REVUE TRIMESTRIELLE DES SCIENCES SOCIALES

RSS-PASRES

9ème Année - Numéro 44 janvier - juin 2026



Prince Appia EHUI : *Le système éducatif moderne face aux savoirs endogènes en Afrique : Tensions historiques, dépendance épistémique et perspectives de refondation* 6

Ibrahim BAMBA : *Une vision de l'Afrique précoloniale d'Amadou Hampâté Bâ* 13

Venance Kouamé GOORÉ : *Les Famafoué : un sous-groupe Baoulé-Alanguira en pays Yowlé 1735-1765* 25

Komi Bouwèdéo KAMAZINA, Pyabalo MANGA, Mayébinasso AGBAMARO : *Jeunes actifs de l'Ouest de la Région des Plateaux au Togo, entre émergence du phénomène de taxi-moto et déperdition des pratiques agricoles* 37

COULIBALY Boureïma, POUDIOUGO Désiré, SEGDA Georges : *L'éducation physique et sportive au Burkina Faso : d'un contenu de formation du corps a un "télescopage" culturel de contenu* 50

Toussaint RABÉ : *Controverse sur la théorie pure du droit : réponse aux critiques de Ross faites à Kelsen* 60

SECA Api Véronique Ange Josiane, ADOMBI Elodie Michelle Claudia, ADON Kouadio Patrick : *Résilience des populations face à l'érosion côtière de Lahou-Kpanda en Côte d'Ivoire* 71

Mail : rsspasres@gmail.com ISSN 2311-5890

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

PASRES
Programme d'Appui Stratégique à la Recherche Scientifique

CSRS
Centre Suisse de Recherches Scientifiques en Côte d'Ivoire

RSS-PASRES

REVUE DES SCIENCES SOCIALES

PROGRAMME D'APPUI STRATEGIQUE A LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

COMITE DE PILOTAGE

Président : KATI-COULIBALY Séraphin, Université Félix Houphouët-Boigny

Vice-président : Marcel TANNER, Institut Tropical Suisse

Vice-président délégué : BONFOH Bassirou, Centre Suisse de Recherche Scientifique

Membres : TRAORE Seydou, FISDES
HOEGAH Théodore: Représentant du Secteur Privé

Observateur : BIAKA Zasseli Ignace, Président du Conseil Scientifique
SANGARE Yaya, Secrétaire Exécutif, secrétaire de séance

COMITE SCIENTIFIQUE

- NIAMKEY Koffi, professeur titulaire Université Félix Houphouët Boigny
- POAME Lazare, professeur titulaire, membre associé de l'Académie Royale de Belgique, Université Alassane Ouattara
- SAWADOGO Mahamadé, professeur titulaire, Université de Ouagadougou
- AKINDES Francis, Professeur titulaire, Collège de France, Université Alassane Ouattara
- Ramatoulaye DIAGNE-MBENGUE, professeur titulaire Université Cheick Anta Diop de Dakar
- AKA-EVY Jean-Louis, professeur titulaire, Université Marian Ngouabi de Brazzaville
- AKAPKO Yaovi, professeur titulaire, Université de Lomé
- BIAKA Zasseli, professeur titulaire Université Félix Houphouët-Boigny
- QUASHIE Maryse Adjo, Maître de Conférences, Université de Lomé
- BANCOLE Alexis, Maître de Conférences, Université d'Abomey Calavi
- KONE Cyrille B., Professeur titulaire, Université de Ouagadougou
- BONGO-PASI M. Sangol, Professeur titulaire, Université de Kinshasa
- HOUNSOUNON-TOLIN Paulin , Maître de conférences, Université d'Abomey Calavi

COMITE DE LECTURE

- Professeur ANOH Paul, Géographie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr GNABRO Gaston, Maître de Conférence, Géographie, Université Péléforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
- Dr NASSA Dabié Axel, Maître de Conférence, Géographie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur BADINI Amadé, Philosophie, Université de Ouagadougou (Burkina Faso)
- Professeur KOUASSI Kpa Raoul, Philosophie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur N'DOUBA François, Psychologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr De Chacus Sylvie, Maître de Conférence, Psychologie, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- Professeur IBO GUEHI Jonas, Socio-histoire, Université Nangui ABROGOUA (Côte d'Ivoire)
- Professeur OUATTARA Tiorna, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur EKANZA Simon Pierre, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur ALLOU Kouamé René, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Prof GNABELY Yao Roch, Sociologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr TOSSOU Cocou, Maître de Conférence, Sociologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)

COMITE DE REDACTION

- Dr OUATTARA Lhaur-Yaigaiba Annette, Sociologie, Rédacteur en Chef, Université Nangui ABROGOUA
- Dr DAYORO Arnaud Kévin, Sociologie, Rédacteur en chef adjoint, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr YAO KOUAME, Philosophie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr KONIN Sévérin, Histoire, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr ABOYA Narcisse, Géographie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr KRA Kouakou Appoh Enoc, Linguistique, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr YAPO Ludovic, Lettres Modernes, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr N'Dri Eugène, Psychologie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)

DIRECTEUR DE PUBLICATION

Professeur BAMBA Assouman

ADMINISTRATION

Secrétaraire Exécutif du PASRES,
Centre Suisse de Recherches Scientifiques, KM 17, ADIOPODOUME sur la route de DABOU.
Tél : (225) 23 47 28 29;
Fax : (225) 23 45 12 11;
01 BP 1303 ABIDJAN 01
yayasangci@yahoo.fr

SOMMAIRE

Prince Appia EHUI : *Le système éducatif moderne face aux savoirs endogènes en Afrique : Tensions historiques, dépendance épistémique et perspectives de refondation* 6

Ibrahim BAMBA : *Une vision de l'Afrique précoloniale d'Amadou Hampâté Bâ*..... 13

Venance Kouamé GOORÉ : *Les Famafoué : un sous-groupe Baoulé-Alanguira en pays Yowlé 1735-1765* 25

Komi Bouwèdéo KAMAZINA, Pyabalo MANGA, Mayébinasso AGBAMARO : *Jeunes actifs de l'Ouest de la Région des Plateaux au Togo, entre émergence du phénomène de taxi-moto et déperdition des pratiques agricoles* 37

COULIBALY Boureïma, POUDIOUGO Désiré, SEGDA Georges : *L'éducation physique et sportive au Burkina Faso : d'un contenu de formation du corps a un "télescopage" culturel de contenu* 50

Toussaint RABÉ : *Controverse sur la théorie pure du droit : réponse aux critiques de Ross faites à Kelsen* 60

SECA Api Véronique Ange Josiane, ADOMBI Elodie Michelle Claudia, ADON Kouadio Patrick : *Résilience des populations face à l'érosion côtière de Lahou-Kpanda en Côte d'Ivoire* 71

JEUNES ACTIFS DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO, ENTRE ÉMERGENCE DU PHÉNOMÈNE DE TAXI-MOTO ET DÉPERDITION DES PRATIQUES AGRICOLES

YOUNG WORKERS IN WESTERN PLATEAUX REGION, TOGO: BETWEEN THE EMERGENCE OF MOTORCYCLE TAXIS AND THE DECLINE OF AGRICULTURAL PRACTICES

Komi Bouwèdéo KAMAZINA*, Pyabalo MANGA**, Mayébinasso AGBAMARO***

Résumé :
Depuis une dizaine d'années, l'Ouest de la région des Plateaux, au Togo, connaît une recomposition rapide des activités économiques des jeunes ruraux, portée par l'essor du taxi-moto au détriment des pratiques agricoles traditionnelles. Cet article analyse les logiques de cette recomposition à partir d'une enquête de terrain menée auprès de 400 jeunes actifs. La méthodologie combine un questionnaire, des entretiens semi-directifs et l'exploitation de données démographiques secondaires. Les résultats montrent une implication massive des jeunes dans le métier de taxi-moto, portée par la faiblesse des barrières à l'entrée et la régularité du revenu qu'il procure, face à une agriculture perçue comme pénible, peu rémunératrice et difficile à financer faute d'accès au crédit. L'article discute cette recomposition à la lumière de la littérature sur la mobilité motorisée informelle en Afrique de l'Ouest et sur la déprise agricole, avant de proposer des pistes d'action pour concilier développement de la mobilité rurale et maintien d'une main-d'œuvre agricole suffisante dans la zone d'étude.

