



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI  
(UAC)

INSTITUT DE GEOGRAPHIE, DE L'AMENAGEMENT DU  
TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT  
(IGATE)

MASTER INTEGRATION REGIONALE ET DEVELOPPEMENT  
(MIRD)

**MEMOIRE DE MASTER II**

**OPTION: Economie des Transports et Assurance**

**INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET  
AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE  
DES POPULATIONS DANS LA COMMUNE DE  
SAVALOU**

Réalisé par:

**Justin A.Y. GBANMETON**

Sous la direction de:

**Pr Expédit W. VISSIN**

(Professeur Titulaire au DGAT/FLASH/UAC)

Sous la co-direction de:

**Dr Auguste T. HOUINSOU**

(Maître-assistant au DGAT/FLASH/UAC)

*Soutenu le 25/ 02/ 2019*

*Mention : Très Bien*

## SOMMAIRE

<b>Sommaire</b> .....	2
En Mémoire.....	3
Dédicace.....	4
Sigles et acronymes.....	5
Remerciements.....	6
Résumé/Abstract.....	7
<b>INTRODUCTION</b> .....	8
<b>CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET DEMARCHE METHODOLOGIQUE</b> ....	12
1.1. Cadre théorique du travail.....	12
1.2. Démarche méthodologique.....	20
<b>CHAPITRE II : CADRE PRATIQUE DE L'ETUDE ET ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b> .....	27
2.1 Situation géographique et administrative de la commune.....	27
2.2 Milieu physique.....	28
2.3 Milieu humain.....	32
2.4 Etat des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou .....	40
<b>CHAPITRE III: IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES POUR L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DE LA COMMUNE DE SAVALOU</b> .....	45
3.1 Effets socio-économiques des infrastructures routières sur les activités des populations de la commune.....	45
3.2 Facteurs explicatifs du mauvais état du réseau routier.....	52
3.3 Analyse du système de transport routier dans la commune de Savalou.....	55
3.4 Discussion, suggestions et recommandations .....	57
Conclusion.....	62
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	64
Liste des figures.....	68
Liste des photos.....	68
Liste des tableaux.....	68
Annexes.....	69
<b>Table des matières</b> .....	78

## **En Mémoire**

- A ma feuè mère Bernadette G. ZOUNVE qui a su très tôt me montrer le chemin de la vie et m'a donné les ressources nécessaires pour l'emprunter.

## **Dédicace**

- A mes enfants Bignon Canisius et Sèwèna Farès.
- A ma chère épouse Nathalie G. ATTANASSO pour tous les sacrifices consentis.

## **Sigles et acronymes**

**CFA** : Communauté Française d'Afrique.

**DANIDA** : Agence Danoise pour le Développement International.

**DDIT** : Direction Départementale des Infrastructures.

**DERPR** : Direction des Pistes Rurales et Entretien Routier.

**DGAE** : Direction Générale des Affaires Economiques.

**DGI** : Direction Générale des Infrastructures.

**DGSI** : Direction de la Gestion et du Suivi des Infrastructures.

**DGTP** : Direction Générale des Travaux Publics.

**DTN** : Direction des Travaux Neufs.

**FASEG** : Faculté des Sciences Economiques et de Gestion.

**FLASH** : Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines.

**FR** : Fonds Routier.

**HIMO** : Haute Intensité de Main d'œuvre.

**IDH** : Indice de Développement Humain.

**IGATE** : Institut Géographique d'Aménagement du Territoire et Environnement.

**INSAE** : Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique.

**MDCTTP/PR** : Ministère Délégué Chargé des Transports et des Travaux Publics auprès du Président de la République.

**MEF** : Ministère de l'Economie et des Finances.

**MIT** : Ministère des infrastructures et des transports.

**NEPAD** : Nouveau Partenariat pour le Développement Economique de l'Afrique

**OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique.

**OMD** : Objectif du Millénaire pour le Développement.

**PIB** : Produit Intérieur Brut.

**PNB** : Produit National Brut.

**PNUD** : Programme des Nations Unies pour le Développement.

**PTF** : Partenaires Techniques et Financiers.

**RGPH** : Recensement Général de la Population et d'Habitats.

**RN** : Route Nationale.

**RNIE** : Route Nationale Inter-Etats.

**UAC** : Université d'Abomey-Calavi.

## **Remerciements.**

L'élaboration d'un mémoire de Master s'apparente à une production individuelle. A l'achèvement de sa rédaction, je mesure combien elle est le fruit de stimulations, de contraintes et de conditions matérielles et financières auxquelles de nombreuses personnes ont favorablement contribué.

Je tiens à remercier sincèrement le Professeur Expédit W. VISSIN, Professeur Titulaire des universités du CAMES, directeur du présent mémoire.

Je témoigne ma reconnaissance au Docteur Auguste T. HOUINSOU, Maître-assistant qui n'a ménagé aucun effort pour accepter et assurer la co-direction de ce travail. Sa disponibilité et ses conseils m'ont été très bénéfiques pour parfaire ce travail.

Je remercie tout le corps professoral du MIRD pour leurs différents apports intellectuels lors de cette formation.

Mes remerciements vont aussi à l'endroit de Messieurs O.H.S. Jacques AYADJI et Arsène B. SOGLO, respectivement Directeur Général et Directeur Général Adjoint des Infrastructures dont les soutiens financiers ont été très déterminants du début jusqu'à la fin de cette formation. Qu'ils reçoivent, ici, mes sincères et profonds hommages bien mérités.

A l'endroit de tous les Chefs de Projets de la Direction des Travaux Neufs dont les soutiens financiers et/ ou matériels n'ont pas été marchandés, je dis un sincère merci.

Que tous les cadres de la Direction des Travaux Neufs (DTN) en particulier et tous les cadres de la Direction Générale des Infrastructures reçoivent, ici, mes mots de gratitude.

Je dis spécialement merci aux cadres du Bureau 302 de la DTN pour leurs soutiens sans faille ; chacun a participé de son mieux à l'achèvement de cette formation.

