



Mieux Comprendre l'Espace

GéoVision

**Revue du Laboratoire Africain de
Démographie et des Dynamiques Spatiales**

Département de Géographie -Université Alassane Ouattara



Vol.1, N°003, Décembre 2020 ISSN: 2707-0395

République de Côte d'Ivoire

BP V18 Bouaké 01

Téléphone: (+225) 07 06 91 71/ 03 59 34 32/ 05 05 84 01

Courriel: revuegeovision@gmail.com

Site Internet: www.laboraddys.com

Administration de la revue

Directeur de publication : Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIARRASSOUBA Bazoumana, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DOHO Bi Tchan André, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DJAH Armand Josué, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ETTIEN Dadjia Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Comité scientifique et de lecture

Pr. BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr. AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr. BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr. BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr. Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr. Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr. KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr. Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr. Ibrahim SYLLA, MC Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. VEI Kpan Noel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIOMANDÉ Béh Ibrahim, MC, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Instructions aux auteurs

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse comprise) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- pour les mémoires et les thèses : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.

- pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospaciales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an.

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

CONTRAINTES LIÉES À LA RÉHABILITATION D'UN SECTEUR IRRÉGULIER AU TISSU URBAIN AU MALI: CAS DU SECTEUR DE BADIANBOUGOU DANS LA COMMUNE DE SANGAREBOUGOU, TRAORE Hamadoun¹, MAIGA Fatoumata², SAMAKE Charles³, Kollè DOUMBIA⁴, Issa GUINDO⁵	9
LE PORT DE PÊCHE ET L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE SAN-PEDRO, DOSSO Yaya¹, KOUMAN Koffi Mouroufié²	21
TÉLÉPHONIE MOBILE ET AUTONOMISATION DES FEMMES COMMERÇANTES DE POISSONS FRAIS AU PORT DE PÊCHE DE LOMÉ, Koku-Azonko FIAGAN	32
PROBLÉMATIQUE DE LA GESTION PAYSANNE DES AMÉNAGEMENTS HYDRO-AGRICILES DANS LES COMMUNES RURALES DE TAMI ET NAKI-OUEST AU NORD-TOGO, Tinguedame LAMBONI⁽¹⁾, Pakindame YENTRIDJOA⁽²⁾, Silli HOMBRE⁽³⁾ & Lalle Yendoukoa LARE⁽⁴⁾	47
DE LA NAISSANCE DES <i>BADLANDS</i> A LA DESERTISATION, UN PROCESSUS EROSIF COMPLEXE A SABTENGA AU BURKINA FASO, Sié PALE¹, Augustin YAMEOGO², Nifababé Jean SOME³, Diakalya TRAORE⁴ ,.....	59
POLITIQUES D'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE EN BANLIEUE: DIAGNOSTIC DES STRATÉGIES ET ACTIONS MISES EN ŒUVRE POUR LUTTER CONTRE LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DANS LA COMMUNE DE DJIDDAH THIAROYE KAO (SÉNÉGAL), BABACAR NDIAYE¹, MOHAMED LAMINE NDAO², MARIAME DIOP³	76
DIVERSITÉ FLORISTIQUE ET MODES D'UTILISATION DES ESPÈCES LIGNEUSES ALIMENTAIRES (ELA) DE LA FORET CLASSÉE D'ATCHERIGBE (COMMUNE DE DJIDJA) AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST), Grégoire DJISSONON, Joseph Fanakpon DJEVI et Ibouaïma YABI	91
LE MARAÎCHAGE À OUAGADOUGOU : ÉTATS DES LIEUX, Moumini OUEDRAOGO	108
UTILISATION DU SIG DANS L'ÉTUDE DE LA DITRIBUTION SPATIALE DES CENTRES DE SANTÉ DANS LA COMMUNE DE TCHAOUROU (BENIN), Ahognisso Gabin TCHAOU¹	120
PRATIQUES AUTONOMES D'ÉVACUATION DES EAUX USÉES ET DES ORDURES MÉNAGÈRES EN MILIEU URBAIN AU GABON, Annie BEKA BEKA	133
CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA VENTE ILLICITE DE L'ESSENCE FRELATÉE DANS L'ARRONDISSEMENT DE KPEDEKPO (COMMUNE DE ZANGNANADO) AU SUD DU BENIN Toundé Roméo Gislain KADJEBIN	147
DÉVELOPPEMENT DE LA PISCICULTURE PAYSANNE DANS LE QUART SUD-OUEST IVOIRIEN: ENJEUX D'UNE MOBILISATION INSTITUTIONNELLE, Kadjo Henri-Joel NIAMIEN	162

ANALYSE DE L'ÉTAT DU SERVICE D'HYDRAULIQUE RURALE DANS LA RÉGION DE L'AGNEBY TIASSA (SUD DE LA CÔTE D'IVOIRE),_ KOUKOUNGNON Wilfried Gautier¹ et GUEDE Cataud Marius²	176
MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE KARA (TOGO) DANS LE CONTEXTE DE L'ÉTALEMENT URBAIN,_ Damitonou NANOINI	190
LA SANTE DES POPULATIONS FACE AUX DÉFIS DE LA GESTION DES DÉCHETS À PORT-BOUËT (ABIDJAN),_ NIAMKE Gnanké Mathieu¹, SYLLA Yaya², ANOH Kouassi Paul³	204
ACTIVITÉS AGRICOLES ET DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LA COMMUNE DE DJÉBONOUA,_ ASSOUMAN Konan Innocent¹ ; DIARRASSOUBA Bazoumana², AGOUALE Yao Julien³	216
CONSOMMATION DU BOIS-ÉNERGIE ET DÉGRADATION DU COUVERT VÉGÉTAL DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO,_ Komla Uwolowudu AMEGNA¹, Kossi AGBEYADZI², Tatongueba SOUSSOU³	228
LA FEMME DANS LA PRODUCTION ET LA TRANSFORMATION DE LA NOIX DE CAJOU DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BOUAKE,_ Zady Edouard ZOGBO¹, Konan Thiéry St Urbain YEBOUE², Konan Kan Franck Junior KRAMO³	244
DYNAMIQUE SPATIO-TEMPORELLE DES PLANTATIONS DANS LES COMMUNES DE TORI-BOSSITO ET DE ZÈ AU SUD DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN,_ Adi MAMA¹, Faustin Y. ASSONGBA², Eugène V. S. GNONLONFIN², Julien G. DJEGO³	256
DYNAMIQUE URBAINE ET DIFFICULTÉ D'ACCÈS A L'EAU POTABLE DANS LA VILLE DE GAGNOA (SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE),_ KRAMO Yao Valère¹, KARIDIOULA Logbon²	273
LA SOUS-ESTIMATION DU RISQUE D'ACCIDENT, UN DETERMINANT D'OCCURRENCE D'ACCIDENT SUR LE TRANSECT BOUAKÉ-YAMOOUSSOUKRO,_ Kouadio N'guessan Roger Carmel¹, Silué Hetemin Cavalo¹, Koffi Guy Roger Yoboué², Kouassi Konan³	289
APPROVISIONNEMENT ET DISTRIBUTION DES PRODUITS VIVRIERS DANS LA VILLE DE KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE),_ Lath Franck-Eric KOFFI	302
ACTIVITÉS AGRICOLES DES GROUPEMENTS FÉMININS : UNE OPPORTUNITÉ POUR L'AUTONOMISATION FINANCIÈRE ET SOCIALE DES FEMMES DANS LA SOUS-PRÉFECTURE D'AGBOVILLE,_ KOUAMÉ Dhédé Paul Eric	315
ANALYSE DE L'ACCÈS A L'EAU POTABLE DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE LA VILLE DE BAMAKO : CAS DU QUARTIER DE YIRIMADIO, EN COMMUNE VI,_ Sory Ibrahima BAH¹, Famagan-Oulé KONATE²	333
FACTEURS HYDRIQUES ET SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX DE LA PRÉVALENCE DU PALUDISME A NAPIE,_ DIOBO Kpaka Sabine Epse DOUDOU	345

USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES CHEZ LES ADOLESCENTS SCOLAIRES À COTONOU : CONTEXTES DE DÉCOUVERTE ET MOTIVATIONS, Akonassou Odile KOUGBLENOU¹, Pierre Codjo MELIHO², Ferdinand ADOUNKPE³, Eric Ayédjo AKPI⁴, Rose Sènam KPOGUE⁵, Codjo Adolphe KPATCHAVI⁶	357
ÉCHANGES COMMERCIAUX EN AFRIQUE DE L'OUEST : LA VILLE DE FADA N'GOURMA, Issaka DAHANI¹, Georges COMPAORÉ²	367
INCULTURE DE LAVAGE DES MAINS AU SAVON ET RISQUES DIARRHÉIQUES EN ZONE URBAINE : ÉTUDE COMPARÉE DES QUARTIERS POPULAIRES ET RÉSIDENTIELS DE BONGOUANOU (CENTRE-EST IVOIRIEN), DIABIA THOMAS MATHIEU	378
CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRENARIAT EN AGROBUSINESS DANS LA COMMUNE DE BONOU AU BENIN, Bénisse Gbètonougbo GBEDJI¹, Euloge OGOUWALE²	389
GESTION DES DÉCHETS SOLIDES MÉNAGERS DANS LA VILLE DE FRESCO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE): QUELLES PERSPECTIVES POUR UNE GESTION DURABLE ?, Bakary FOFANA¹, Houcem Eddine REMIKI², Bazoumana DIARRASSOUBA³	407

MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE KARA (TOGO) DANS LE CONTEXTE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Damitonou NANOINI

Maître assistant, Université de Kara, e-mail : nanoini2011@yahoo.fr

Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (P.R.E.D.E.S)

Résumé

Le contexte de croissance urbaine de Kara et d'éclatement des lieux d'habitation, de disjonction entre lieux d'habitat et lieux d'étude, pose la question des conditions de déplacement des étudiants de l'université de Kara. A travers la recherche documentaire et des observations assorties des enquêtes sur un échantillon de 200 étudiants, cette étude décrit l'expansion démo-spatiale de Kara. Concluant à un étalement urbain l'étude explique les difficultés induites par cette situation sur le plan de la mobilité des couches sociales économiquement vulnérables notamment les étudiants dont 54% habitent à plus de 5 km de l'Université. Faute, en effet, d'un système de transport efficace et en l'absence de cités universitaires pour loger les apprenants proche du campus, 75% des étudiants marchent pour se rendre à l'Université. Les bus universitaires, en nombre insuffisant, ne sont empruntés que par 12% des apprenants. Les conséquences de ces conditions pénibles de déplacement sont : la fatigue intense, la fragilité de la santé, la démotivation des étudiants à se concentrer sur leur apprentissage, d'où la médiocrité des résultats académiques touchant 40% des apprenants.

Mots clés : *Togo, Université de Kara, étalement urbain, mobilité quotidienne, étudiants.*

Abstract

The context of urban growth in Kara and the explosion of places of residence, of disjunction between places of living and places of study, raises the question of the conditions of movement of students of the University of Kara. Through documentary research and observations combined with surveys on a sample of 200 students, this study describes the demo-spatial expansion of Kara. Concluding with an urban sprawl the study explains the difficulties induced by this situation in terms of mobility of layers. economically vulnerable social groups, particularly students, 54% of whom live more than 5 km from the University. In fact, due to the lack of an efficient transport system and the absence of university halls to accommodate learners close to campus, 75% of students walk to get to the university. University buses, in insufficient number, are used by only 12% of learners. The consequence of these arduous travel conditions is the mediocrity of academic results (40%) due to absenteeism during class or intense fatigue or even the fragility of their health preventing students from focusing sufficiently on their learning.

Keywords: *Togo, University of Kara, urban sprawl, daily mobility, students.*

INTRODUCTION

Les pays en développement connaissent une urbanisation rapide et le nombre de villes ne fait qu'augmenter avec une inadéquation de plus en plus grandissante entre la demande sociale et le niveau d'équipement des villes. Au Togo, la création des villes relève de l'autorité administrative. A cet effet, toute localité érigée en chef-lieu de préfecture est décrétée ville sans aucun accompagnement en infrastructures (G.K. Nyassogbo, 1991p.463; A.Guezeré, 2010, p.431). Ainsi, plusieurs lois en faveur de la création des petites villes ont été promulguées depuis les indépendances. Cette réorganisation territoriale traduit la volonté politique des autorités d'assurer un développement urbain équilibré entre les différentes entités territoriales sur la base du principe de la décentralisation (A. Guézéré, 2013, p.292). Depuis une quarantaine d'années, les grandes villes africaines connaissent en effet, une forte croissance démographique accompagnée d'un étalement rapide et non maîtrisé de l'espace résidentiel, avec une disjonction de plus en plus forte entre lieux d'habitat et lieux d'emploi, d'apprentissage, de commerces, de soins... (Diaz Olvera L. et al., 2004, p.3). La création des petites et moyennes villes a pour vocation de tenter d'endiguer cette fulgurante croissance des grandes villes. Il faut équiper ces petites et moyennes villes pour qu'elles puissent accomplir leur rôle d'essence.

En effet, les équipements et les services créent de l'urbanité, au sens propre comme au sens figuré. Ils permettent de transformer les villes décors en villes acteurs et participent à l'attractivité de la ville. C'est le cas de l'Université de Kara qui a boosté le développement spectaculaire de la ville de Kara à partir de 2004. La création de cette nouvelle Université au Nord du pays, est à rapprocher avec la politique de décentralisation enclenchée par la République Togolaise depuis les années 1980 et poursuivie vers les années 2000, en rupture avec l'ancienne politique de formation universitaire au Togo. L'Université de Lomé était en effet, la seule institution de formation supérieure jusqu'en 1999 ; année au cours laquelle l'Université de Kara a vu le jour (sur papier) par Décret N°1999-011/PR du 21 janvier 1999.

Ce Décret sera concrétisé en janvier 2004 où l'Université de Kara a ouvert ses portes à 1300 étudiants. A partir de cette période, l'effectif des étudiants de ladite Université va connaître une croissance fulgurante pour passer de 1537 étudiants à 21 000 en 2020 (DAAS, 2020). La ville de Kara connaît au cours de la même période des évolutions démographiques et spatiales sans précédentes. Sur le plan démographique, Kara qui n'était qu'un petit centre urbain de 94 878 habitants selon le recensement de la population et de l'habitat de 2010, a connu une croissance fulgurante de sa population qui est passée à plus de 100 000 habitants en 2019 selon l'estimation de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographique (INSEED). L'espace urbain de Kara a aussi connu des extensions spectaculaires passant de 96 hectares en 1960 à 3 780 en 1981 et à 9000 hectares en 2010 (A. Guezeré, 2010 p.433 ; K.Tchalla, 2015, p.162 ; D. Nanoïni, 2018, p.200).

Cependant, l'étalement urbain n'étant pas suivi de l'installation des infrastructures, il faut noter, d'abord une insuffisance notoire des équipements et infrastructures urbaines (transports, logements,...), ensuite, le manque de structures universitaires d'accueil comme les cités, capables d'abriter les étudiants à proximité du campus. Il se pose alors des difficultés de mobilité pour l'ensemble de la population urbaine en général et en particulier pour les étudiants résidant pour la grande majorité dans les périphéries urbaines de Kara en raison du manque de logement ou des coûts exorbitants des loyers au centre-ville et dans les proximités du campus universitaire.

A la lumière de ces constats, une question se dégage : dans ce contexte d'étalement urbain, couplé d'insuffisance des infrastructures de transport, quelles sont les conditions de mobilité des étudiants de l'Université de Kara dont les effectifs s'accroissent d'année en année?