Mots clés : Jeunes actifs, taxi-moto, déprise agricole, Ouest de la Région des Plateaux, Togo.

Abstract :
Over the past decade, the western part of the Plateaux Region in Togo has experienced a rapid recomposition of young rural workers' economic activities, marked by the rise of motorcycle taxis at the expense of traditional farming. This article analyses the drivers of this recomposition based on fieldwork conducted across the seven prefectures of the study area (Kloto, Kpélé, Amou, Danyi, Wawa, Akébou, Agou) among 400 young workers. The methodology combines a questionnaire survey, semi-structured interviews, and secondary demographic data. The results show a massive involvement of youth in motorcycle-taxi driving, driven by low entry barriers and the regularity of income it provides, against farming, perceived as physically demanding, poorly remunerated, and difficult to finance due to limited access to agricultural credit. The article discusses this recomposition in light of the literature on informal motorised mobility in West Africa and on agricultural decline, before proposing avenues of action to reconcile the development of rural mobility with the retention of a sufficient agricultural workforce in the study area.

Keywords : Young workers, motorcycle taxi, agricultural decline, western Plateaux Region, Togo.

* Université de Kara (Togo), Département de géographie, PREDES (Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés),
Email : komikamaz@gmail.com
** Université de Kara (Togo), Département de géographie, PREDES (Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés)
Email : pyabaloamanga3@gmail.com
*** Université de Kara (Togo), Département de géographie, PREDES (Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés)
Email : agbamaro@yahoo.fr

INTRODUCTION

L'émergence du taxi-moto à Lomé au début des années 1990, en réponse à l'effondrement des transports collectifs urbains, s'est transformée en un phénomène structurel majeur. Aujourd'hui, avec un parc estimé à plus de 500 000 motos à l'échelle nationale et près de 200 000 unités rien qu'à Lomé (INSEED, 2022 ; Banque Mondiale, 2022), ce mode de transport assure environ 60% des déplacements motorisés urbains. Cette hégémonie témoigne de son importance cruciale dans la mobilité quotidienne et l'économie locale, bien au-delà de son rôle initial de solution de crise. Ce mode de transport artisanal « répond directement à la crise urbaine et au besoin quotidien de mobilité des populations togolaises » (A. Guézéré, 2008, p.54). Il se diffuse ensuite à l'ensemble du territoire togolais, puis à la plupart des villes ouest-africaines de plus de cent mille habitants (A. Guézéré, 2012). Longtemps cantonné aux centres urbains, il gagne aujourd'hui les campagnes, où il répond de façon pragmatique à l'enclavement et à la faiblesse des transports formels (I. Dandonougbo, 2010, p.293).

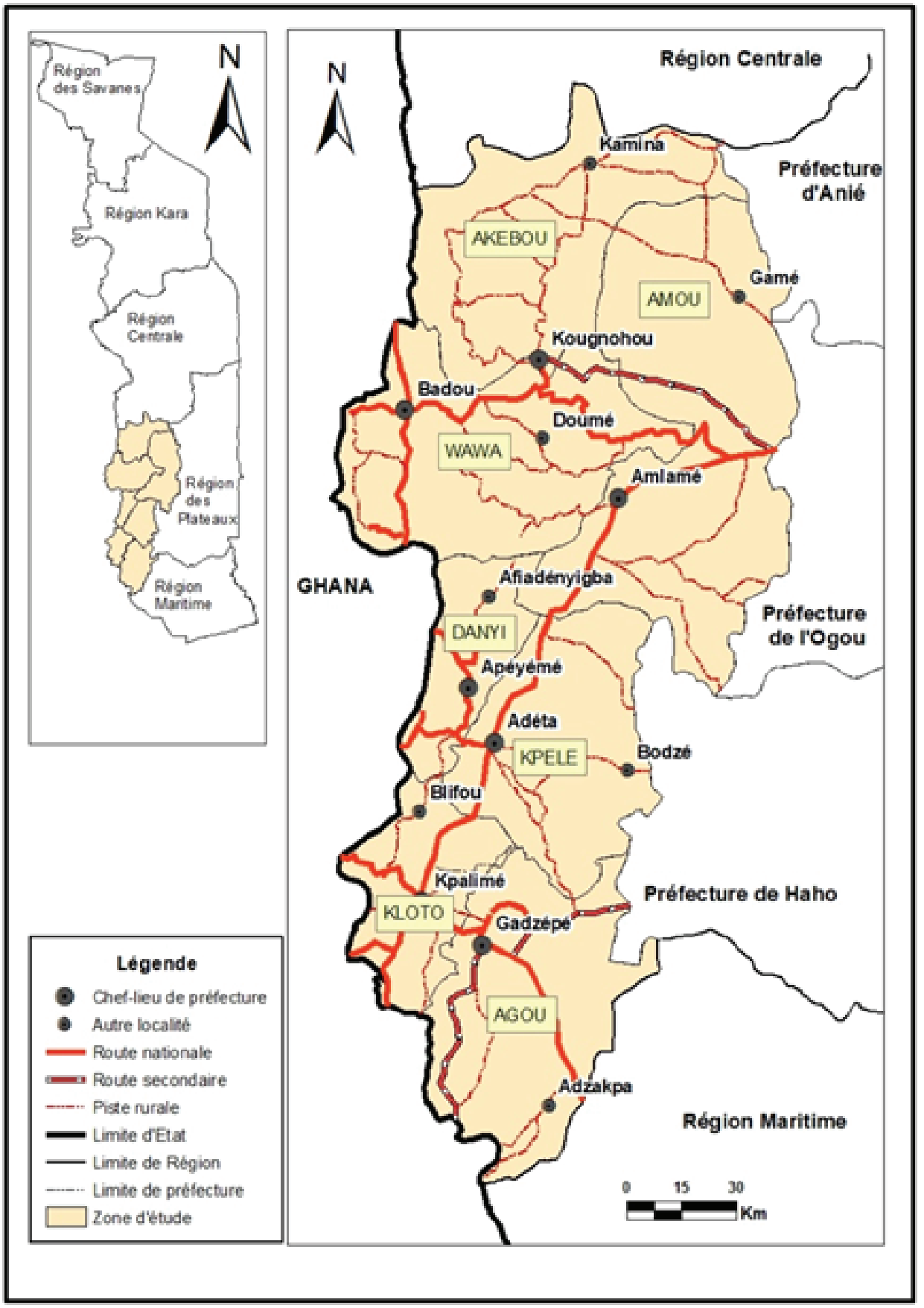
Ce basculement ne concerne pas que le Togo. Au Cameroun, comme dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest tels que le Bénin où 45% des jeunes conducteurs ont réduit leur surface cultivée (PNUD, 2021). Au Cameroun, à Okola (région du Centre), la pratique du taxi-moto est identifiée comme une stratégie de survie économique à court terme pour les jeunes ruraux. Cependant, Inter-réseaux (2022) montre que si le taxi-moto offre un revenu quotidien supérieur à celui de l'agriculture de subsistance, il entraîne un désengagement progressif des jeunes, contribuant au vieillissement de la main-d'œuvre agricole, un phénomène également observé dans les zones rurales du Togo (INSEED, 2023) Au Togo, la presse et les acteurs de terrain constatent que les jeunes d'aujourd'hui préfèrent être conducteurs de taxi-moto que de devenir agriculteur (Icilome, 2023). Le constat pèse d'autant plus lourd que 5397 personnes au Togo sur les 8 095habitants en 2022 dépendent encore de l'agriculture de subsistance, dans un pays où le chômage touche durement la jeunesse (Jeune Afrique, 2015).
Dans l'Ouest de la Région des Plateaux, cette diffusion s'accompagne d'un phénomène moins documenté mais structurant : l'attrait croissant des jeunes actifs pour le métier de conducteur de taxi-moto au détriment de l'agriculture. Ce désengagement progressif du secteur primaire pose le problème de la durabilité des systèmes productifs locaux et de la résilience économique d'une zone dont l'agriculture a longtemps constitué le socle. La zone d'étude est propice à des cultures de rente et vivrières diversifiées, un réseau routier hiérarchisé mais partiellement dégradé, et une population jeune, où les actifs de moins de 35 ans dominent largement. Le taxi-moto y trouve un terrain favorable à son expansion. Il répond à la fois à la demande de mobilité et à la recherche d'un revenu rapide, chez une jeunesse peu encline à patienter les cycles longs et incertains de l'agriculture (K. B. Kamazina et al, 2023 ; K. B. Kamazina, 2024).

