociations. En effet, Les agriculteurs n'ont pas directement été impliqués dans le processus de négociation : c'est avec les propriétaires terriens que les discussions ont eu lieu. Ces derniers avaient ensuite la charge d'informer les exploitants agricoles, nous a expliqué l'animateur de terrain. Manifestement, les propriétaires terriens n'ont pas relayé le message. Ainsi, 60% des riverains du couloir affirment n'avoir pas été consultés avant sa mise place. Les 40% restant disent avoir été contraint par les propriétaires terriens et le chef canton de céder une partie de leurs parcelles. Écartés des discussions ou contraint à libérer une partie de leurs parcelles, ils s'en sont pris à l'objet qui symbolise, qui représente la piste : les balises en les arrachant (carte n°2 et photo n°1).



Carte n°2 : Répartition des balises le long de la piste

Source : Image satellitaire et travaux de terrain, 2020



Photo n°1 : Balise de la piste arrachée et cassée

Source : M. SAMBIANI, 2019

La photo n°1 montre une balise en béton arrachée et cassée sur la piste sécurisée. Ce vandalisme orchestré par les agriculteurs témoigne leur mécontentement de voir une partie de leurs parcelles occupées par la piste. Ce phénomène est visible sur tout au long de la piste (Carte n°2). D'après celle-ci, 11 balises parmi les 69 relevés ont été arrachées puis couchées le long des premiers kilomètres, soit 16%. Ce nombre est en réalité un petit peu plus élevé car certaines balises n'ont pas été retrouvées lors de notre recherche. De chaque côté de la piste, est censé être installé une balise, or à certains passages on a trouvé que d'un seul côté de la piste. Il est impossible de dire vers quelle période elles ont été enlevées. Ce ne sont manifestement pas les propriétaires terriens qui ont demandé à les enlever. L'un des agriculteurs présents a assuré que le propriétaire terrien lui avait donné la permission de contourner les balises de part et d'autre du champ. La répartition spatiale de ces balises montre une concentration à certains endroits précis, deux en particulier ou respectivement trois et quatre balises successives ont été enlevées. Ce qui laisse supposer que ce sont des agriculteurs

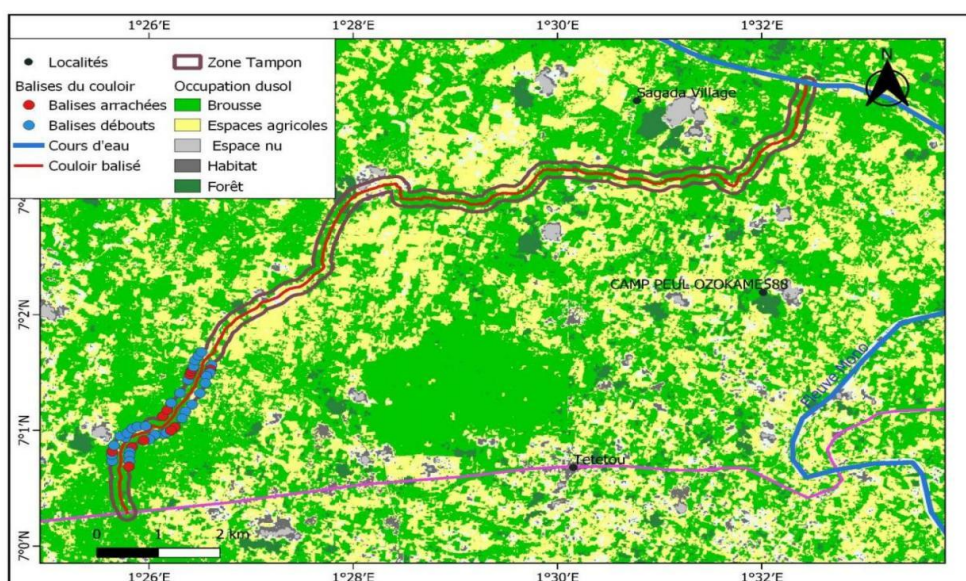
qui en sont responsables. En effet, Certains agriculteurs ont étendu leurs champs sur le couloir ou ont repris simplement les parcelles cédées (photo n°2).



Photo n°2 : Champs sur le couloir balisé Asrama-Mono

Source : M. SAMBIANI, 2019

La photo n°2 montre un champ de coton sur la piste balisée. Ceci atteste le refus de certains agriculteurs à céder la parcelle. L'occupation du sol de la piste montre les champs sur le couloir (carte n°3).