Au regard de cette interrogation, cet article ambitionne d'élucider les conditions de mobilité des étudiants de l'Université de Kara dans un contexte d'étalement urbain. Le travail s'articule en trois axes. Le premier axe présente la zone d'étude et la méthodologie adoptée pour cette recherche ; le deuxième expose les résultats alors que le troisième aborde la discussion.

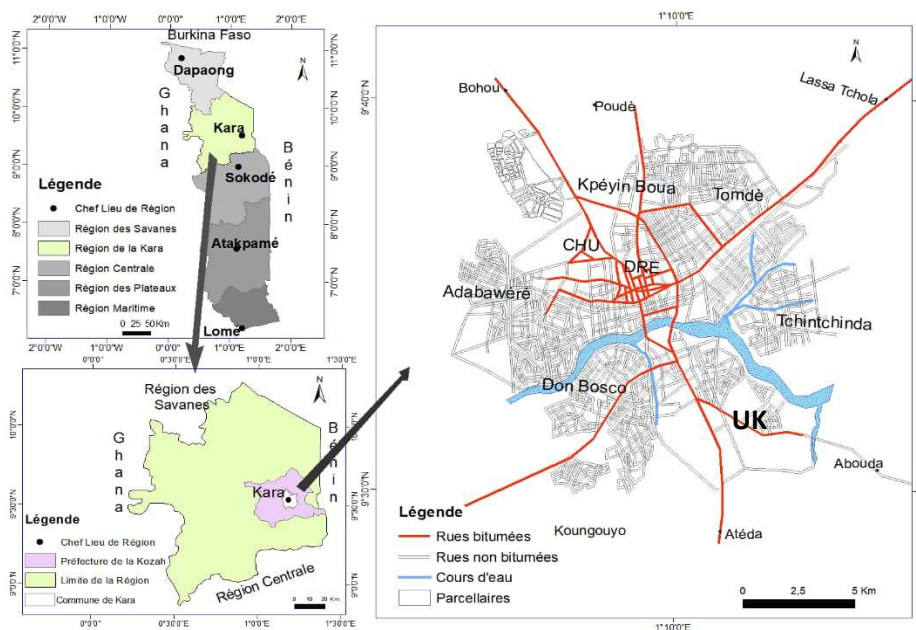
1- Zone d'étude et méthodologie de la recherche

Cette section présente l'aire d'investigation et décline l'approche méthodologique adoptée pour la recherche.

1-1 Présentation de la zone d'étude

La ville de Kara présente un milieu naturel plus ou moins favorable à l'occupation humaine. Kara comme le montre la carte 1 est comprise entre les parallèles 9°25' et 9°45' Nord et la longitude 1°5' et 1°9' Est. Kara est une ville-carrefour où se convergent trois grands axes routiers : la route Lomé- Cinkansé (RN1), l'axe Kara -Kéméri-da- frontière Benin (RN16) et l'axe Kara-Bandjéli-frontière Ghana (RN19). Cette situation de carrefour, lui confère un dynamisme certain ; mais la ville est peu équipée en termes de voirie de qualité aggravant les problèmes de mobilité urbaines (M. GBAMARO et al., 2019p.233).

Carte 1 : Localisation de la ville de Kara



Source : D.NANOINI, 2019 ; à partir des fonds de carte de la Direction Régionale du Plan et de l'Aménagement du territoire

Au plan du réseau urbain national, Kara est une ville moyenne qui fait partie des six plus importantes villes du Togo de plus de 50 000 habitants, après la capitale, Lomé.

Sur le plan administratif, la ville constitue un important centre administratif de la partie septentrionale du Togo. Elle est le chef-lieu de la région économique de la Kara et de la préfecture de la Kozah. Si l'on s'en tient au dernier RGPH réalisé en 2010, la ville de Kara occupe près de 42,12 % de la population de la préfecture à laquelle elle appartient.

1.2. Méthodologie de la recherche

La démarche méthodologique adoptée afin d'atteindre les objectifs poursuivis par la présente étude est basée sur la recherche documentaire ; l'observation de terrain, l'administration d'un questionnaire et des entretiens.

La recherche documentaire a porté sur l'urbanisation en Afrique subsaharienne en général et en particulier au Togo avec tout son lot de conséquences négatives qu'elle engendre notamment les problèmes de logement et de mobilité qui nous concernent dans cette étude. Elle a permis de situer clairement le cadre théorique de cette recherche. A cet effet, des thèses de doctorat et des articles universitaires axés sur notre thématique ont été consultés.

L'observation de terrain a consisté en l'observation des grandes artères de circulation de la ville, des groupes d'étudiants en déplacement, des lieux d'arrêt des bus universitaires, les rues des quartiers périphériques aux heures de pointe. Cette observation a permis d'élaborer un questionnaire d'enquête.

L'administration du questionnaire a porté sur un échantillon de 200 étudiants choisis à tout hasard à la même période dans les amphithéâtres et à la descente des bus. Nous avons été aidés dans cette tâche par six étudiants en master de Géographie déjà initiés aux méthodes de collecte des données. L'enquête s'est déroulée dans la journée du 15 mai 2018 de 6 heures 30 à 18 heures 30.

Des entretiens ont eu lieu avec les autorités universitaires notamment celles en charge de la logistique et du transport des étudiants, de la Direction des Affaires Académiques et de la Scolarité (DAAS), du Centre des œuvres Universitaires de Kara (COUK) ainsi qu'avec dix propriétaires de maison de location abritant des

étudiants. Les responsables du syndicat des motos-taxis ont été également entretenus Cette démarche a permis d'obtenir les résultats que nous présentons dans la section suivante.

2- Résultats

Les résultats obtenus s'énoncent en trois principaux points : d'abord l'expansion spatiale et démographique spectaculaire de la ville de Kara, ensuite l'insuffisance des infrastructures d'accueil et enfin les conditions de mobilité des étudiants.

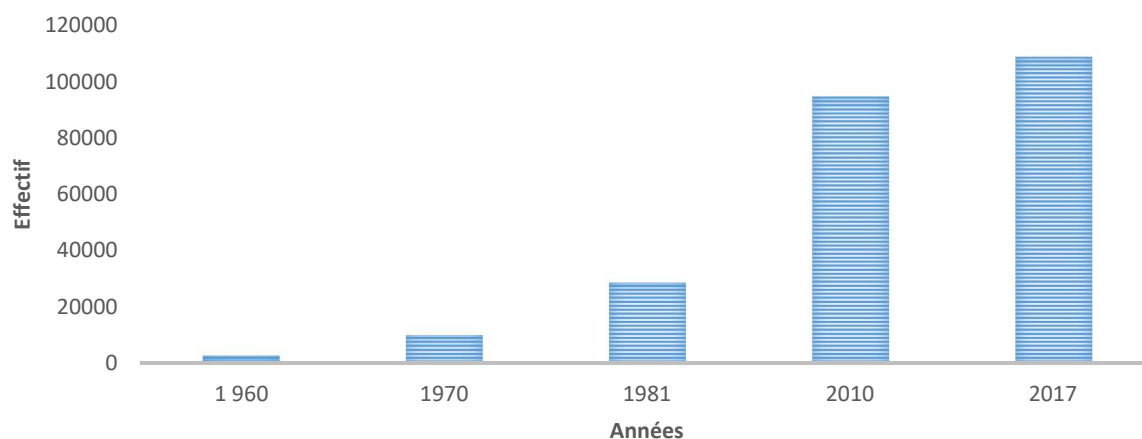
2-1-Kara, une ville en pleine expansion démo-spatiale

Depuis sa naissance, au début du XX^e siècle, la ville de Kara a connu des évolutions spectaculaires sur les plans spatiaux et démographiques. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette croissance.

2-1-1-Une rapide croissance démographique

Avant les indépendances, Kara était un modeste village malgré son rôle administratif. Elle connaîtra une fulgurante croissance démographique après les années 1980 : de 2875 habitants en 1960, on a pu dénombrer 94 878 individus au 4^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat (4RGPH) en 2010 et plus de 109 000 citadins aux estimations de l'Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED) réalisées en 2017 (figure 1).