Ce constat suicide une question de recherche fondamentale: comment l'essor du taxi-moto participe-t-il à la déperdition des pratiques agricoles chez les jeunes actifs de l'Ouest de la Région des Plateaux? L'objectif est d'analyser l'impact de l'émergence du taxi-moto sur la déperdition agricole des jeunes. Il présente d'abord les conditions physiques et humaines du milieu d'étude, puis la méthodologie de collecte des données. Il expose ensuite les résultats relatifs à l'implication des jeunes dans le taxi-moto et les motifs de leur désengagement de l'agriculture, avant une discussion qui resitue ces résultats par rapport à la littérature existante. La conclusion synthétise les principaux enseignements et propose des pistes d'action.

1. ZONE D'ETUDE ET METHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNEES

1.1 Présentation de la zone d'étude

La zone d'étude couvre les sept préfectures de l'Ouest de la Région des Plateaux, au Togo (carte n°1).



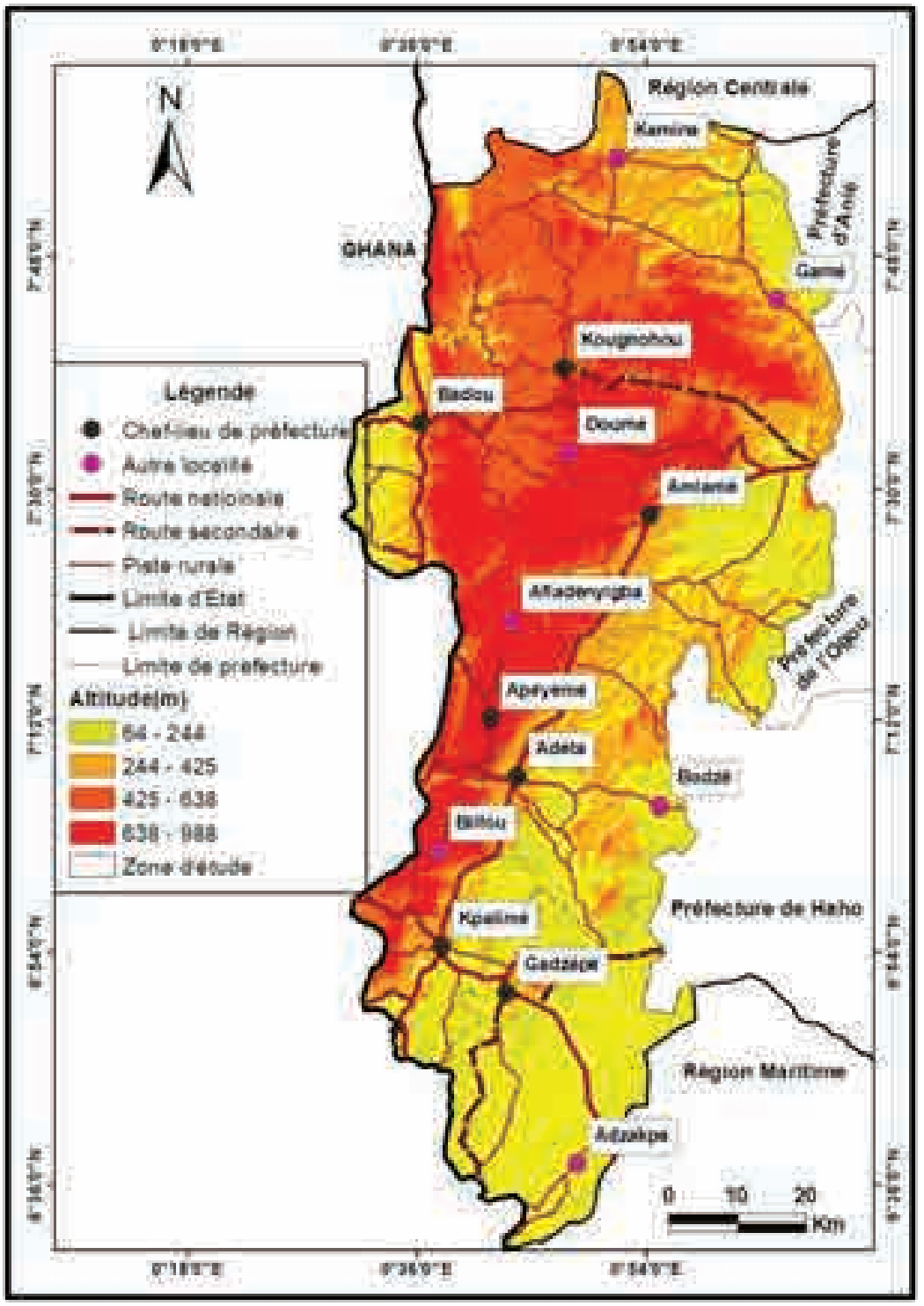
Carte n° 1: Situation géographique de la zone d'étude

Source : INSEED, 2022

Cette zone est formée par les préfectures de Kloto, de Kpélé, d'Amou, de Danyi, de Wawa, d'Akébou et d'Agou. Ces sept préfectures disposent de 346 815 jeunes, soit 54% de la population totale (642 260 habitants). Ces bras valides s'intéressent de plus en plus au transport informel. Le choix de cette zone d'étude se justifie par la mutation socio-économique qu'elle connaît, caractérisée par l'essor récent de l'activité de taxi-moto au détriment de l'agriculture, secteur traditionnellement dominant.