A tous mes frères et sœurs Darius, Wilfried, Adèle et Claver GBANMETON, je dis merci pour l'accompagnement quotidien dont chacun a fait montre durant cette formation.

Que Michel AKPOVI, reçoive ici mon sincère merci.

A monsieur Rodrigue CHAOU, je dis merci.

A tous ceux qui, de près ou de loin ont participé à l'aboutissement de ce travail et qui ne sont pas cités ici, je dis un sincère merci.

## **Résumé**

Les infrastructures routières constituent le sous-secteur par excellence de l'intervention de l'Etat dans l'économie. L'objet de ce travail est d'évaluer la contribution des infrastructures routières dans l'amélioration des conditions de vies des populations dans la commune de Savalou.

La démarche méthodologique adoptée s'articule autour de la recherche documentaire, des enquêtes de terrain et des entretiens réalisés à base du guide d'entretien et les questionnaires en utilisant l'approche socio-géographique, du traitement des données et de l'analyse des résultats.

De l'analyse des résultats, il ressort que la commune de Savalou dispose d'un important réseau d'infrastructures routières. Malgré son état globalement dégradé, ce réseau permet à la population d'accéder à des endroits dans le cadre des activités de production de biens et services, participant ainsi à la création d'emplois et à la génération de revenus. Plus de 60% de la population ont pu s'insérer dans la vie économique grâce aux infrastructures routières. Elles contribuent en moyenne à six cent onze mille huit cents (611800) FCFA aux recettes annuelles de la mairie.

**Mots clés** : Infrastructures routières, croissance économique, Savalou.

## **Abstract**

Road infrastructures are the sub-sector par excellence of state intervention in economy. The aim of this study is to evaluate the roads infrastructures contribution in improving the living conditions of populations in Savalou city land.

The methodological approach adopted involves around documentary research, survey field based on the maintenance guide and the questionnaires using the geographical approach, the data treatment and analysis of results.

From the results analysis, it appears that savalou City has a large network of road infrastructures. Despite its overall poor state, this network provides the public with access to places in the production of goods and services activities, thereby contributing to job creation and income generation. More than 60% of population was able to enter the economic life thanks to the roads infrastructures. They contribute an average of six hundred and eleven Thousand eight hundred (611800) CFA francs to the annual revenue of the municipality.

**Key words**: Road infrastructures, economic growth, Savalou.

## **INTRODUCTION**

Les transports génèrent indéniablement des avantages économiques considérables. Les plus évidents sont le gain de temps, le gain d'argent, le gain de sécurité, la réduction des coûts de transport, l'élargissement de l'aire d'influence pour le travail et les achats, auxquels s'ajoutent de nombreux avantages individuels allant de l'extension de l'offre de biens de consommation à la possibilité d'atteindre des destinations lointaines. Pour Barro (1991), le développement d'une nation suppose la réunion de certaines conditions matérielles, voire immatérielles notamment l'existence d'infrastructures socioéconomiques qui sont d'une utilité capitale dans l'expansion des activités de production et de transport pour la satisfaction des besoins vitaux des populations. Le débat sur l'importance du rôle joué par les infrastructures sur la croissance économique ne date pas d'aujourd'hui. Pour la théorie économique, le secteur des infrastructures représente un objectif important du développement non seulement sur le plan de la croissance économique, mais également dans sa capacité à réduire la pauvreté. (Kpémoua, 2016). Le fossé qui existe entre les pays développés et les pays en voie de développement, entre le milieu urbain et le monde rural est énorme en matière d'accès aux services sociaux de base. Au sein même des différentes parties d'une même agglomération, on peut noter des disparités considérables dans les conditions d'accès aux services sociaux de base. Si, dans les pays développés la question a été résolue depuis belles lurettes, force est de constater que les pays en voie de développement peinent encore à trouver des solutions de mitigation (Etéka, 2017). Dans la plupart des pays en voie de développement, notamment ceux en Afrique au Sud du Sahara comme le Bénin, il a été identifié dans le plan du Nouveau Partenariat pour le Développement Economique (NEPAD, 2001) que l'insuffisance des infrastructures est l'un des obstacles clé au développement de l'Afrique et il fut conçu un programme d'investissement afin de réduire le fossé entre l'Afrique et les pays développés (Agossa et Hounkanrin, 2015). Les infrastructures de transport génèrent des gains d'accessibilité qui déterminent l'évolution de la forme urbaine. L'accroissement des vitesses de circulation et, par conséquent, la diminution des temps de déplacement contribue, dans le contexte urbain, à l'augmentation des destinations accessibles et donc à l'allongement des distances de déplacements (Prud'homme et al., 2014). Il est très fréquent d'entendre dire dans les milieux politiques locaux qu'il faut construire une autoroute pour désenclaver et permettre ainsi le développement des territoires. Il est donc logique de ce point de vue de se dire qu'une infrastructure de transport va faciliter les flux entre deux territoires, en générer des nouveaux gains économiques et va donc participer à développer les territoires en question. Depuis des millénaires, le transport et plus précisément celui routier constitue un maillon essentiel du développement économique. Les infrastructures de transport créent les liaisons physiques entre les Etats et constituent la base matérielle sur laquelle se développent les transports

permettant d'assurer les échanges commerciaux et culturels, et de soutenir les autres secteurs de la production (Agui, 2016). Les infrastructures, surtout celles routières sont à cet effet, considérées comme des biens publics dont le financement ne peut être assuré de manière optimale par des agents privés individuels. Elles constituent le sous-secteur par excellence de l'intervention de l'Etat dans l'économie et les dépenses publiques qui y sont engagées, sont généralement classées au rang des dépenses productives. Le Bénin en a fait un important atout par le désenclavement des zones rurales et la réduction des coûts de transport qui constituent une condition sine qua non à sa croissance économique afin de soutenir la réduction de la pauvreté (MDCTTP/PR, 2007). Les routes ouvrent la voie aux transformations que permet la technologie. Pour qu'une économie se développe, pour que la richesse soit créée et que la prospérité soit partagée, il faut que les personnes et les biens puissent circuler.