Figure 1 : Evolution de la population de la ville de Kara de 1960 à 2017



Source : Données issues des 4 opérations de recensements et des estimations de 2017 réalisées par l'INSEED.

La croissance rapide de l'effectif de la population urbaine de Kara est liée à plusieurs facteurs. Entre autres, la volonté politique et administrative de faire de cette ville un pôle régional au nord du pays. L'installation des infrastructures socio-collectives, commerciales et administratives ont aussi occasionné l'attrait d'un grand nombre d'individus venus de divers horizons du Togo et des pays voisins. Parmi ces infrastructures, il faut signaler la construction de l'Université qui attire depuis 2004, les étudiants venus de toutes les contrées du pays et même des autres pays de la sous-région afin de poursuivre les études supérieures.

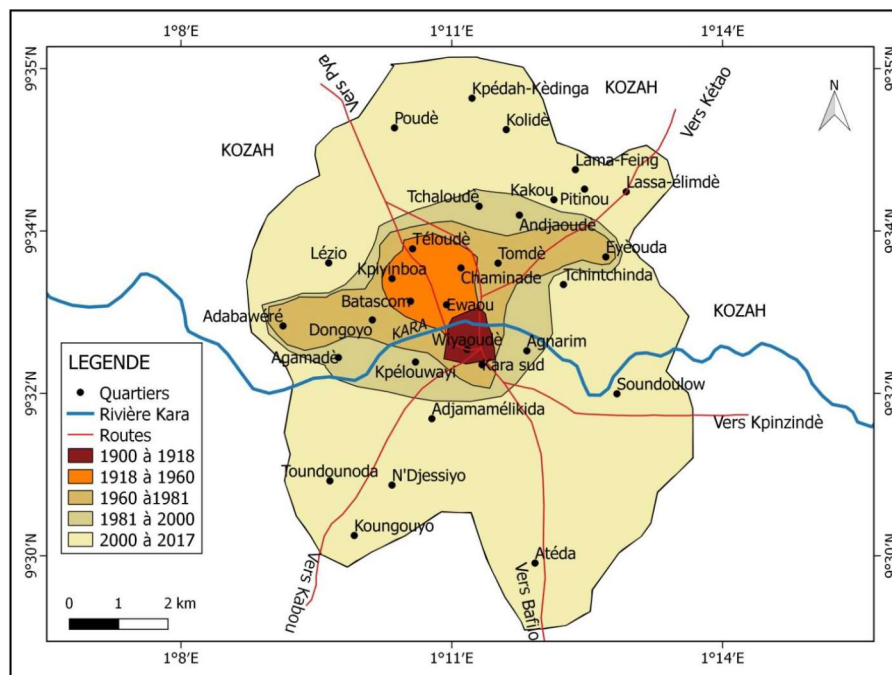
Cette croissance de la population urbaine n'est pas restée sans effets sur l'espace qu'occupait la ville à ses origines.

2.1.2. Une fulgurante expansion spatiale de 1960 à 2017

La croissance spatiale de la ville de Kara est liée à l'évolution rapide de sa population et au lotissement incontrôlé de parcelles périurbaines. En effet en 1960, seulement 2 875 citadins se partageaient un espace

urbain de 96 ha. Au fil du temps, la ville connaîtra une extension sans précédent occupant ainsi les zones environnantes pour couvrir en 2017 une superficie de 9 000 ha (figure 2).

Carte2 : Evolution spatiale de la ville de Kara de 1900 à 2017



Source : D'après D. Nanoïni, 2018

A l'observation de la figure 2, on se rend compte de l'extension spatiale rapide de la ville de Kara. En effet, cette extension s'est faite autour d'un noyau central qui constituait le site primitif de la ville (anciennement appelé le quartier Ewaou). Seulement cinq quartiers constituaient ce noyau urbain jusqu'en 1960. La mise en place des infrastructures telles que l'hôtel de ville, le CHU, les services administratifs, etc. a encore contribué à propulser la croissance démo-spatiale de la ville de Kara. Cette ville fut par la suite érigée en chef-lieu de région économique de la Kara et joue le rôle de pôle régional du nord-Togo. A partir des années 2000, la création de l'Université et la mise en place d'autres infrastructures, notamment le bitumage des rues traversant la ville sont d'autres facteurs ayant permis à Kara de se trouver une bonne position au rang des de la deuxième du Togo derrière Lomé détrônant Sokodé qui a pendant longtemps occupé ce rang.

A partir donc d'un noyau central composé de cinq quartiers, on a abouti à un espace qui s'est agrandi jusqu'à atteindre des espaces jadis reculés créant ainsi un espace périurbain de vaste étendue. L'étalement urbain est une réalité donc dans le cas de la ville de Kara même si elle demeure une ville moyenne à dimension humaine.

L'éloignement de ces nouveaux quartiers urbains par rapport aux infrastructures urbaines initialement concentrées au centre-ville pose des difficultés d'accessibilité aux populations des quartiers périphériques.

Si le développement de la ville se faisait accompagner de la dotation d'infrastructures adéquates, les populations des zones périurbaines n'auraient pas de soucis pour s'offrir les services urbains (H.M. Magamana, 2019, p.77). Cependant, dans la ville de Kara, l'extension s'est faite en inadéquation avec les politiques de développement urbain et un bon nombre des zones situées en périphérie de la ville peinent à s'offrir de l'urbanité. C'est le cas des étudiants qui dans un contexte d'étalement non maîtrisé de la ville, et en absence d'infrastructures notamment de transports font face aux difficultés de mobilité et d'accès aux services urbains dont l'université. C'est effectivement dans l'optique de juguler ces difficultés que les autorités universitaires ont mis à la disposition des étudiants, des bus de transport en l'absence d'un service

de transport public conventionnel. Mais des services de transport offerts par l'Université aux étudiants au coût subventionné est bien loin de solutionner leurs problèmes de mobilité quotidienne dans un contexte de croissance exponentielle de leurs effectifs.

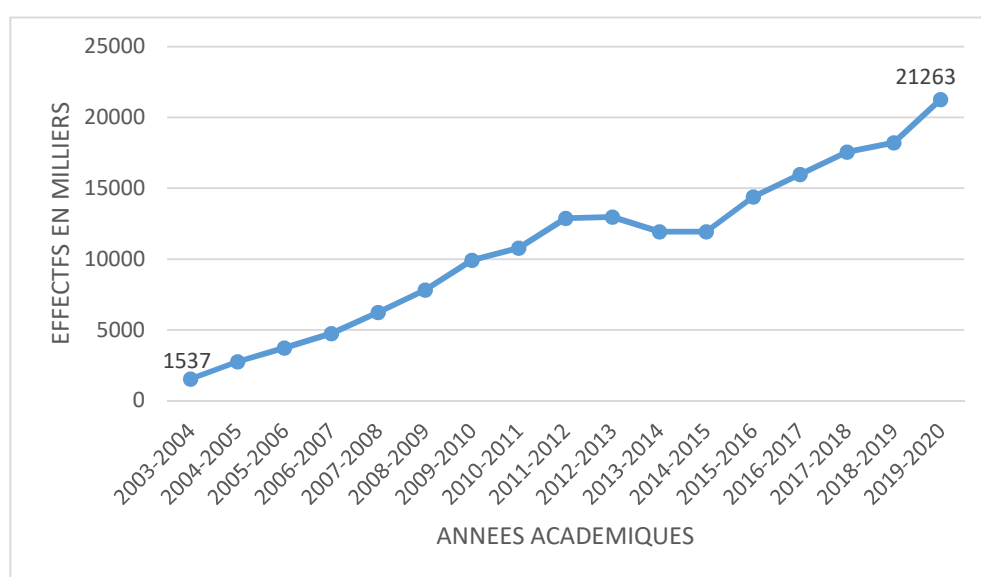
2.2. L'offre de transport de l'Université de Kara à l'épreuve de la croissance rapide des effectifs d'étudiants

Depuis son ouverture effective en 2004, l'Université de Kara a connu une fulgurante évolution des effectifs de ses étudiants pendant que son parc automobile n'a pas connu la même cadence.