1.2. Un cadre physique généralement contraignant mais propice à l'agriculture

L'Ouest de la Région des Plateaux présente un relief contrasté. Les massifs montagneux du Kloto, de l'Akébou et du Wawa culminent à plus de 900 m d'altitude, tandis que des plateaux plus modérés s'étendent autour de Kpélé et d'Amou (carte n°2).



Carte n°2 : Altimétries de l'Ouest de la Région des Plateaux
Source : Image STRM de la Région des Plateaux, 2025

Ce relief accidenté freine l'aménagement et l'entretien du réseau routier, en particulier sur les pistes rurales qui relient les zones de production aux marchés de collecte. Il offre en contrepartie des conditions pédoclimatiques favorables à une agriculture diversifiée. Il s'agit « des cultures de rente (café, cacao) sur les versants les mieux arrosés, des cultures vivrières (maïs, manioc, igname) sur les plateaux et dans les bas-fonds » (E. Kola, 2008, p.48).

Le climat de la zone va du type subéquatorial à quatre saisons atténuées, dans sa partie la plus méridionale, au type tropical humide dans sa partie septentrionale. Les précipitations sont abondante et vont jusqu'à 1800 voire 2000 mm/an. La saison pluvieuse s'étend d'avril à octobre, avec des pics en juin et septembre où les quantités de pluie dépassent 200mm. Cette période de saison pluvieuse est suivie d'une saison sèche de novembre à mars (figure n°1).

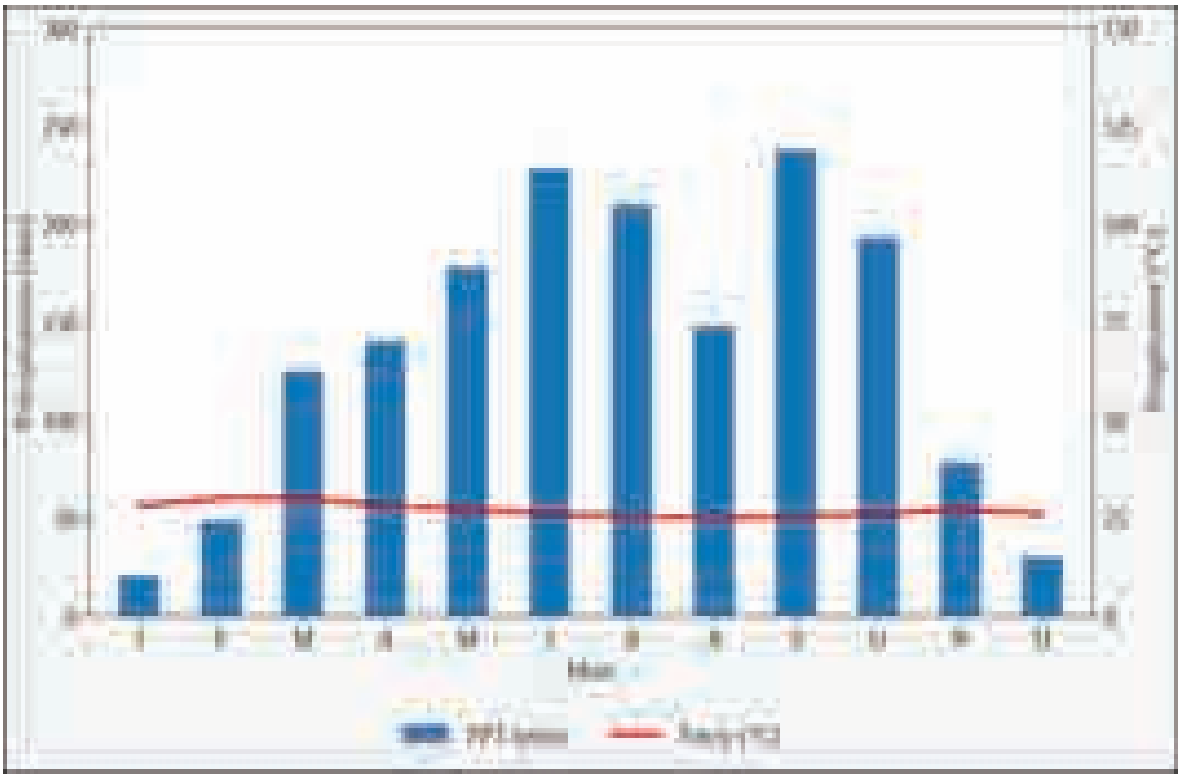


Figure n°1: La courbe ombrothermique de Kuma Konda
Source : Station de Kuma Konda, réalisation K. B. Kamazina, 2025

Cette alternance rythme le calendrier agricole, mais elle pénalise aussi la praticabilité des pistes rurales non revêtues et renforce l'enclavement saisonnier de nombreuses localités productrices. Ce facteur climatique pèse d'ailleurs dans l'arbitrage des jeunes actifs entre agriculture et taxi-moto : les pluies compliquent l'accès aux champs et le transport des récoltes, mais elles n'empêchent pas la circulation d'une moto, plus légère et plus maniable qu'un véhicule à quatre roues.

1.3. Une population marquée par une forte proportion de jeunes

D'après les données du cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH-5, 2022), la population de l'Ouest de la Région des Plateaux 642 260 habitants. Elle présente une pyramide des âges à base large, typique des populations à forte fécondité et à mortalité en recul. Les moins de 35 ans en constituent 54% soit 346 815 habitants, ce qui traduit un potentiel de main-d'œuvre considérable, mais aussi une pression croissante sur l'emploi rural : l'agriculture familiale ne parvient pas à absorber l'ensemble de cette jeunesse en âge de travailler. La figure n°2 présente la pyramide des âges de la zone d'étude, et en détaille la répartition.