Carte n°3 : occupation du sol du couloir

Source : Image sentinel-2 de 2022

La carte n°3 montre les champs installés sur le couloir. Cette piste qui s'étend sur 500 hectares est occupé à 12% par champs. Ceci constitue une entrave à la libre circulation des troupeaux. Ce retour des champs sur le couloir est dû au fait qu'il ne bénéficie d'aucun suivi. La méthode de sécurisation de la piste prévoit que les comités de suivi veillent à ce que les accords entérinés lors des négociations soient respectés : les agriculteurs ne mettent pas de champs sur la piste tandis que les éleveurs font leur possible pour que les troupeaux ne rentrent pas dans les champs. Paradoxalement, les investigations de terrain ont montré que

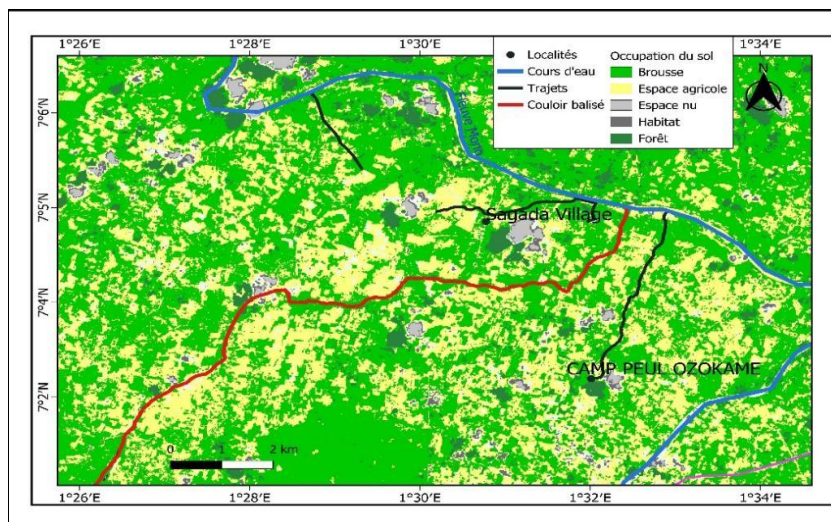
les comités de suivi, en plus d'être non fonctionnel, sont uniquement composé d'agriculteurs. La raison principale de ce dysfonctionnement est le manque de moyen financier. En effet, pour parcourir le couloir balisé, ces personnes empruntent la moto et consomment du carburant, or aucune indemnisation n'est prévue à cet égard. C'est la principale raison pour laquelle ces personnes se sont désengagées du comité de suivi. Ils partagent la même opinion : "Vous appelez quelqu'un pour vous rejoindre au barrage (d'Asrama), il va marcher sur quoi ? Qui va payer la moto (le carburant) ?". Par là ils entendent qu'il est du devoir des autorités d'aider les comités de suivi. Ce manque de surveillance fait que les agriculteurs arrachent les balises et mettent les champs sans être inquiétés.

Les taxes sur la transhumance ont un rôle fondamental dans l'organisation de la transhumance. L'utilisation de l'argent collecté par le biais de ces taxes est régie par le Plan Opérationnel de Gestion de la Transhumance (POGT) de 2017 et par un arrêté interministériel de la Direction de l'Élevage et de la Pêche datant de 2008, et repris dans le POGT. En effet, l'argent prélevé est distribué en trois parts : un premier tiers revient au Comité National de la Transhumance (CNT) et au Comité Préfectoral de la Transhumance, pour subvenir à leurs frais de fonctionnement. Un autre tiers est réinvesti pour financer les infrastructures pastorales que l'Etat aménage : des points d'eaux, des aires de pâtures, etc. Enfin le dernier tiers sert à indemniser les propriétaires terriens qui ont cédés des surfaces au profit de la transhumance. Sauf que les propriétaires terriens ne touchent aucune indemnisation dans le canton d'Asrama de la part des pouvoirs publics. C'est pourtant l'une de leur revendication. Sans cet argent, ils se montrent plus réticents à consentir des efforts pour céder une partie de leur terre au passage des troupeaux.