2.2.1. Evolution vertigineuse de la population estudiantine à l'Université de Kara

L'Université de Kara (UK), a solennellement ouvert ses portes le 23 janvier 2004 avec un effectif de 1 537 étudiants répartis en trois facultés (la Faculté des Lettres et Sciences Humaines (FLESH), la Faculté de Droit et des Sciences Politiques (FDSP) et la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FaSEG). D'après les informations reçues de la Direction des Affaires Académiques et de la Scolarité de l'Université de Kara (DASS-UK), en moins de cinq ans, cet effectif a été multiplié par 4, soit 6 249 étudiants inscrits à la rentrée académique 2007-2008, année au cours de laquelle s'est ajoutée une nouvelle faculté ; la Faculté des Sciences et Techniques (FaST). De 1 537 étudiants inscrits en 2004, l'UK a vu l'effectif du nombre d'inscrits se multiplier par 14 en 17 ans soit 21 263 étudiants inscrits à la rentrée académique 2019-2020 (figure 2).

Figure 2 Evolution des effectifs des étudiants de l'Université de Kara de 2004 à 2020



Source : DAAS-UK, 2020

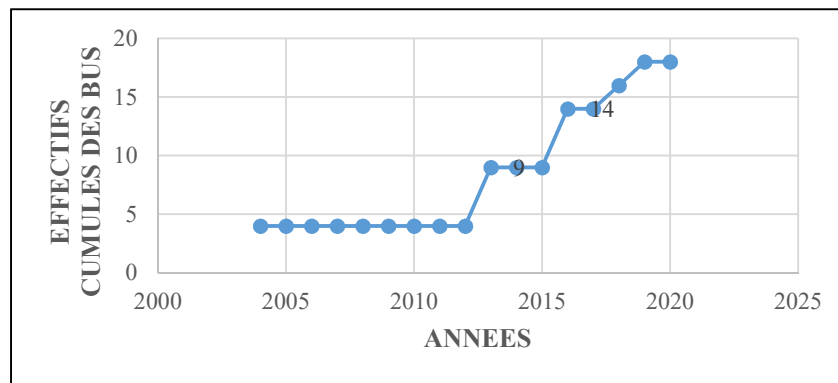
Comme l'indique la figure 3, le nombre d'inscrits n'a cessé de croître au fil des années malgré une légère baisse (baisse due aux faibles taux de réussite consécutifs aux BACII 2013 et 2014) entre les années 2014 et 2015. Le rayonnement de l'Université sur le plan national est devenu encore plus une réalité ces dernières années grâce au renforcement de sa compétitivité en matière d'offre de formations à travers l'augmentation des niveaux masters et autres formations professionnelles. Ces nouvelles offres de formation professionnelles augmentent l'employabilité des étudiants et attirent au fil des années de nouveaux bacheliers à travers tout le pays depuis 2016. C'est ce qui explique le quasi doublement entre 2015 et 2020. En 2014-2015 l'effectif des étudiants inscrits était de 11 935. Cet effectif est de 21 263 en 2019-2020. Au cœur de cette croissance numérique des étudiants, se cachent les enjeux liés à leur mobilité, autrement dit, à leurs conditions de déplacement quotidien. Les autorités universitaires, conscientes de ces enjeux, ont

directement mis à la disposition des étudiants des bus pour soulager ceux qui ne bénéficient pas de la proximité géographique avec le campus universitaire. Mais cette offre de transport est-elle à la hauteur des attentes espérées ? La sous-section suivante traite de l'évolution du parc automobile et du fonctionnement des bus universitaires affectés au transport des étudiants.

2.2.2. L'offre de transport de l'Université nettement en deçà de la demande en transport des étudiants

Le système de transport des étudiants mis en place à l'Université de Kara depuis sa création, s'est structuré autour des bus universitaires. La figure 3 présente l'évolution de la croissance cumulée du parc automobile de 2004 jusqu'en 2020.

Figure 3 : Evolution des effectifs cumulés du parc automobile destiné au transport des étudiants de 2004 à 2020



Source : Direction de la logistique et du transport de l'UK, 2020

Selon la figure 3 dès sa création, l'UK s'est aussitôt dotée de quatre (4) bus de marque KASTOUR (Planche photographique (A) d'origine égyptienne muni chacun de 70 places. L'UK a tiré profit du renforcement de la coopération Chino-Togolaise en matière d'augmentation de son parc roulant. Selon E. Kola (2013, p. 38), cette coopération a permis aux deux universités publiques du pays de se doter de nouveaux bus pour le transport universitaire dans son ensemble. Ainsi, depuis 2013, l'UK s'est dotée de 5 nouveaux bus de marque CHAMOTOR (Planche photographique (B) d'origine Chinoise après 5 ans, accroissant l'effectif à 9 bus. En 2016, le nombre est passé à 14 bus, soit 5 nouveaux bus après près de 3 ans. La courbe du graphique 4, indique que de 2016 à 2019, le nombre de véhicules a augmenté continuellement pour atteindre cumulativement un effectif de 18 véhicules. Cette augmentation du nombre de véhicules est une réponse évidente à la croissance fulgurante des étudiants durant ces mêmes années. Malgré ces efforts, l'offre de transport reste en deçà des attentes des étudiants.

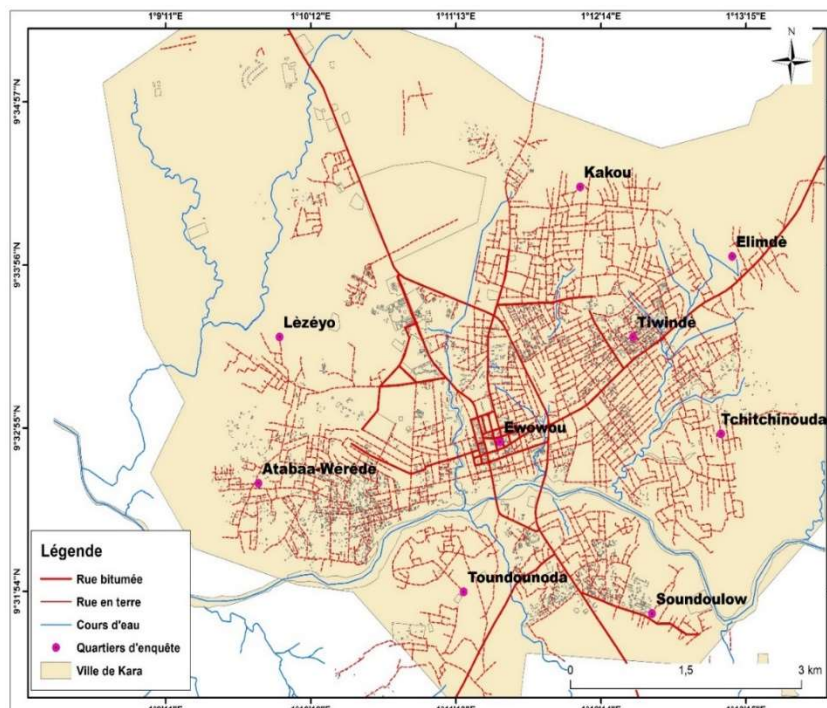
Planche photographique montrant les marques KASTOUR et CHAMOTOR



Source : Service de communication UK

Si le système de transport des étudiants a permis au début de faire déplacer plus ou moins facilement les étudiants des espaces ruraux environnants ainsi que ceux des quartiers périurbains, il peine de plus en plus depuis cinq ans à satisfaire les besoins d'une grande partie de la population estudiantine. D'après le responsable de la logistique, la capacité actuelle de transport quotidien des étudiants culmine à seulement 2000 étudiants avec les dix-huit bus dont huit seulement sont en bon état alors que 15 000 étudiants ont quotidiennement besoin des services de transport. Dans ce contexte, le parc automobile actuel devrait être multiplié par 8 pour combler les besoins. Cette hypothèse suggère que la voirie de la ville de Kara soit en état de praticabilité et étendue jusqu'aux quartiers périphériques. La réalité est tout autre pour l'heure. Les routes desservant les quartiers périphériques sont, en effet, en mauvais état de praticabilité (carte3), surtout en saison des pluies (M. Agbamaro et al., 2019, p.238).