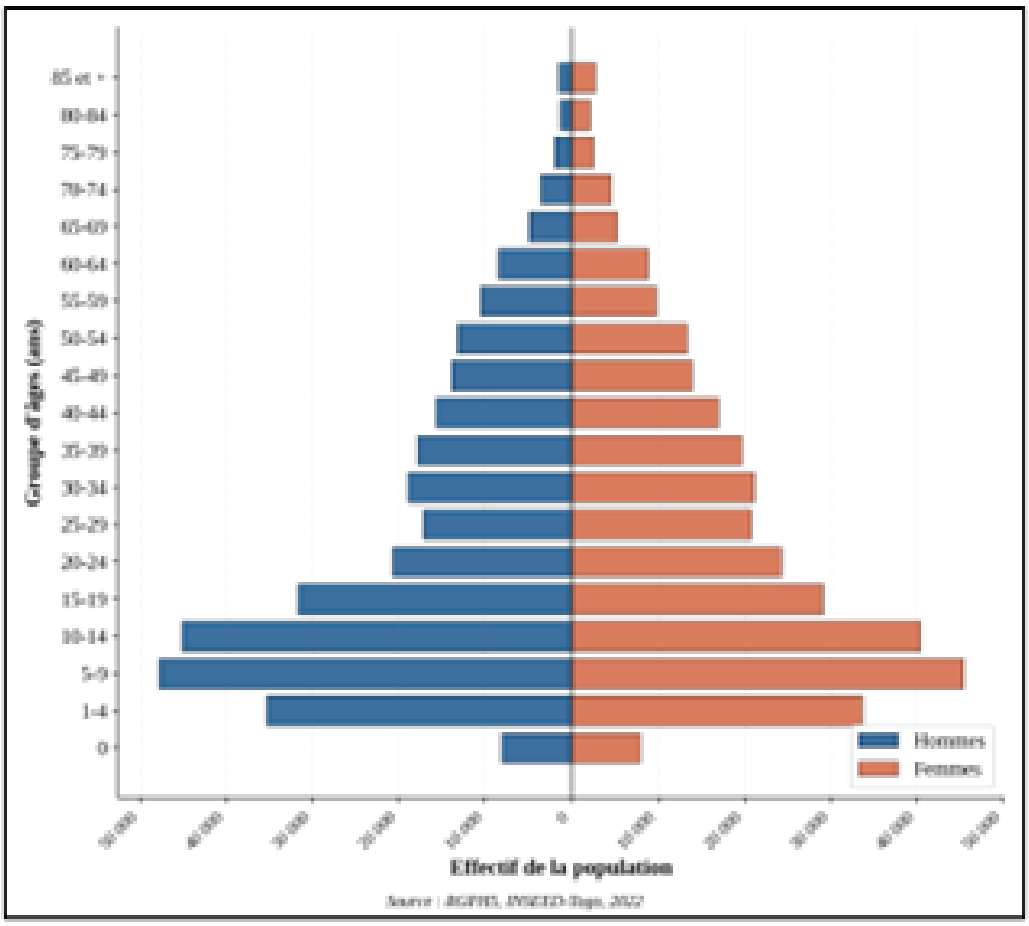


Figure n° 2 : Pyramide des âges de la zone d'étude
Source : INSEED, RGPH-5, 2022

La figure n°2 confirme statistiquement cette lecture. Les moins de 15 ans représentent à eux seuls plus de 38 % de l'effectif total, et la tranche des 15-34 ans, qui recoupe la population des jeunes actifs ciblée par cette étude, en représente 29 %. Au total, près de 70 % de la population de la zone d'étude à moins de 35 ans, contre à peine 5 % pour les 65 ans et plus. Cette base large et ce sommet effilé, typiques d'un régime démographique encore peu avancé dans sa transition, traduisent un réservoir de main-d'œuvre juvénile considérable et une pression correspondante sur les activités économiques disponibles, agriculture comprise, pour absorber chaque année de nouvelles cohortes de jeunes actifs.

Cette jeunesse est aussi plus scolarisée qu'avant, sans que cette progression s'accompagne toujours de débouchés professionnels. Beaucoup de jeunes, y compris ceux qui ont atteint le secondaire, se retrouvent disponibles pour des activités sans qualification formelle le taxi-moto en est l'exemple le plus accessible. C'est cette conjonction entre pression démographique, faiblesse des débouchés salariés et disponibilité d'une main-d'œuvre jeune et mobile qui structure les résultats présentés dans cet article.

2. METHODOLOGIE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES

2.1. Collecte des données

La démarche méthodologique combine une approche quantitative et qualitative pour saisir à la fois l'ampleur statistique du phénomène et les logiques individuelles sous-jacentes.

La population mère de cette étude est constituée des jeunes actifs âgés de 18 à 35 ans résidant dans les sept préfectures de l'Ouest de la Région des Plateaux. Selon les données démographiques de référence (INSEED, 2022), cette zone compte une population totale de 642 260 habitants, dont 346 815 jeunes (soit 54 % de la population totale), constituant le bassin potentiel d'enquêtés.

Pour déterminer la taille minimale de l'échantillon représentatif, il a été appliqué la formule de Taro Yamane (1967) avec un niveau de confiance de 95 % et une marge d'erreur de 5 % :

$n = N / [1 + N(e)^2]$
Avec N = 346 815 et e = 0,05, le calcul donne :
$n = 346\,815 / [1 + 346\,815(0{,}0025)] \approx 399{,}5$

Nous avons donc retenu un échantillon arrondi à 400 individus. Cette taille permet d'assurer la robustesse statistique des résultats tout en restant opérationnelle pour une enquête de terrain exhaustive.

L'échantillonnage a suivi une méthode stratifiée à deux degrés :

Stratification géographique :

La répartition des 400 questionnaires entre les sept préfectures suit une logique quasi-proportionnelle au poids démographique de chaque entité, avec un ajustement volontaire pour garantir une couverture suffisante des préfectures à forte dominante rurale (Danyi, Kpélé, Agou), où la dynamique du taxi-moto présente des spécificités majeures par rapport aux centres urbains comme Kpalimé (Kloto).

Sélection intra-strate :

Au sein de chaque localité, la sélection des répondants a été réalisée selon la méthode des quotas croisés, distinguant systématiquement les conducteurs de taxi-moto et les jeunes agriculteurs afin de permettre une analyse comparative directe.

La collecte a couvert les chefs-lieux de préfecture (Kpalimé, Badou, Amlamé, Kougnohou, Adéta, Danyi-Apéyémé, Gadzépé) ainsi que des localités rurales identifiées comme des pôles dynamiques pour l'activité moto-taxi (Agomé Tomégbé, Mangoissi, Kamina, Sérégbénè, Kuma Adamé, Témendja, Hihéatro).

Le tableau n°1présente la répartition effective de l'échantillon.

Tableau n°1 : Répartition de l'échantillon enquêté par préfecture et par activité

Préfecture	Conducteurs de taxi-moto	Jeunes agriculteurs	Total	% de l'échantillon
Kloto	45	25	70	17,5
Agou	30	30	60	15,0
Kpélé	25	35	60	15,0
Amou	25	35	60	15,0
Wawa	25	35	60	15,0
Danyi	20	30	50	12,5
Akébou	15	25	40	10,0
Total	185	215	400	100

Source: Enquête de terrain, 2025

Ce dispositif quantitatif a été complété par des entretiens semi-directifs menés auprès de jeunes conducteurs, de responsables d'associations de taxi-moto et d'agents des services techniques agricoles. Ces entretiens ont permis d'approfondir les mécanismes de basculement d'une activité à l'autre et de contextualiser les résultats statistiques obtenus

2.2. Traitement des données

Les graphiques et tableaux ont été réalisés à partir du logiciel Word et du tableur Excel, et les données qualitatives issues des entretiens par une analyse thématique de contenu. Les cartes thématiques ont été réalisées sous ArcGIS 10.8. Cette méthodologie adoptée a permis de ressortir l'essentiel des résultats de l'étude.

3. RESULTATS

3.1. Une forte implication des jeunes dans le métier de taxi-moto

Les résultats de l'enquête confirment l'omniprésence du taxi-moto comme activité économique majeure pour les jeunes. Sur l'échantillon enquêté, 76% des répondants âgés de 18 à 35 ans exercent cette activité à titre principal ou complémentaire. Cette prédominance est corroborée par les données d'immatriculation locales toujours en pleine croissance (figure n°3).