Selon les résultats des entretiens, les pasteurs transhumants passent par la piste surtout lors de leur arrivée et de leur départ du territoire. Une fois arrivés et installés, ils utilisent partiellement la piste. La raison est que la piste ne dessert pas une zone densément pourvue en pâturage. Ils se déplacent là où ils en trouvent, même si c'est en dehors d'une piste dite sécurisée. La logique des éleveurs, pour réaliser le trajet quotidien qui consiste à aller abreuver les bœufs, n'est pas d'emprunter un chemin pour se rendre d'un point de départ à un point d'arrivée. Au contraire, ils effectuent des détours pour profiter des pâturages s'ils sont disponibles, se contentant de traverser la piste. Vouloir les canaliser sur une piste est contraire à leur logique. La piste serait davantage empruntée si des pâturages de superficies suffisantes et de points d'eau étaient disponibles.

Un autre aspect à prendre en compte est celui de l'utilisation de ces ressources fourragères. En premier lieu la nécessité de gérer les ressources fourragères : si les transhumants se concentrent exclusivement sur la piste, les pâtures n'ont pas le temps de se régénérer. Leur réponse est d'opter pour une stratégie de gestion des ressources efficiente, la jachère. En changeant régulièrement de zones de pâturages, les éleveurs laissent le temps aux ressources fourragères de se reconstituer, chacune leur tour. La mobilité pastorale évite un possible surpâturage, c'est une technique de gestion des ressources.

Les sédentaires suivis au pâturage pour effectuer des relevés GPS, gardent leur troupeau non loin de là où ils dorment. Au total les trois trajets GPS retracent un parcours quotidien effectué par un bouvier (carte n°4). À chaque fois les relevés ont commencé à l'endroit où les éleveurs ont indiqué que leurs bœufs dormaient, et depuis ce point on a marché jusqu'au fleuve Mono dans lequel les troupeaux s'abreuvent. Les campements des sédentaires se situent en pleine brousse et trop loin de la piste pour que s'y rendre soit intéressant : respectivement 1,5 ; 2 et 3 kilomètres pour rejoindre le point le plus proche du couloir. Donc ils partent de leur campement jusqu'au Mono sans effectuer de détours pour rejoindre la piste : "Pour faire boire les bœufs, je vais au Mono. Tous les jours. Si je dois aller au couloir chaque jour, c'est trop fatiguant. C'est pour ça on [les sédentaires] est pas loin du Mono (carte n°4).



Carte n°4 : Trajets quotidiens locaux des éleveurs

Source : Image sentinel-2 de 2022 et travaux de terrain

La carte n°4 montre les différents trajets quotidiens effectués par les éleveurs. Ces trajets partent des campements avec point de chute le fleuve Mono en traversant les jachères et la brousse pour faire paître les animaux.

3. Discussion

La mise en place des pistes à bétail répond à un défi de sécurisation pastorale. Si dans la théorie la méthode est satisfaisante, sa mise en pratique s'avère plus complexe. En effet, la piste Asrama-Mono telle que négociée et installée n'a pas pu fédérer tous les acteurs autour du projet ; ce qui entraîne son rejet d'une partie des agriculteurs. Par conséquent, la piste à bétail a un impact limité sur la sécurisation pastorale.

Les travaux de B. BONNET (2013), menés au Sahel, confirme que la piste à bétail répond à un défi de sécurisation pastorale. Selon lui, elle s'attache à quatre axes : veiller à une gestion durable des ressources naturelles pastorales, fonder le développement sur l'économie pastorale, préserver à tout prix la paix en prévenant les conflits et adapter les processus de décentralisation et de réforme des États. D'autres études effectuées dans les pays sahéliens ont montré les expériences réussies des pistes à bétail, avec des répercussions positives sur la mobilité pastorale (S. M. ALIDOU (2016) ; B. BONNET *et al.*, (2005) ; B. BONNET (2013) ; C. BENARD *et al.*, (2009). Selon eux, la sécurisation pastorale a permis l'amélioration significative des conditions de déplacement des pasteurs, de leurs familles et de leurs troupeaux. La transhumance se fait donc dans un climat apaisé, permettant une meilleure maîtrise par les acteurs locaux du droit et du foncier pastoral. Cette sécurisation réussie de la mobilité pastorale au sahel est due à sa longue tradition pastorale. Par conséquent, la mise en place des infrastructures pastorales acquiert l'adhésion de tous les acteurs concernés.

Les études de K. SOKEMAWU (2008, 2011), A. ALASSANE (2012, 2016), M. SAMBIANI (2019), dans la Région des Savanes au Nord-Togo, montrent qu'une piste dont l'installation n'acquiert pas l'adhésion de tous les acteurs est obstrué, rendant donc difficile la mobilité pastorale. Dans ces conditions le risque de dévastation des cultures et conflits est grand.