Carte3 : Voirie de la ville de Kara

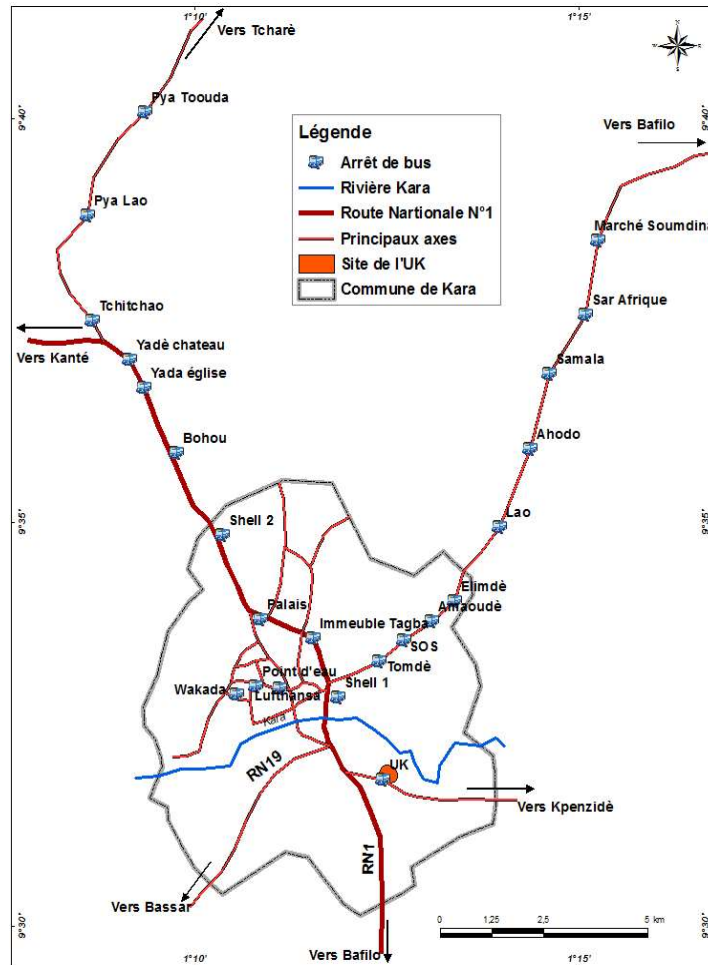


Source : Agbamaro et al, 2019, p.238

La carte3 indique la prédominance des routes en terre dans la ville de Kara. Ces routes en terre sont toutes en mauvais état de praticabilité et ne peuvent pas être empruntées par les bus universitaires.

Le nombre de bus en fonction dans le contexte urbain actuel ne satisfait donc qu'un huitième de la population estudiantine. En effet, sur les 18 bus actuels du parc, 10 sont en panne ; les 4 premiers sont bons pour la casse alors que les 6 autres sont en panne. Comme résultat, 8 bus seulement sont disponibles pour le transport des 21 263 étudiants. Dans le même temps, 2 de ces bus sont exclusivement dédiés au transport de 337 étudiants de master et licence professionnel en planification de développement logé à Pya à 20 kilomètres de Kara. En fin de compte, il n'y a que six bus réservés au transport des 20 926 étudiants en faculté. Par ailleurs, les 6 bus ne desservent que trois artères choisies pour la circonstance (carte3).

Carte4 : les lignes desservies par les bus du transport universitaire à Kara



Source : Fonds de carte de la Mairie, conception de l'auteur à partir des données de terrain

La carte 4 nous indique l'inscription spatiale des lignes de transport des étudiants et des points de collecte. Elles sont au nombre de trois. Ces trois artères ne peuvent permettre de desservir que certains axes structurants de la ville. Deux desservent les localités rurales (Soumdina-Bas et Pya) tandis que la troisième ligne dessert l'espace péricentral situé au Nord-Ouest de la ville (Wakada, point d'eau Lufthansa). Les grandes artères qui auraient pu être desservies si les bus étaient en nombre suffisant sont : carrefour Bassar-Tchannadé-Koungouyo- Welou sur la Route Nationale n°19 (RN19) et carrefour Campus –Ateda-Soumbou-Awandjelo sur la Route Nationale n°1 (RN1) allant vers Bafilo.

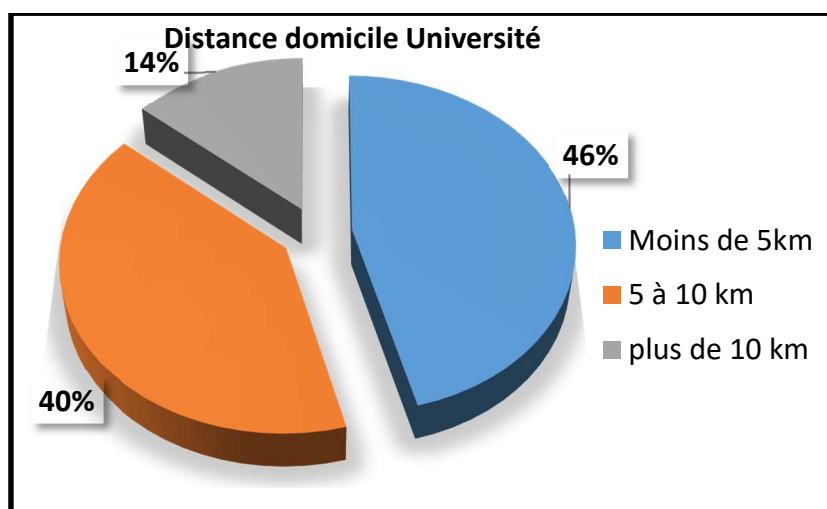
Ainsi, le transport des étudiants par bus universitaires n'apporte que très partiellement des réponses aux problèmes de mobilité des étudiants. Le système de transport universitaire ne répondant donc pas efficacement à l'ensemble des besoins de déplacement des étudiants, dans quelles conditions se déplacent-ils alors au quotidien pour rejoindre les amphithéâtres de l'Université ?

La localisation contrainte d'une grande partie de la population estudiantine loin de leur centre d'étude soulève la question des conditions réelles de mobilité des étudiants dans le contexte urbain actuel de la ville.

2.3. Des difficiles conditions de mobilité des étudiants vivant dans les quartiers périphériques de la ville, imposées par l'étalement urbain

La mobilité des étudiants est liée à la distance qui sépare leur domicile au lieu d'étude qu'est le campus universitaire. La figure 4 montre la répartition des étudiants enquêtés selon leur lieu de résidence dans le contexte de l'étalement urbain.