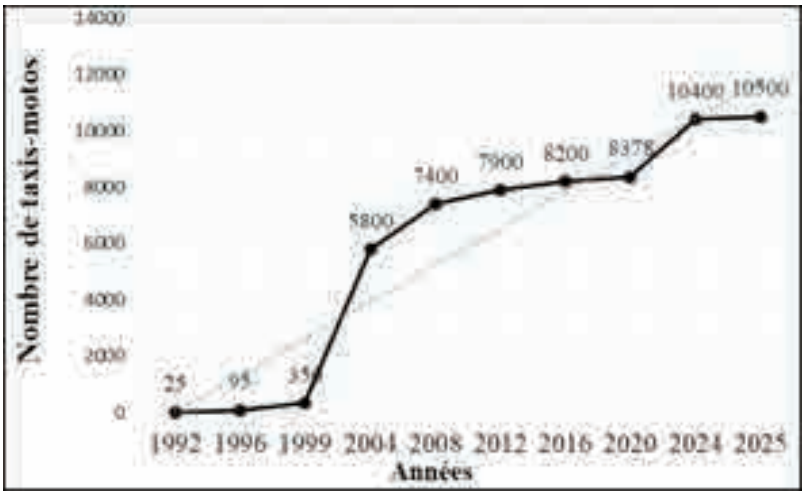


Figure n°3 : Evolution des motos immatriculé de 1992 à 2024
Source : DRTF, 2024 et travaux de terrain, août 2025

Cette figure n°3 illustre l'évolution spectaculaire du nombre de motos immatriculées dans l'Ouest de la Région des Plateaux entre 1992 et 2024, passant de 25 à 10 500 unités. Ainsi, le taxi-moto s'impose comme la principale source de revenus de la jeunesse rurale et péri-urbaine de l'Ouest de la Région des Plateaux. (K. B Kamazina, 2024).

Plusieurs facteurs expliquent cette attractivité. Le premier tient à la faiblesse des barrières à l'entrée. L'agriculture suppose l'accès à une terre souvent héritée ou négociée auprès d'un aîné et un investissement initial en intrants. Le taxi-moto, lui, ne requiert qu'une moto, fréquemment acquise à crédit auprès du vendeur ou louée à la journée : un jeune sans capital peut démarrer une activité rémunératrice dès les premiers jours. Le second facteur tient au revenu perçu : quotidien et immédiat pour le taxi-moto, contre un revenu agricole différé de plusieurs mois entre la mise en culture et la vente de la récolte. Cet écart pèse lourd dans l'arbitrage des jeunes enquêtés, en particulier pour ceux qui doivent assumer des charges familiales sans délai.

Le troisième facteur est symbolique : le taxi-moto véhicule une image de mobilité et d'indépendance vis-à-vis de l'autorité familiale qui régit traditionnellement l'accès à la terre, et une forme de modernité urbaine qui contraste avec l'image parfois dévalorisée du travail agricole. A. Guézéré (2012) relevait déjà cette dimension chez les conducteurs de taxi-moto de Lomé ; on la retrouve, sous une forme atténuée, chez les jeunes conducteurs ruraux interrogés ici.

Plusieurs activités occupaient les jeunes enquêtés avant leur entrée dans la conduite de taxis-moto.il s'agit notamment des anciens agriculteurs, les sans activités, les commerçants, les artisans, etc. La figure n°4 détaille l'activité antérieure des conducteurs enquêtés.

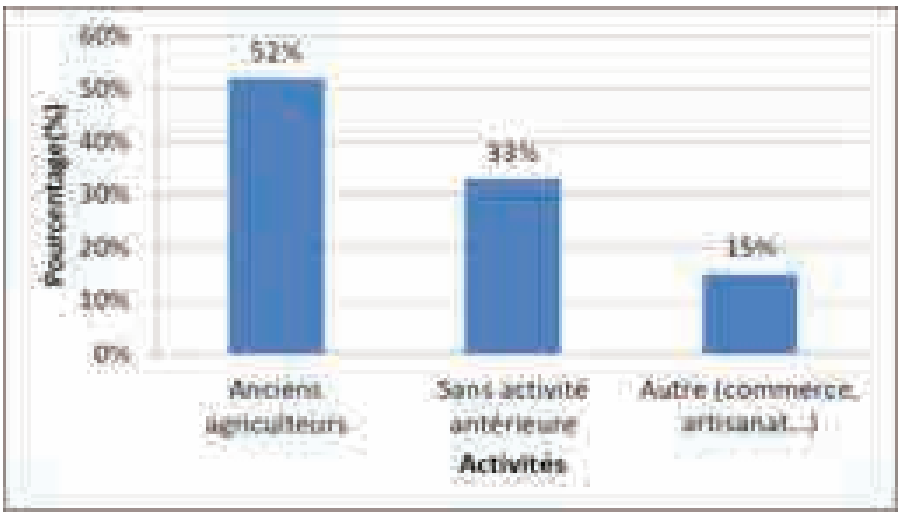


Figure n° 4: Activité antérieure des conducteurs de taxi-moto enquêtés
Source : Enquête de terrain, 2025

Selon les travaux de terrain 52% des jeunes ont fait leur expérience dans l'agriculture avant de devenir conducteur de taxi-moto contre 33% des sans activité préalable. Plusieurs motifs sont donc à la base de cette mutation des jeunes vers l'activité de taxi-moto (figure n°5).

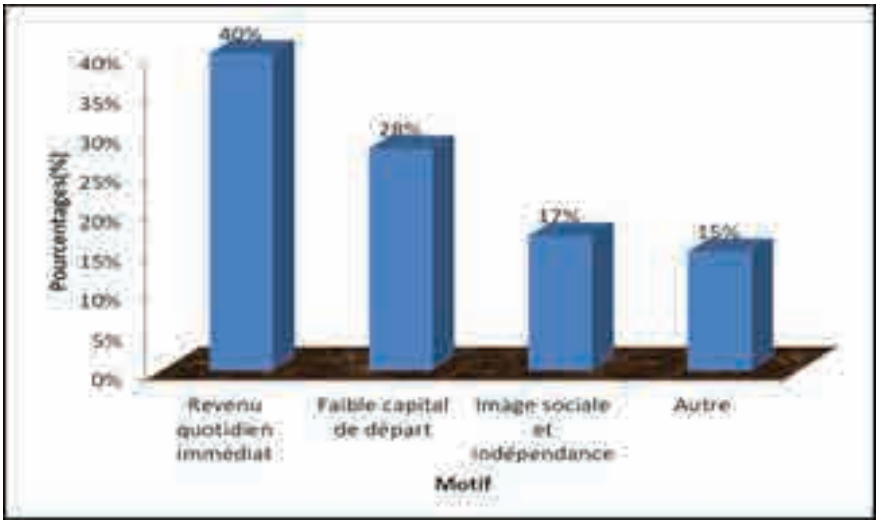


Figure n° 5 : Motifs de choix du taxi-moto cités par les conducteurs enquêtés
Source : Enquête de terrain, 2025

Les revenus quotidiens que procure le métier de Zémindjan, motive les jeunes à l'embrasser. Cet engouement a entrainé une croissance rapide du nombre de taxi-moto dans la zone d'étude.

3.2. De la déperdition des pratiques agricoles par les jeunes

L'implication croissante des jeunes dans le taxi-moto a pour pendant un désengagement progressif vis-à-vis de l'agriculture. Cette déperdition ne tient pas seulement à l'attractivité du taxi-moto : elle tient aussi à des contraintes propres à l'agriculture elle-même, que les résultats de l'enquête permettent de détailler selon quatre dimensions.

3.2.1. Le taxi-moto, une activité quotidienne

Le premier facteur avancé par les jeunes enquêtés est la régularité du revenu du taxi-moto, quotidien et continu, face au caractère saisonnier de l'agriculture. Un conducteur peut travailler chaque jour de l'année, hors intempéries exceptionnelles, et percevoir une recette journalière disponible immédiatement pour les besoins du ménage. Le cycle agricole, lui, impose de longues périodes sans rentrée d'argent : entre les semis et la récolte, puis entre la récolte et la vente quand le stockage ou l'écoulement ne permettent pas une commercialisation immédiate.