Conclusion

Le présent article a pour objectif d'analyser l'impact du couloir balisé sur les relations agriculteurs-éleveurs. Le constat général est qu'il existe une différence entre la piste telle qu'elle est négociée, et telle qu'elle est pratiquée. En effet, les pasteurs utilisent la piste partiellement, elle est empruntée pour se rendre d'une zone de pâture à une autre. Alors que la piste, dans sa conception, devait davantage servir de couloir de transhumance régulier, pour aller chercher les ressources pastorales qui se situeraient autour de la piste, pour au final se rendre jusqu'au fleuve Mono. Si les pasteurs ne l'empruntent pas, c'est avant tout à cause du rejet du projet d'une partie de la population paysanne. Par conséquent, la piste à bétail a un impact limité sur la sécurisation pastorale car aucun consensus, qui réunisse la population dans son ensemble autour du projet, n'a été obtenu. Les pouvoirs publics semblent avoir les clefs afin de contenter chaque partie : les indemnités promises par le code pastoral envers les agriculteurs seraient de nature à les inciter à libérer une partie de leur champ. Ainsi libérée, la piste jouerait pleinement son rôle contrairement à aujourd'hui, où elle ne semble pas suffire à sécuriser la mobilité pastorale.

Références bibliographiques

- ALASSANE Abdourazakou. 2016, « La transhumance transfrontalière : source de dégradation du couvert végétal et de conflits dans la région des savanes (nord-Togo) ». In : *Revue de Géographie de l'Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO*, n°05- Oct. 2016, Vol. 2, Ougadougou, pp. 90-111.
- ALIDOU Salihou Mamadou, 2016, *Couloirs de transhumance transfrontalière en l'Afrique de l'Ouest*, rapport de synthèse, 8 p.
- BENARD Christophe et GUIBERT Bertrand, 2009, *Sécuriser le pastoralisme pour préserver la paix*, rapport de synthèse, 26 p.
- BONNET Bernard et MARTY André, 2005, *Hydraulique et sécurisation des systèmes pastoraux au sahel : appui à la gestion locale*, rapport de synthèse, 28 p.
- BONNET Bernard, 2013, « Vulnérabilité pastorale et politiques publiques de sécurisation de la mobilité pastorale au Sahel », *Mondes en Développement*, Vol. 41-2013/4-n°164, pp. 71-91.
- BOUDET Gabriel, 1975, *Manuel sur les pâturages tropicaux et les cultures fourragères*, Paris : Orstom éditions, 254 p.
- BOUTRAIS Jean, 1995, *Hautes terres d'élevage au Cameroun*, Orstom éditions. Paris, 1302p.
- GONIN Alexis et TALLET Bernard, 2012, « Changements spatiaux et pratiques pastorales : les nouvelles voies de la transhumance dans l'Ouest du Burkina Faso », *In Cah Agric 21*, pp. 448-454.
- GONIN Alexis, 2016, « les éleveurs face à la territorialisation des brousses : repenser le foncier pastoral en Afrique de l'Ouest », *Annales de géographie*, vol. 707, n°1, pp. 28-50.
- LAOUALI Abdoukadri, 2014, *Contribution à l'étude de la dynamique de l'élevage pastoral au Niger : cas de la région de Diffa*, Thèse de Doctorat, université de Liège, Liège, 194 p.
- NORI Michelle, TAYLOR Michael, SENSI Alexandra, 2008, *Droits pastoraux, modes de vie et adaptation au changement climatique*. iied, Dossier n°148, 20p.
- REQUIER-DESJARDINS Mélanie, 2001, *Elevage transhumant à l'extrême-nord du Cameroun, une étude des contrats d'accès aux pâturages communs : enquête en milieu pastoral et essai de modélisation contractuelle*, Thèse de doctorat en Sciences économique, Université de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, 124 p.
- SAMBIANI Mambo, 2019, *Agriculture et élevage : deux activités conflictuelles dans la préfecture de l'Oti-Sud au Nord-Togo*, mémoire de master, Université de Kara, Kara, 116 p.
- SOKEMAWU Koudzo, 2011, « Déterminants, incidences et contraintes du pastoralisme transhumant dans la Région des Savanes au Togo », *In : Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 1, pp. 44-59.