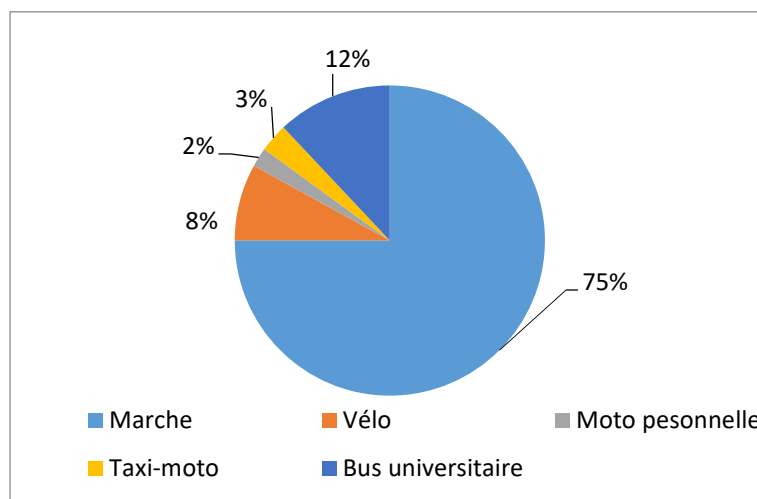
Figure 4: Répartition des étudiants en fonction de la zone de résidence par rapport au site du campus



Source : enquêtes de terrain, 2019

L'analyse de la figure 4 montre une forte disparité dans la répartition des étudiants en fonction de la distance qui sépare leur domicile à l'université. En effet, 46% des étudiants enquêtés vivent dans un rayon de moins de 5 kilomètres de l'Université. Il faut noter toutefois que le choix du domicile est guidé par plusieurs raisons en dépit de l'étalement urbain. Ils sont logés soit chez un parent ou un proche parent ; ce qui ne leur donne pas le choix d'être en pleine ville ou proche du campus universitaire. Soit, en fonction des moyens dont disposent les étudiants, ils sont obligés d'être logés en zone périurbaine où, non seulement les infrastructures socio-collectives sont insuffisamment installées, mais aussi la distance au campus est grande.

En fonction de la distance, et surtout des moyens financiers, les étudiants choisissent plusieurs modes de transport pour atteindre le campus. La figure 5 présente les modes de déplacement des étudiants de l'Université de Kara.

Figure5 : Répartition des étudiants en fonctions de leurs moyens de déplacement

Source : enquêtes de terrain, 2019

A la lecture de la figure 5, on s'aperçoit que la marche est le mode majoritaire de déplacement adopté par les étudiants. En effet 75% des étudiants marchent pour se rendre au campus universitaire, 8% utilisent un vélo contre 12% pour les bus universitaires. Les moyens de déplacement les moins utilisés sont les taxi-moto (3%) et les motos personnelles (seulement 2%).

Les étudiants choisissent leur moyen de déplacement en fonction, premièrement de leurs moyens financiers ; ensuite du montant des frais de transport ou de leur disponibilité et de moins en moins à cause de la rapidité. Le choix du moyen d'accès à l'université est donc guidé, non pas par la rapidité du moyen ou de la distance au campus, mais des moyens financiers dont disposent les étudiants. La disponibilité des bus empruntés par 12% des étudiants est cependant mise en cause pour expliquer sa faible proportion par rapport à la marche. Le ticket de bus ne coûte, en effet, que 50f cfa en aller et autant au retour quelle que soit la distance à partir ; mais le nombre réduit de bus et de lignes de desserte, comme signalé plus haut en limite l'usage. 70% des étudiants qui marchent estiment que même si les bus étaient disponibles pour eux, déboursier 600 Fcfa par semaine pour se payer les tickets de déplacement leur serait pénible dans leur situation financière actuelle. Ils estiment qu'ils préféreraient marcher pour réserver le peu de sous qu'ils ont aux photocopies des supports de cours. Au même moment, 40% de ceux qui marchent estiment que leur état sanitaire est affecté et par conséquent leurs performances académiques en pâtissent négativement.

Cette situation confirme le contexte de pauvreté dans laquelle baignent les populations togolaises en général et urbaines en particulier illustrée par A.Guezeré, (2009 p.433).

Ces difficultés de déplacement auxquelles font face les étudiants ont des incidences sur leurs conditions d'étude et leur état de santé. Ainsi, les étudiants enquêtés mettent en avant la difficulté d'apprendre leurs cours après avoir subi effectué de longues distances à pieds. Ces difficultés occasionnent aussi le retard au cours de plusieurs étudiants (37%) ; 8% des étudiants avancent comme conséquence la difficulté de bien suivre les cours alors que 40% tombent régulièrement malades après la marche sous le soleil brûlant des mois de mars et d'avril. Au total, que retenir dans la discussion ?

3-Discussion

Le présent article a analysé les conditions de mobilité des étudiants de l'Université de Kara dans un contexte particulier, celui de l'étalement urbain de la ville de Kara doublé d'une absence de politique de logement des étudiants et d'un système défaillant de transport étudiant. Les résultats montrent que Kara s'accroît, tant spatialement que démographiquement. Cette situation occasionne des difficultés relatives à la mobilité de la population urbaine en général et en particulier celle des étudiants qui constituent une des couches les

plus vulnérables de la population en matière d'accessibilité aux infrastructures socio-collectives en raison de la pauvreté qui les touche particulièrement. Les conditions difficiles de déplacement connues par ces derniers ont des incidences négatives sur leurs performances académiques et leur état sanitaire.

Ces résultats, comparés à d'autres recherches sur la même thématique soulignent des analogies par ci, et des points de divergence par là.

L'expansion spatio-démographique de Kara a été en effet démontrée dans les recherches antérieures menées respectivement par A.Guezéré, (2010, p.433) ; K.Tchalla, (2015, p.167) ; D.Nanoini, (2018, p. 200). Tous ces chercheurs ont respectivement montré dans leurs travaux que Kara se limitait à 96 hectares dans les années 1960. Cette superficie est passée à 3 758 hectares en 1980 et à 9 000 hectares depuis 2010 à la faveur de la politique volontariste des pouvoirs publics de faire de Kara un pôle de développement de la partie nord du Togo pour contrebalancer le poids excessif de Lomé, la capitale togolaise (K.G.Nyassogbo,1991. 464). Cette politique a été traduite dans les faits par la mise en place de nombreuses infrastructures administratives et socio-collectives dont l'Université de Kara. La conséquence de l'installation de ces infrastructures s'est traduite par l'augmentation rapide de sa population à la recherche du bien-être ou pour des raisons de formation comme vient de le démontrer cette étude.

Sur le point portant sur l'évolution des effectifs des étudiants de l'Université de Kara en rapport avec les besoins en infrastructures et équipements divers, K. Tchalla, (2016, p.418), après avoir souligné l'augmentation fulgurante des effectifs d'étudiants, mentionne que l'accès au logement privé en ville est rendu difficile par le coût exorbitant du loyer. Il a aussi mentionné l'indisponibilité des chambres à louer dans les alentours de l'université Cette situation oblige une part importante des étudiants à louer dans des quartiers de plus en plus éloignés du campus, des maisons inadaptées à leurs conditions de vie. Et, plus qu'ils sont éloignés du campus, les conditions de mobilités viennent renforcer les difficultés de leur vécu quotidien.

A propos des conditions de mobilité des étudiants de cette université et des élèves en général de la ville de Kara, A.Guezéré (2010, p.270) avait trouvé des résultats qui corroborent les nôtres lorsqu'il stipulait que pour des raisons d'études, la marche représentait le mode principal de transport des apprenants dans une proportion de 44,23 % contre 21,21 pour les bus alors que les analyses actuelles aboutissent respectivement aux pourcentages de 75% et 12%. Ces différences importantes ne s'expliquent pas par la méthodologie utilisée. Elles s'expliquent plutôt par l'étalement urbain, la croissance fulgurante des effectifs d'étudiants et l'insuffisance des bus affectés au transport des étudiants. En 2010, en effet, le ratio bus /étudiants était encore raisonnable alors que dix ans plus tard, c'est-à-dire en 2020 la majorité des étudiants n'ont pas accès aux services de transports proposés par l'Université. Ils n'ont, par conséquent d'autre choix que la marche dans un contexte de « pauvreté estudiantine » où les bourses et aides scolaires ne tombent que sporadiquement pour leur permettre de s'offrir les services de taxi-moto relativement onéreux.

E.Kola (2013, p.77) dans une pareille analyse dans la ville de Lomé trouve une proportion de la marche inférieure à celle de Kara (45%) même si là encore la marche demeure dominante par rapport aux autres modes de transport. La différence notable entre le système de transport des étudiants de l'Université de Kara et celui de l'Université de Lomé réside dans le fait que Lomé ne dispose pas d'un parc automobile dédié au transport des étudiants. Ce service est relégué à la Société de Transport de Lomé (SOTRAL) dont les bus desservent pratiquement tous les quartiers de Lomé pour satisfaire aux besoins de déplacement des Loméens en général et en particulier ceux des étudiants.