Depuis Adams Smith (1776), la croissance économique est un sujet qui n'a cessé de préoccuper les économistes et les décideurs publics, de même que la possibilité de transporter des biens et l'accès à de nouveaux marchés. Or la question de la croissance à long terme est un phénomène relativement récent. En effet, la croissance n'a pas toujours été une nécessité historique, autrement dit n'a pas toujours été observée et loin d'être un processus universel vu les écarts constatés entre les pays développés et les pays en voie de développement. Le développement économique durable auquel aspirent les pays en voie de développement, notamment le Bénin nécessite un niveau de croissance économique satisfaisant et une répartition équitable de la richesse qui garantit la justice sociale (Agbigbi et Alou, 2015). Les routes et les services de transport sont fondamentaux pour le développement économique. Un transport sûr, accessible et financièrement abordable pour les populations vulnérables constitue un impératif économique et social. Le sous-développement des infrastructures de base et des cadres nécessaires à son exploitation freine l'essor économique de bien des pays en développement.

La mobilité est un besoin très fondamental pour l'homme. C'est pourquoi Plassard, (2003) souligne : « Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin ». Aller plus vite et plus loin, c'est précisément ce que permettent les infrastructures de transports en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises.

Il ne peut y avoir de valeur ajoutée sans infrastructure de transport car la mobilité est un bien fondamental, indispensable à toute fin de production et de consommation. C'est finalement pourquoi dans tout le monde, l'Etat considère que son devoir est de construire le réseau de transport et d'en assurer le financement, du moins en partie.

Kahina (2014). L'importance des systèmes de transport dans la croissance économique et dans l'amélioration des conditions de vie se traduit par l'attention particulière dont ce secteur bénéficie auprès des pouvoirs publics tant dans les pays développés que dans les pays en développement et la part des investissements qui lui sont consacrés dans les dépenses publiques d'investissement. Pour N'guessan (2003), de tous les modes de transport présents en Afrique (routier, maritime, fluvial, ferroviaire et aérien), la route représente de loin le moyen privilégié de transport de marchandises, de personnes et suivant les pays, ceci entre 60 % et 95 % du commerce intérieur s'effectue par voie routière.

Les études faites par la Banque Mondiale en 1994 et celles de 2009 s'accordent qu'il ne sera véritablement possible de réduire la pauvreté en Afrique qu'avec un taux de croissance potentielle à deux chiffres et à effort de développement constant. Selon cette institution, tout commence par une route. La mobilité est une condition préalable au développement. Dans une large mesure, de même qu'une économie dynamique dépend du mouvement des produits et des services, les populations sont tributaires des routes pour l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé. La construction des infrastructures de transport, notamment les routes est nécessaire à la circulation des biens et des personnes. Son développement est indispensable pour assurer une croissance économique durable.

Les routes et les services de transport sont fondamentaux pour le développement humain et économique. (<http://www.banquemondiale.org/fr/news/opinio/2013/11/12/It-all-starts-with-a-road>), consulté le 17 juillet 2018 à 11h 45. Ceci a d'ailleurs permis à divers pays africains notamment le Bénin d'élaborer des programmes nationaux de lutte contre la pauvreté dans la perspective de réduire l'ampleur du phénomène. Mais, malgré les différentes réformes économiques nationales et communautaires appliquées au cours des dix dernières années, la croissance économique enregistrée ne suffit pas pour asseoir les bases d'un développement durable capable de soutenir la concurrence régionale induite par les réformes communautaires et de réduire sensiblement la pauvreté.

L'économie béninoise demeure encore fragile et sa croissance semble avoir atteint un palier qu'elle ne parvient plus à franchir tandis que la richesse créée ces dernières années semble être mal répartie engendrant les inégalités de plus en plus grandes entre les différents acteurs économiques.

Dans un tel contexte, il importe de connaître les leviers du développement ; autrement dit les sources de la croissance économique afin de savoir comment agir sur elles pour optimiser cette dernière. Le développement des infrastructures économiques de transport apparaît à cet effet indispensable en termes d'objectifs opérationnels. C'est pourquoi au Bénin, les

autorités ne cessent de déployer des efforts dans le secteur des infrastructures routières, conscientes que le développement économique ne peut être amorcé sans ces routes qui facilitent l'accès à un grand nombre de services ainsi que le déplacement des personnes et des biens, source de croissance économique ; en témoignent tous ces travaux de construction d'infrastructures routières initiés par le Gouvernement dans la majorité des communes du Bénin dont celle de Savalou.

Ce travail consacré aux infrastructures routières et amélioration des conditions de vie des populations dans la commune de Savalou est subdivisé en trois chapitres. Le premier présente le cadre théorique et l'approche méthodologique, le deuxième présente le cadre pratique de l'étude et l'état des lieux des infrastructures routières puis le troisième aborde l'importance des infrastructures routières pour l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou.

# **CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET DEMARCHE METHODOLOGIQUE**

## **1.1. Cadre théorique du travail**

La revue de littérature permet, dans le cadre de toute recherche d'asseoir au préalable l'état des connaissances acquises sur les différents aspects de la question et de dégager l'originalité de la thématique.

### **1.1.1. Etat des connaissances.**

Plusieurs travaux scientifiques ont porté sur les infrastructures de transport et développement économique ces dernières années.

L'idée que les infrastructures de transport sont une espèce de dépense en capital public différente des autres dépenses s'est imposée dans les domaines du développement économique, de la théorie des localisations, de l'économie urbaine et régionale et de l'économie des transports.

Pour Tille (2000), une infrastructure routière n'est pas planifiée et réalisée pour elle-même, mais pour répondre à un certain besoin collectif, voire individuel. Une société humaine dispose de nombreux instruments techniques ou politiques pour assurer les multiples besoins de ses composantes, la route étant un de ces outils. Les besoins de la société sont généralement définis au sein de différentes politiques publiques qui peuvent être très générales (politiques des transports) ou sectorielles (politiques routières).