Cette régularité explique en partie pourquoi de nombreux jeunes finissent par considérer le taxi-moto non plus comme une activité d'appoint exercée en marge des travaux champêtres, mais comme une activité principale et exclusive au détriment du temps et de l'énergie qu'ils consacraient auparavant aux champs familiaux. Le tableau n° 2 montre la régularité du revenu déclaré selon l'activité.

Tableau n°2 : Régularité du revenu déclarée selon l'activité

Indicateur	Taxi-moto	Agriculture vivrière	Agriculture de rente
Jours de revenu par mois	26	-	-
Délai moyen	1 jour	≈ 6 mois	≈ 10 mois

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau n°2 met en lumière une asymétrie temporelle fondamentale dans la production des revenus entre les trois activités étudiées, qui éclaire directement les arbitrages économiques des jeunes actifs de la zone. Le taxi-moto se distingue par une régularité quasi-parfaite. Avec 26 jours de revenu par mois et un délai de perception d'un seul jour, il offre une liquidité immédiate qui constitue, dans un contexte de précarité financière, un avantage décisif. À l'opposé, l'agriculture vivrière ne génère un revenu qu'au rythme des cycles culturaux courts (environ tous les six mois), tandis que

l'agriculture vivrière ne génère un revenu qu'au rythme des cycles culturaux courts (environ tous les six mois), tandis que l'agriculture de rente café et cacao impose une attente encore plus longue, d'environ dix mois, calée sur la campagne commerciale annuelle. Cette discontinuité radicale des revenus agricoles, combinée à l'absence d'épargne de précaution chez les jeunes ruraux, explique la préférence rationnelle pour le taxi-moto. Il transforme un travail journalier en ressource monétaire immédiate, là où l'agriculture exige un investissement différé dans le temps. Ce décalage temporel constitue l'un des mécanismes structurels de la déperdition des pratiques agricoles observée dans la zone d'étude, les jeunes actifs privilégiant la sécurité d'un revenu quotidien à l'aléa d'un revenu saisonnier.

3.2.2. La pénibilité des pratiques agricoles

Le second facteur relevé par les enquêtés est la pénibilité physique du travail agricole. Dans la zone d'étude, la mécanisation reste marginale : la plupart des opérations, du défrichement à la récolte, se font manuellement, souvent sur des parcelles en pente dans les secteurs les plus accidentés. Cette pénibilité est jugée d'autant plus dissuasive qu'elle s'accompagne d'une exposition directe aux aléas climatiques et d'un travail prolongé sous la chaleur et l'humidité de la saison pluvieuse.

Le métier de conducteur de taxi-moto expose lui aussi à d'autres formes de pénibilité risques routiers, intempéries sur la route, fatigue des longues heures de conduite. Mais la majorité des jeunes interrogés le juge physiquement moins éprouvant que les travaux agricoles, en particulier pour les tâches les plus lourdes des cultures d'igname et de café-cacao, largement pratiquées dans la zone d'étude.

Les travaux de terrain montrent que le défrichement est perçu comme la tâche la plus pénible par les jeunes agriculteurs enquêtés (32%), suivi du sarclage (26%) et de la récolte (20%). Cette hiérarchie de la pénibilité met en lumière le poids des travaux manuels exigeants physiquement, réalisés sans mécanisation ni équipement adapté dans un contexte rural togolais. Le transport de la récolte (14%) et le buttage (9%) apparaissent relativement moins contraignants, probablement en raison de leur caractère plus intermittent. Ces résultats éclairent l'une des causes structurelles de la déperdition des pratiques agricoles chez les jeunes actifs. La rudesse des conditions de travail, combinée à l'absence d'amélioration technique, rend l'agriculture peu attractive comparée aux activités de services comme le taxi-moto. Cette perception de la pénibilité constitue ainsi un facteur de répulsion important, contribuant à l'exode des jeunes ruraux vers des activités non agricoles perçues comme moins éprouvantes physiquement.

3.2.3. Les faibles revenus des agriculteurs

Le troisième facteur tient à la faiblesse et à l'instabilité des revenus agricoles, déjà documentés dans les travaux sur la vulnérabilité logistique de la filière vivrière dans la zone d'étude. Les jeunes pointent la volatilité des prix selon les marchés et les saisons, au champ et sur les marchés urbains, et l'incertitude sur les volumes commercialisables après les pertes.

Cette incertitude sur le revenu agricole final, comparée à la prévisibilité relative du revenu journalier du taxi-moto, pèse lourd dans l'arbitrage des jeunes actifs. Plusieurs répondants, anciennement engagés dans la culture vivrière, disent avoir basculé vers le taxi-moto après une ou plusieurs mauvaises campagnes, marquées par une chute des prix de vente ou par des pertes liées au transport et au stockage (tableau n°3).

Tableau n° 3 : Revenu net mensuel moyen déclaré selon l'activité et la préfecture

Préfecture	Taxi-moto (FCFA)	Agriculture (FCFA
Kloto	75 000	42 000
Agou	68 000	40 000
Kpélé	62 000	35 000
Amou	60 000	33 000
Wawa	55 000	28 000
Danyi	58 000	30 000
Akébou	50 000	22 000
Moyenne zone	61 000	33 000

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau n°3 met en évidence un écart de revenu structurel en faveur du taxi-moto, dont le revenu moyen (61 000 FCFA) est presque le double de celui de l'agriculture (33 000 FCFA) dans toutes les préfectures. Cet avantage économique décisif, qui persiste même dans les zones les plus enclavées comme l'Akébou, rationalise le désengagement des jeunes actifs envers les pratiques agricoles. Par ailleurs, le gradient spatial observé, avec des revenus plus faibles dans les préfectures de l'intérieur, accentue la précarité des activités rurales. Cette asymétrie financière constitue ainsi le principal moteur de la migration professionnelle des jeunes vers le secteur des services de transport qui sont le chef-lieu de préfecture.

3.2.4. Difficultés d'accès aux crédits agricoles

Le quatrième et dernier facteur tient à l'accès limité des jeunes agriculteurs au crédit. L'absence de garanties foncières formelles, la faible présence d'institutions de microfinance spécialisées dans l'agriculture, et la méfiance de certains établissements financiers envers une activité jugée risquée, limitent fortement la capacité des jeunes à investir achat d'intrants, mécanisation, construction d'infrastructures de stockage.

À l'inverse, l'acquisition d'une moto s'appuie sur un système de financement informel bien rodé, porté par les revendeurs eux-mêmes ou par des mécanismes de location-vente, qui abaisse considérablement la barrière à l'entrée dans le métier de conducteur. Cette asymétrie de financement entre les deux activités constitue, selon les jeunes enquêtés, l'un des facteurs les plus déterminants de leur réorientation professionnelle.

Tableau n° 4 : Modes de financement de la moto déclarés par les conducteurs enquêtés

Catégorie / Mode d'acquisition	Proportion (%)
Ancien conducteur	48 %
Location-vente	25 %
Épargne personnelle	15 %
Aide familiale	8 %
Autre	4 %
Total	100 %

Source : Enquête de terrain, 2025

Sur les 215 jeunes agriculteurs enquêtés, 130 déclarent avoir sollicité un crédit au cours des trois dernières années. Le tableau n°5 présente les motifs de refus rencontrés par ces derniers.