Un regard porté sur les systèmes de transport des étudiants dans la sous-région permet d'en relever des différences notables et d'aller vers une meilleure option. Au Bénin par exemple, à l'Université de Parakou, il n'existe pas un système formel de transport des étudiants. Les autorités y ont fait le choix de construire l'université au centre-ville pour permettre aux étudiants de s'offrir les services de transports collectifs urbains offerts par les municipalités ou les particuliers. Par contre à l'Université d' ABOMEY-CALAVY (UAC), le même système que celui de Kara est pratiqué avec plus de réussite grâce à l'état de la voirie

urbaine de Cotonou et à l'importance des moyens de transports mis à la disposition des autorités universitaires.

Parallèlement en Côte d'Ivoire, à l'Université Houphouët-Boigny d'Abidjan Cocody, K.D. Brenoum et K. Atta, (2019, p.189), soulignent l'inexistence d'une politique universitaire de transport depuis 1990 suite aux effets néfastes des Politiques d'Ajustements Structurels (PAS) imposées par les institutions de Bretton-Wood (Banque Mondiale et FMI) aux Etats africains afin de réduire les investissements sociaux considérés comme passifs pour se concentrer sur les secteurs productifs. Depuis cette date, les auteurs rappellent que les étudiants qui étaient jusque-là transportés gratuitement doivent désormais se débrouiller seuls pour se rendre au campus. Certains trouvent leur salut dans la Société de Transport d'Abidjan (SOTRA) comme c'est le cas à Lomé avec la SOTRAL pendant d'autres développent leurs propres stratégies de mobilité avec les « *Gbaka* » et les « *Wôrô-wôrô* », selon les moyens de chacun. Compte tenu de l'étendue de la ville d'Abidjan, la marche n'y est pas le moyen privilégié des étudiants pour les raisons d'étude.

Conclusion

La ville de Kara connaît une croissance démo-spatiale exponentielle. Cependant, les infrastructures socio-collectives n'accompagnent pas ce phénomène. Les conséquences sont ressenties par tous les citoyens en général et en particulier les étudiants, une des couches les plus vulnérables des populations qui ont de réelles difficultés d'accès aux ressources urbaines dont la mobilité. Or, le système de transport des étudiants mis en place à l'UK depuis sa création s'est structuré autour des bus universitaires déployés sur les artères structurantes de la ville qui n'existent que sommairement. Il a permis au début de drainer plus ou moins facilement les étudiants des espaces ruraux périphériques de la ville ainsi que sa zone périurbaine. Progressivement, ce système est mis à rude épreuve compte tenu des effectifs d'étudiants en perpétuelle croissance, d'une offre de transport sommaire et sélectif le tout évoluant dans un contexte d'étalement urbain démesuré. Accéder à l'université sans mode de déplacement motorisé nécessite des déplacements à pied, de plusieurs minutes si l'étudiant ne bénéficie pas de proximité géographique. Ce qui représente des obstacles désagréables pour les uns et insurmontables pour les autres. Cette situation est un handicap majeur pour la réussite académique d'une grande partie de la population estudiantine. Ces conditions difficiles de mobilité réinterrogent la capacité des pouvoirs publics et des autorités universitaires à mettre en œuvre une politique de transport concertée et coordonnée de déplacement des étudiants au sein de l'aire urbaine de Kara. L'amélioration des conditions de déplacement des étudiants de l'UK requiert une attention particulière à deux niveaux : le niveau intra-urbain et le niveau intra-universitaire. Au premier niveau, la mise en place d'une politique communale de transport urbain collectif s'impose. Au second niveau, les décideurs devraient penser sérieusement à la construction des cités universitaires dans les environs immédiats de l'université pour éviter les immenses investissements répétitifs dans l'achat et l'entretien des moyens de transport.

Références bibliographiques

- AGBAMARO Mayébinasso, DANDONOUGBO Iléri et NANOINI Damitonou, 2018, « Les rues en terre et les difficultés de leur praticabilité dans la ville de Kara », in *L'ogbowu, Revue des Langues, Lettres et Sciences de l'Homme et de la Société*, no7 de juin 2018 ISSN : 2518 - 4237, Université de Kara, Kara, pp-231-146.
- BRENOUM Kouakou David et ATTA Koffi, 2019, « Les pratiques de déplacements, du domicile au lieu d'étude des étudiants de l'université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody (côte d'Ivoire), résumé de communication, in *Cahier des participants* à la conférence mondiale des chercheurs francophones, tenue à Accra du 9 au 11 juin 2019, Accra, p.189.
- DIAZ-OLVERA Lourdes et PLAT Didier, (2002) : « M comme mobilité ou les déplacements urbains quotidiens », in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. KARTHALA – INRETS, pp. 203-218.
- DIAZ-OLVERA Lourdes, PLAT Didier, et POCHE Pascal., (2004) : « Le coût des déplacements quotidiens des ménages dans les villes d'Afrique sub-saharienne », in *ADOLEHOUME A. (éd) Mobilité et systèmes de transport en Afrique sub-saharienne : Les défis de la pauvreté*. Acte du

- colloque SITRASS 7 Saly (Sénégal) 22-24 mars 2004 avec INRETS (France), LET (France), IRD (Sénégal), MIET (Sénégal), pp. 229-245.
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal. Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey. BUSSIERE Yves, MADRE Jean-Loup (Eds.). *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, L'Harmattan , pp. 147-175, 2002. ([halshs-00080453](#))
 - GUEZERE Assogba, 2009, « Déplacements quotidiens des élèves dans les villes secondaires en Afrique noire : une analyse à partir du cas de Kara » in *Ahoho*, Revue de Géographie du LARDYMES, Université de Lomé, pp.247-275.
 - GUEZERE Assogba, 2010, « L'absence de régulation publique des mobilités quotidiennes et de l'accessibilité : répartition des différents modes de déplacement dans la ville de Kara au Togo », in Giroud M. Mainet H. et Edouard J.-C., *les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires : territoires, pratiques, régulations*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand, 25 et 26 novembre 2010, Clermont-Ferrand, pp.429-445.
 - GUEZERE Assogba, 2013: « De la dynamique urbaine de Kara à la recomposition de son espace périurbain sans aménagement », in *Dynamique de développement urbain et enjeu de gouvernance territoriale : espaces ruraux/espaces urbains*, L'Harmattan, pp. 231-241.
 - KOLA Essossina, 2013 : *Transport et déplacement des étudiants de l'université de Lomé*. Mémoire de maîtrise ès-Lettres et Sciences Humaines, 85 p.
 - MAGAMANA Hodabalo Méhikouè., (2019) : *Transport et mobilité quotidienne à Kara, une ville moyenne au Togo*, Mémoire de Master en géographie humaine, Université de Kara, Kara, 134 p.
 - NANOINI Damitonou, 2018 : « Dynamique urbaine de la ville de Kara (Nord-Togo) et problématique de son approvisionnement en produits vivriers », in *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES)* n° 5, Décembre 2018, ISSN-2521-212, UAO, pp.195-206
 - NYASSOGBO Gabriel Kwami, 1991, « La maîtrise du développement urbain en Afrique subsaharienne : le cas du Togo », in *Lebris E. Giannitrapani H., Maitriser le développement urbain en Afrique subsaharienne*, pp.462-480.
 - TCHALLA Kokou, 2015, « Dynamique démographique et peuplement de la région de la Kara au Togo, une analyse à base des données des recensements généraux de la population de 1970 à 2010 », in *Revue du CAMES*, Nouvelle Série, Sciences Humaines, N° 004– 1er Semestre 2015, pp.159-177
 - TCHALLA Kokou, 2016, « Crise du logement et conditions d'habitat des étudiants de l'Université de Kara », in *L'nygbowu, Revue des Lettres, Langues et Sciences de l'Homme et de la Société*, ISSN : 2518 – 4237, n° 001, juin 2016, pp.417-434.