Beaucoup d'autres auteurs ont aussi mené des réflexions sur le lien entre les infrastructures routières et la croissance économique.

Veganzonès a fait apparaître, sur un ensemble de 85 pays dont 25 d'Afrique Subsaharienne, un impact positif de l'investissement public en infrastructures routières sur la croissance et une relation de complémentarité entre l'investissement public et l'investissement privé. Nelson et Singh (1994) ; Knight et al. (1993), ont mis en exergue un effet significatif de l'investissement public en infrastructures routières sur la croissance économique dans un échantillon des pays en développement, au cours des années 1980. Dans les pays en voie de développement, en particulier en Afrique, les études relatives aux effets des infrastructures routières sur les performances économiques restent limitées. Néanmoins, Lee et Ana (1992) ont trouvé que le manque d'infrastructures, notamment pour le secteur de l'électricité et des transports constituent une contrainte majeure pour les entreprises nationales et étrangères. Cependant, certaines études tentent à démontrer que les infrastructures de transport n'ont pas d'effets sur la croissance économique. Keho (2008) s'est statué sur la causalité entre dépenses publiques et croissance économique et conclut que c'est la croissance économique

qui influence le niveau des dépenses en infrastructures de transport et non le contraire. Selon l'auteur, le fait que les dépenses en infrastructures de transport n'influence pas la croissance économique comme les modèles économiques endogènes le prédisent peut être dû à leur mauvais état.

Mais, selon la Banque Mondiale (2009), dans son rapport de l'étude portée sur les infrastructures en matière d'électricité, de l'eau, de routes, des communications et des technologies de l'information dans vingt-quatre pays d'Afrique dont onze francophones, l'état déplorable des infrastructures en Afrique Subsaharienne freine la croissance des pays de deux points chaque année et limite la productivité des entreprises jusqu'à 40%.

L'investissement en infrastructures présente un enjeu important pour la croissance lorsqu'il est entrepris avec un objectif de productivité et d'efficacité à moyen-long terme. C'est pourquoi dans son rapport de 2014, la Banque Mondiale avait abordé le lien entre les infrastructures et le développement économique, notamment le rôle moteur des infrastructures dans la croissance économique et la nécessité de concilier l'accroissement indispensable de la quantité de capital d'infrastructure avec l'amélioration de la qualité des services. Le rapport souligne que « l'infrastructure peut beaucoup pour la croissance économique, la lutte contre la pauvreté et la préservation de l'environnement, mais seulement quand elle assure des services qui répondent à la demande effective et qu'elle fait bien ». La secrétaire d'Etat adjoint des affaires africaines, M. Johnnie Carson, lors d'une allocution le 28 avril 2010 à Washington, à l'occasion de la quatrième conférence des Etats Unis d'Afrique sur l'infrastructure qui tient tous les ans sous le couvert du Corporate Council on Africa (CCA) déclarait « L'Afrique (...) ne peut pas espérer combler son retard en matière de développement, ou parvenir au rang des régions à revenu moyen si elle ne développe pas ses infrastructures, dont l'insuffisance constitue actuellement une entrave fondamentale au commerce, aux investissements et à la croissance. Le mauvais état des routes, des voies ferrées et des ports ajoute de 30 à 40% aux coûts des échanges commerciaux entre les pays du continent.

Ali *et al.* (2003), cité par Etéka (2017), ont montré que les infrastructures sont bien à l'avant-garde de la lutte contre la pauvreté, en particulier en milieu rural. Ils mettent l'accent sur trois secteurs clefs à savoir : les réseaux routiers, l'irrigation et l'électricité.

Gaou (2004), a montré l'importance des infrastructures de transport sur le développement économique d'une localité et d'un milieu rural en particulier. Dans ses analyses, il a montré l'impact de l'aménagement et de l'entretien du réseau routier sur la commercialisation et l'évacuation des productions économiques locales en général, et des produits agricoles en

particulier. L'auteur aborde la question, attirant l'attention des collectivités locales et des populations rurales sur les conséquences néfastes et douloureuses que l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures routières ont sur la vie économique et sociale du secteur d'étude.

Dossou (2008), dans un cadre plus précis, s'est intéressé aux impacts socio-économiques de la route Abomey-Bohicon-Kétou sur le développement de la commune de Zagnanado. L'auteur a présenté d'abord les infrastructures routières. Ensuite, il fait une brève présentation de l'état de précarité de cette route. A ce niveau, il fait l'inventaire des incidences du bitumage de cette infrastructure sur le développement de la commune de Zagnanado et a dégagé ses incidences économiques sur le secteur primaire, le secteur secondaire et celui du tertiaire du milieu.

Kindoho (2005), relate les réalités des pays sous-développés et de leurs milieux ruraux. Selon lui, « les routes rurales servent à envoyer les productions agricoles vers les centres de consommation, de commercialisation et de transformation. Les pistes rurales sont très importantes dans un pays où l'économie est basée sur l'agriculture, pour la simple raison que lorsqu'une piste est coupée ou très dégradée, les producteurs situés dans la zone d'influence ne mettent plus à contributions leur force d'accès aux services de base ».

Selon Agui (2016), le transport routier est sans aucun doute la forme la plus importante de transport de la sous-région. Les camions transportent bien plus des marchandises que l'on déplace à travers l'Afrique de l'Ouest qu'aucune autre forme de transport.

L'amélioration de l'accès aux services de transport contribue à l'atteinte des OMD. Le développement du transport a un impact positif sur la réduction de la pauvreté monétaire (OMD1, cible 1). En effet le transport routier, le transport ferroviaire et le port, s'ils sont compétitifs, contribuent à réduire des coûts de production de produits de consommation et par conséquent accroît le revenu réel des populations. En milieu urbain, les infrastructures de transport améliorées constituent un appui indispensable aux industries manufacturières et de service et par conséquent contribuent à la création d'emplois (Houinsou, 2013). Selon le même auteur, les infrastructures de transport facilitent le transfert des matières premières et des produits finis respectivement vers les zones de transformation et d'utilisation, de même que le déplacement des hommes des lieux de résidence vers ceux de production et d'échange. Elles sont donc facteurs de création de richesse.