Tableau n°5 : Motifs de refus de crédit rencontrés par les jeunes agriculteurs enquêtés

Motif de refus	Part (%)
Absence de garantie	40
Taux d'intérêt jugé trop élevé	25
Absence d'institution à proximité	21
Dossier refusé sans motif précis	9
Autre	5

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau n°5 révèle que l'exclusion financière des jeunes agriculteurs est structurelle, dominée par l'absence de garanties (40 %) et des taux d'intérêt prohibitifs (25 %) incompatibles avec la rentabilité agricole. Cette inaccessibilité du crédit, aggravée par la désertification bancaire rurale (21 %), prive les jeunes des capitaux nécessaires à la modernisation de leurs exploitations. Face à ce blocage financier, le taxi-moto s'impose comme une alternative rationnelle, car il nécessite un micro-investissement initial accessible sans passer par les exigences du circuit bancaire formel.

4. DISCUSSION

Ces résultats confirment, pour l'Ouest de la Région des Plateaux, une dynamique déjà observée ailleurs en Afrique subsaharienne. Au Cameroun, l'étude conduite à Okola montre que la pratique du moto-taxi équilibre les revenus des jeunes ruraux dans l'immédiat, mais fragilise en retour leur insertion socioprofessionnelle en agriculture (Inter-réseaux, 2022) un constat que les présents résultats corroborent pour le cas togolais.

Cette convergence régionale suggère que la concurrence entre taxi-moto et agriculture ne relève pas d'une spécificité locale de l'Ouest de la Région des Plateaux. Elle tient plutôt à un phénomène structurel plus large : la diffusion rapide des deux-roues motorisés dans les espaces ruraux ouest-africains depuis la fin des années 1980 (A. Guézéré, 2012, p. 55), combinée à une crise persistante de l'attractivité économique de l'agriculture familiale pour les jeunes générations.

Une lecture purement oppositionnelle entre les deux activités mérite cependant d'être nuancée. Le taxi-moto n'est pas seulement un facteur de désengagement agricole. Il constitue aussi, pour la logistique de la filière vivrière, l'un des maillons de transport les plus efficaces sur les pistes rurales dégradées, en particulier en saison des pluies, quand les véhicules à quatre roues peinent à circuler (K.B. Kamazina, 2024, p.69). Le jeune qui abandonne la culture de l'igname pour le taxi-moto contribue ainsi, en retour, au désenclavement et à l'évacuation des récoltes des producteurs restés dans l'agriculture. Cette ambivalence invite à ne pas traiter le taxi-moto comme une simple menace pour l'agriculture, mais comme une composante à part entière du système économique et logistique rural dont les effets se déploient à la fois négativement, par la perte de main-d'œuvre productive, et positivement, par l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens.

Cette lecture rejoint les travaux d'E. Boserup (1965, pp. 11-15) sur les conditions de la croissance agricole : l'intensification ne se déclenche que si les structures agraires et les institutions de marché offrent des incitations suffisantes pour absorber une pression démographique croissante. Cette condition n'est manifestement pas remplie dans l'Ouest de la Région des Plateaux. Sans accès facilité au crédit, sans marchés stables, sans techniques allégeant la pénibilité du travail, la jeunesse rurale se détourne rationnellement d'une activité qui n'offre pas, dans les conditions actuelles, une rémunération compétitive avec celle du taxi-moto.

CONCLUSION

Cet article met en évidence les logiques d'une recomposition économique de la jeunesse rurale de l'Ouest de la Région des Plateaux, marquée par l'essor du taxi-moto au détriment des pratiques agricoles. Elle s'explique par la conjonction de quatre facteurs principaux dont la régularité et l'immédiateté du revenu du taxi-moto, la pénibilité du travail agricole dans un contexte de faible mécanisation, la fragilité des revenus agricoles, et l'accès très inégal au crédit entre les deux activités. Cette dynamique n'est pas un phénomène isolé. Elle s'inscrit dans une tendance plus large, observée dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et Centrale, où la diffusion des deux-roues motorisés recompose durablement les trajectoires professionnelles de la jeunesse rurale. Pour la zone d'étude, cette évolution pose un enjeu de politique publique de premier plan ; sans intervention axée sur le financement, la mécanisation et la sécurisation des revenus agricoles, la zone pourrait voir s'éroder sa base productive agricole, alors même que celle-ci reste un pilier de son économie et de sa sécurité alimentaire.

Des recherches complémentaires sont nécessaires pour quantifier, sur plusieurs campagnes agricoles, l'évolution des superficies cultivées par les ménages dont un ou plusieurs membres se sont réorientés vers le taxi-moto. Cela permet de mesurer plus précisément l'ampleur économique de cette déperdition et d'orienter les politiques de soutien à la relève agricole dans la zone caféière et cacaoyère du Togo.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BANQUE MONDIALE (2022), *African Cities Facing the Urban Mobility Crisis: The Challenge of National Mobility Policies in Benin, Burkina Faso, Mali and Togo Confronted with the Proliferation of Motorized Two-Wheelers – Transnational Report,* Washington, D.C., World Bank Group, rapport n° 168380, 132 p. URL : http://documents.worldbank.org/-curated/en/099756201312219995 (consulté le 13 octobre 2026).

BOSERUP Ester, 1965, *The Conditions of Agricultural Growth: The Economics of Agrarian Change under Population Pressure.* London, George Allen & Unwin, 124 pages.

DANDONOUGBO Iléri, 2010, *Transport et organisation de l'espace dans l'Est de la Région des Plateaux au Togo,* Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 521p.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2008, *Oléyia (taxi-moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé.* Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 455 p.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2012, « Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux ». *Géographie, économie, société,* Vol. 14, n°1, p. 53-72.

ICILOME, 2023, « Agriculture togolaise : où sont les bras ? ». *Icilome.com,* article de presse, mars 2023.

INSEED (Institut National de la Statistique et des Études Économiques et Démographiques), 2024, *Annuaire statistique de la région des plateaux,* 1598p.

INSEED,2022,*Cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitat* (RGPH-5, 2022), résultats définitifs.

INTER-RÉSEAUX, 2022), « Pratique des activités non-agricoles (moto-taxi) par les jeunes ruraux et incidences dans le processus d'insertion socioprofessionnelle en agriculture à Okola, Centre-Cameroun ». *Inter-réseaux Développement rural,* note de synthèse.

JEUNE AFRIQUE / AFP, 2015, « Togo : les motos-taxis, symboles des oubliés de la croissance économique ». *Jeune Afrique,* article de presse, 20 avril 2015.

KAMAZINA Komi Bouwèdéo, 2024, *Offre du transport routier et développement socio-économique de la Commune de Kloto 3 au Sud-Ouest de la Région des Plateaux (Togo),* Mémoire de Master recherche de Géographie humaine, Université de Kara, Kara, 148p.

KAMAZINA Komi Bouwèdéo, AGBAMARO Mayébinasso, NANOINI Damitonou, 2023, « Transports et échanges commerciaux dans le Danyi : une préfecture à accès difficile au Sud-Ouest de la région des Plateaux au Togo », in revue Djiboul n°005, Vol.3, Université Houphouët- Boigny, Cote d'ivoire, pp. 554 -569.

KOLA Edinam, 2008, crise agraire et mutations rurales dans la zone d'économie caféière et cacaoyère du Togo, Thèse de Doctorat unique de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 452 p.

SSATP (2019), *Togo – Policies for Sustainable Mobility and Accessibility in Urban Areas,* Washington, D.C., The World Bank Group (SSATP, programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne), septembre 2019, 63 p. URL : https://ssatp.org/sites/default/files/publication/Country-Assesment-report-Togo-En.pdf (consulté le 13 octobre 2026).


La science au service du développement
PASRES
Programme d'Appui Stratégique
à la Recherche Scientifique