Tous ces auteurs ont abordé le rôle des transports et des infrastructures routières dans la croissance économique et le bien-être social. Ils relèvent le rôle fondamental des infrastructures dans l'accès aux services sociaux. Ici, le travail met l'accent sur la

contribution des infrastructures routières à l'amélioration des conditions de vie des populations dans la Commune de Savalou. Le modèle FFOM dont la version originale est en Anglais appelée SWOT est utilisé pour les analyses.

### **1.1.2. Problématique**

Du fait de la moindre dotation infrastructurelle, l'accent est souvent mis dans les zones rurales sur l'enclavement comme obstacle au développement économique. Le maillage infrastructurel répond à une volonté de désenclavement pour ces territoires ruraux, perçue comme telle par les habitants de ces zones, ainsi que par les décideurs locaux qui doivent faire face à des dépeuplements et des difficultés économiques. La Banque Mondiale (1994), dans son rapport consacré au développement des infrastructures et le sommet des Nations Unies sur l'adoption des Objectifs du Millénaire sur le Développement (OMD) en 2003, ont fait des infrastructures un défi majeur pour le développement de l'économie et l'amélioration des conditions de vie des populations. Le transport présente, au plan mondial, l'une des plus importantes activités humaines du fait qu'il est indispensable dans l'économie et joue un rôle majeur dans les relations spatiales entre les lieux géographiques. Ainsi donc, Selon Kaufmann (2008), la faiblesse des infrastructures en Afrique a des répercussions humaines directes et indirectes importantes et constitue un frein au développement. Cette position a été renforcée par la Banque Mondiale (1994) qui a relevé l'insuffisance des infrastructures routières comme l'un des handicaps majeurs économiques et sociaux des pays africains, notamment ceux situés au Sud du Sahara.

Les investissements en infrastructures de transport et plus particulièrement en infrastructures routières, sont comptées dans les facteurs et conditions qui accompagnent la croissance économique. Les grands investissements occupent une place dans tout programme de développement à long terme puisqu'ils se rangent dans l'aménagement du territoire qui est le plan de développement qui couvre la durée la plus longue.

Ainsi, les infrastructures routières constituent un domaine essentiel pour les grandes économies en vue de stimuler la croissance. Les pays qui ont réussi à s'imposer en tant que puissance économique sont ceux-là qui se sont dotés d'un important réseau routier, (Imbert et Tao, 2015). Il va alors de soi qu'un pays comme le Bénin qui aspire à l'émergence, accorde une place de choix au développement de son réseau routier car le déficit en la matière est criard et hypothèque son décollage économique.

Les infrastructures de transport sont, au Bénin, les principaux outils de la mise en exploitation des richesses qu'il recèle, de développement durable et d'ouverture sur le reste de la sous-région (Winsou, 2012) cité par Madogni (2016). Le rapport de la Banque

Mondiale (1994) sur le développement dans le monde portant sur les infrastructures stipule : « les pays en développement qui veulent tailler une place sur les marchés mondiaux ou s'intégrer aux réseaux d'approvisionnement multi sources doivent opérer des choix judicieux pour le développement de leurs infrastructures de transports et des télécommunications ». C'est donc conscient de la fonction importante de l'infrastructure dans l'activité économique que les dirigeants africains ont mis en place le Nouveau Partenariat pour le Développement Economique de l'Afrique (NEPAD). Le Transport est un facteur dans la détermination des prix des biens et services, procure l'accès à l'emploi, la santé et l'éducation et d'autres services sociaux. Le développement économique d'un pays demande, comme tout développement d'organisme vivant, une activation d'échanges. Or, il n'existe pas d'échanges qui ne supposent pas de déplacement des biens, des idées et des personnes (Bossa et Kponnon, 2006). L'existence des réseaux performants d'infrastructures de transport et de commerce a pour effet d'amplifier les échanges dans l'espace intégré. La baisse des coûts de transport, qui en résulte s'est traduite par un élargissement du marché et du volume des transactions conformément aux prédictions des modèles de gravité. Les infrastructures routières jouent ainsi un rôle prépondérant dans la vie économique et socioculturelle d'une localité ou d'une nation. Selon Escribano et al. (2008), dans la plupart des pays africains, en particulier les pays à faible revenu, les infrastructures apparaissent comme la principale contrainte imposée aux affaires, faisant baisser la productivité des entreprises d'environ 40 %. En ce début du XXIème siècle, l'un des problèmes auquel, les pays en développement doivent faire face, est le problème des infrastructures. En Afrique, le développement des infrastructures se fait à un rythme lent, par rapport à d'autres régions du monde, ce qui peut freiner la croissance économique et contribuer à accentuer la pauvreté. L'intensification de la production ne peut se concevoir sans l'aménagement des voies de communication permettant l'acheminement facile des récoltes vers les ports d'embarquement (Ritter, 1971). Les pays africains sont confrontés au problème de manque d'infrastructures de transport ; et donc au retard de croissance économique.

En effet, les dépenses du Ministère des Travaux Publics et des Transports qui, en 1997, représentaient 1,7% du PIB et 10% des dépenses totale sont tombées à 1,5% du PIB et à 9% des dépenses totales en 2003 puis à 0,8% du PIB en 2006. Les crédits alloués à ce secteur attestent l'engagement du gouvernement en faveur des infrastructures de transport.

Malgré tous ces efforts, le Bénin ne dispose que de 0,23km de route bitumée pour 1000 habitants (0,012km/km<sup>2</sup>), contre 0,62 km pour 1000 habitants au Ghana (DGI/DGSI, 2015). Le Bénin est donc confronté à un sous-développement des infrastructures routières qui peut

expliquer, en partie, le niveau très élevé des coûts de transport de biens et de personnes; des transactions et des facteurs de production ; la faible productivité du travail ainsi que la faiblesse du marché intérieur.

Notons par ailleurs que le faible niveau d'investissement dans le secteur routier ainsi que la mauvaise orientation des dépenses publiques d'investissement et d'entretien de nos routes représente les principales raisons de l'inefficacité du réseau routier national et de sa faible contribution à la croissance économique.

En effet, selon INSAE (2006), au cours de la période 1998-2000, le taux de croissance économique du Bénin a été en moyenne de 5%. En 2001, ce taux est passé à 6,2% avant de chuter à 3,1% en 2004 et à 2,9% en 2005. Cela empêche l'atteinte des objectifs d'amélioration de l'activité économique. L'Etat béninois s'est clairement engagé depuis 2006 à relever les défis d'une croissance accélérée. Après une baisse continue de sa croissance économique de 2001 à 2005, l'économie béninoise a évolué de façon soutenue. Le taux de croissance est passé de 3,1% en 2006 à 4,6% en 2007 puis 5% en 2008. (INSAE, 2009)

La croissance économique du Bénin n'a pas progressé de façon linéaire entre 2009 et 2017. Ainsi, entre 2009 et 2010, elle est respectivement de 2,7% et 2,2%. Elle passe à 3,5% en 2011 ; 5,4% en 2012 puis 5,6% en 2013. (INSAE, 2014). Toujours selon la même institution, le Bénin a enregistré une croissance économique de 6,5% et 5,2% respectivement en 2014 et en 2015. En 2016, la croissance est 4% puis de 5,6% en 2017.

Le gouvernement du Bénin s'est engagé à promouvoir des investissements dans les secteurs clés du développement, et continue à mener des réflexions relatives aux facteurs de la croissance de toutes les communes du pays.

Dans un tel contexte, et étant donné la place centrale que les autorités accordent aux infrastructures routières, il est important de savoir si les investissements réalisés jusque-là dans les infrastructures routières dans la commune de Savalou ont comblé les attentes. Pour comprendre cette problématique, les questions suivantes ont fait objet de notre réflexion:

- quel est l'état des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou ?
- quel est l'apport des infrastructures routières à la croissance économique de la commune de Savalou ?
- quels sont les handicaps au développement des infrastructures routières et leur apport à la croissance économique de la commune de Savalou ?

C'est dans le but de répondre à ces interrogations que le sujet : « **Infrastructures routières et amélioration des conditions de vie des populations dans la commune de Savalou** » a été choisi.

Pour soutenir la réponse aux questionnements, quelques hypothèses ont été émises.

#### **1.1.2.1. Hypothèses de travail**

1. La commune de Savalou dispose d'un important réseau d'infrastructures routières.
2. Les infrastructures routières participent significativement et positivement à l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou.
3. Beaucoup de contraintes anihilent le développement des infrastructures routières et leurs apports à la croissance économique.

Ces différentes hypothèses, sont des aspects à valider ou invalider pour contribuer à la compréhension des questions liées à l'amélioration des conditions de vie des populations due aux infrastructures routières.

#### **1.1.2.2. Objectifs de recherche**

L'objectif global de ce travail est d'évaluer la contribution des infrastructures routières dans l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou.

De façon spécifique, il s'agit de :

1. étudier l'état des infrastructures routières dans la commune de Savalou.
2. mesurer l'effet des infrastructures routières sur l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou.
3. Proposer des mesures efficaces de gestion des infrastructures routières afin d'améliorer leur impact sur l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou.

#### **1.1.3. Clarification des concepts**

Il s'agit ici d'essayer des explications à certains mots ou expressions et les placer dans le contexte de ce travail.

**Transport** : selon le dictionnaire Larousse (2013), c'est l'ensemble des divers modes d'acheminement des personnes ou des marchandises. Opération physique qui consiste à déplacer des marchandises ou des voyageurs d'un point A (origine) vers un point B (destination) moyennant rémunération ou non. Selon Winsou (2012), il y a transport dès qu'il y a déplacement entre un point de départ et un point d'arrivée. Dans le cadre de ce travail, le transport est le déplacement des personnes et des biens d'un point de départ à un

point d'arrivée moyennant rémunération et utilisant les infrastructures routières comme support.

**Infrastructures de transport** : c'est l'ensemble des installations fixes qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport,

([https://fr.wikipedia.org/wiki/infrastructure\\_de\\_transport](https://fr.wikipedia.org/wiki/infrastructure_de_transport)), consulté le 20 juillet 2018 à 19h. Selon Kombieni (2005), c'est l'ensemble des équipements économiques ou techniques. Dans le contexte de ce travail, c'est l'ensemble des installations nécessaires au fonctionnement du transport routier (gares routières, parc de stationnement.....).

**Infrastructures routières** : Au sens large, la notion d'infrastructure associe étroitement les services attachés aux équipements, et elle comprend les routes, les autoroutes, les voies ferrées, les ports et les aéroports, les réseaux de télécommunications, les réseaux nationaux de distribution de gaz, de l'électricité et de l'eau, etc. Il s'agit de tous les investissements qui développent et facilitent la circulation des personnes et des biens (Barro, 1990). Les infrastructures routières doivent être comprises ici dans un sens qui intègre non seulement la chaussée et les aménagements divers, comme les ilots dans les intersections, mais aussi les accotements, les signalisations ainsi que l'environnement perçu par le conducteur.

**Réseau routier** : Pour Cret (1970), le réseau est un système spatial qui assure la circulation de matières, de biens, de personnes ou d'informations. Le réseau routier se compose de routes nationales (revêtues et non revêtues), de pistes rurales (classées et non classées) et d'une voirie urbaine, (Kpemoua, 2016). Selon Tchokpon (2008), c'est l'ensemble des routes et pistes et leur disposition spatiale dans une portion de l'espace donné. Dans le cadre du présent travail, le réseau routier désigne l'ensemble des voies qui assurent le déplacement des personnes et des biens sur un territoire.

**Croissance économique** : elle est définie par Bernier (1998), comme « une augmentation de la production sur une longue période. Elle désigne de façon générale l'augmentation des biens et services produits par une économie sur une longue période donnée. Selon Perroux (1970), la croissance économique correspond à « l'augmentation soutenue durant une ou plusieurs périodes longues d'un indicateur de dimension ; pour une nation : le produit global brut ou net en terme réels ». Le terme de croissance est donc conventionnellement utilisé par les économistes pour décrire un accroissement de la production sur le long terme. Dans cette étude, la croissance économique désigne la variation positive de la production de biens et de services dans une économie sur une période donnée, généralement une période longue. En pratique, l'indicateur le plus utilisé pour la mesurer est le produit intérieur brut (PIB). Il

est mesuré « en volume » ou « à prix constants » pour corriger les effets de l'inflation. Le taux de croissance, lui, est le taux de variation du PIB. On utilise souvent la croissance du PIB par habitant comme indicateur de l'amélioration de la richesse individuelle, assimilée au niveau de vie.

**Développement économique** : C'est un ensemble d'évolutions positives dans les changements structurels, d'une zone géographique ou d'une population, qui engendrent l'enrichissement de la population et l'amélioration des conditions de vie (Brasseul, 2008). Selon (Lassida, 2010), le développement économique nécessitant notamment de la création de richesses, on associe développement économique et « progrès », puisqu'il entraîne, généralement, une progression du niveau de vie des habitants. On parle alors d'amélioration du bien-être social (au sens économique). La volonté de concilier simple développement économique et progrès ou amélioration du bien-être a amené à forger, à côté des indicateurs de développement traditionnels (PNB, PIB), d'autres indicateurs, tels que l'indice de développement humain (IDH), qui prend en compte la santé, l'éducation, le respect des droits de l'homme. Pour cette étude, le développement économique fait référence à l'ensemble des mutations positives (techniques, démographiques, sociales, sanitaires...) que peut connaître une zone géographique (monde, continent, région, pays...).

## **1.2. Démarche méthodologique**

La méthodologie adoptée pour la présente étude est structurée autour des points suivants : la collecte des données, le traitement des données, l'analyse des résultats, les difficultés rencontrées et les limites de la recherche.

### **1.1.1 Collecte des données**

Pour mener à bien cette étude, plusieurs types de données ont été utilisés.

#### **1.2.1.1. Données collectées**

Les données collectées dans le cadre de ce travail sont :

- des données relatives à l'évolution démographique et aux activités économiques de la commune de Savalou ;
- des données relatives aux atouts physiques du milieu ;
- des données relatives à la qualité et la densité des infrastructures de transport de la localité ainsi que les conditions de leur mise en place ;
- des données cartographiques et photographiques du milieu ;
- des données issues des enquêtes sociogéographiques.

### 1.2.1.2. Techniques de collecte des données

Plusieurs techniques de recherche sont utilisées dans le cadre de ce travail pour obtenir des données nécessaires à l'explication des phénomènes observés sur le terrain. Elles sont relatives à la recherche documentaire à travers les centres de documentation, l'entretien semi-structuré, des observations directes sur le terrain et l'enquête de terrain par questionnaire.

#### 1.2.1.2.1. Recherche documentaire

La recherche documentaire permet de cerner les notions du concept «infrastructures routières» de comprendre ses contours afin de choisir l'orientation à donner aux travaux de recherche.

La recherche documentaire est faite à travers les bibliothèques de l'UAC, de la FLASH, du Département de Géographie, de la FASEG et les centre de documentation de l'INSAE et de la DGAE. Aussi, avons-nous fait la recherche des informations sur le processus de construction et d'entretien des routes et pistes, le réseau routier de la commune de Savalou, la densité routière ainsi que les projets routiers en perspective pour Savalou à la Direction Générale des Infrastructures (DGI), lieu d'accueil de notre stage. Tout ceci a permis de faire le point des diverses études menées sur les infrastructures de transport, de recenser la documentation existante de la prise en compte des enjeux des infrastructures routières dans les programmes et politiques de développement. Les sites internet ont été mis à contribution pour compléter et garantir une fiabilité de ce travail de recherche. Nous avons visité le centre de documentation de la Mairie de Savalou lors des enquêtes de terrain. Le tableau I suivant présente la synthèse de la recherche documentaire.

**Tableau I:** Résumé de la recherche documentaire

Centre de documentation	Nature des documents	Type d'informations recueillies
Centre de documentation de la FLASH, l'UAC, IGATE ;	Thèses, Mémoires, Livres, Rapports et articles	Informations relatives au sujet. Méthodologie liée à la revue de littérature.
Centre de documentation du Ministère de l'Economie, des Finances. (MEF)	Mémoires, revues scientifiques, rapports et articles	Informations sur les statistiques économiques. Financement des projets de réalisation
FASEG	Rapport, livre mémoires et thèses. Revues memento articles	Information d'ordre général, économique, planification des infrastructures et ouvrages publics

INSAE	Annuaire sur les infrastructures de transport Données statistiques sur les transports	Informations statistiques sur le développement économique ; PIB et agrégats macroéconomiques ; démographie
Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE)	Rapports, Mémoires, Revues.	Données sur la croissance économique
Centre de documentation du Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)	Mémoires, revues scientifiques, rapports de projets et articles	Informations générales et spécifiques sur les infrastructures routières.

Les données recueillies sont complétées par celles du terrain à travers les entretiens semi-structurés, les observations directes et des enquêtes par questionnaires.

#### **1.2.1.2.2. Entretiens semi-structurés**

Nous nous sommes entretenus avec les autorités locales et communales ; les conducteurs de taxi moto/auto ; les agriculteurs ; les artisans ; les usagers des gares routières et des marchés afin de connaître les incidences du réseau routier sur le développement de leurs activités respectives et sur la croissance économique de la commune ainsi que les perspectives pour un meilleur développement des infrastructures routières dans la commune de Savalou.

#### **1.2.1.2.3. Observations directes**

Elles sont faites à l'aide d'une grille d'observation. Ces observations nous ont permis de cerner l'effet des infrastructures routières sur l'économie de la commune. Par ces observations, nous avons eu aussi une idée sur l'état de praticabilité desdites infrastructures. Lors de ces visites, les appareils de photographie nous ont permis de prendre certaines images illustratives de nos recherches.

#### **1.2.1.2.4. Enquête par questionnaire**

Des questionnaires élaborés sur la base des différentes thématiques de l'étude sont adressés à la population cible. Ces questionnaires ont permis d'avoir la conception des usagers sur l'état des infrastructures routières, les rapports qu'ils établissent entre la route et le développement économique de leur commune. Nous avons déroulé ces enquêtes pendant les mois d'août et septembre 2018.

### **1.2.1.3.Outils et matériel de collecte d'informations**

Les outils et matériels qui sont utilisés au cours des travaux sont :

- ✓ le guide d'entretien pour recueillir les informations auprès des autorités à divers niveaux ;
- ✓ des questionnaires pour obtenir des informations spécifiques auprès des usagers enquêtés ;
- ✓ un appareil photo numérique pour l'enregistrement des données observables : les pistes, les routes, les usagers de ces infrastructures, les moyens de déplacement, etc.
- ✓ Un enregistreur audio permettant de prendre certaines conversations rapides avec les opérateurs économiques et transporteurs pressés ; afin de recourir à certains aspects importants de la discussion.

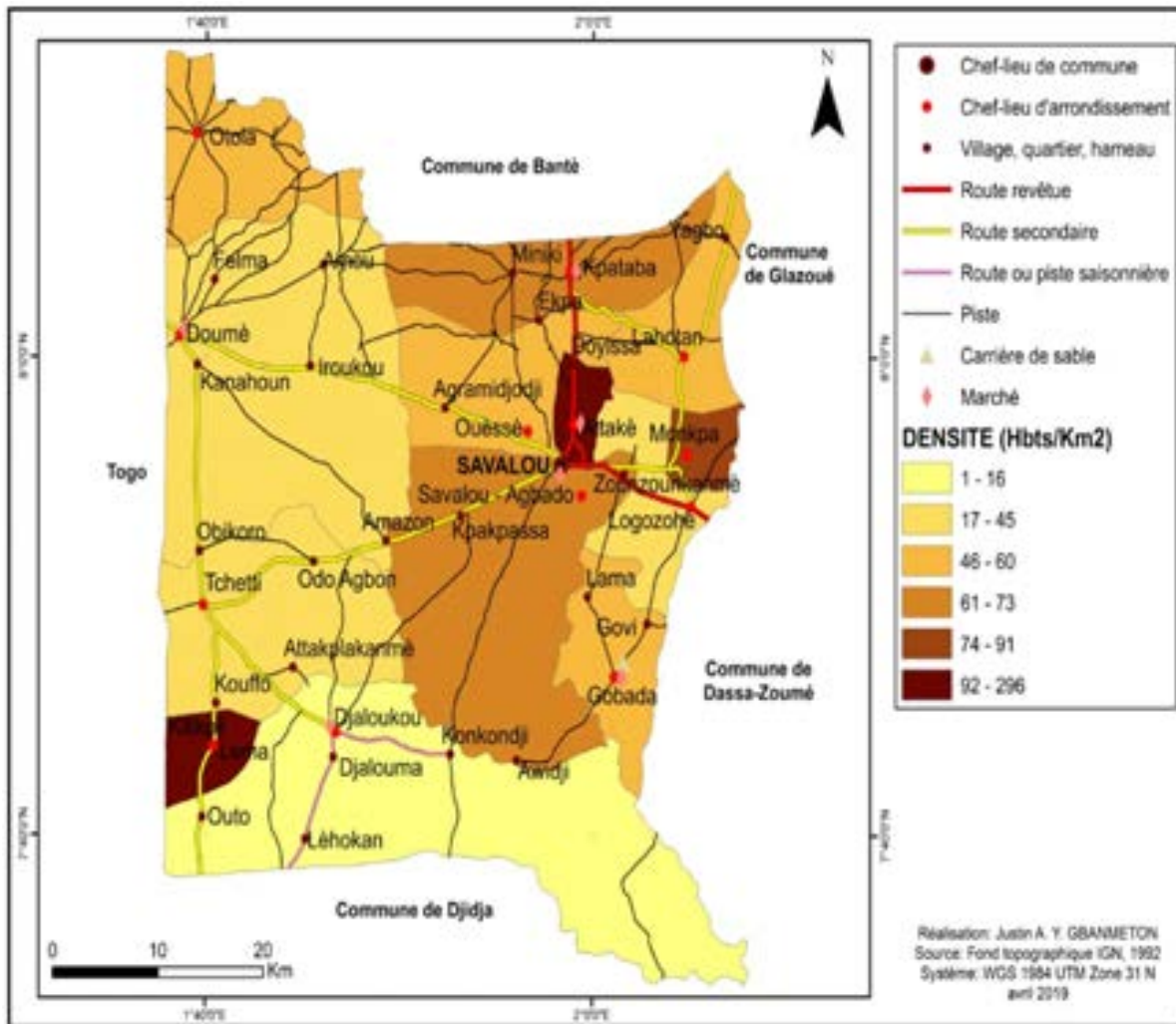
### **1.2.1.4.Echantillonnage**

Cette recherche prend en compte les autorités locales et communales, les responsables en charge des infrastructures, les usagers de la route (commerçants, marchands, paysans, transporteurs) de la commune ou autres.

La commune de Savalou comporte quatorze (14) arrondissements. Pour obtenir des informations fiables, les arrondissements de Savalou-Aga, Savalou-Agbado, Tchetti, Gobada, Kpataba, Lahotan, Djaloukou et Doumè sont pris en compte à cause de l'importance de leur réseau routier. Les facteurs ayant favorisé le choix de ces arrondissements sont entre autres :

- l'importance du réseau routier ;
- l'existence des marchés d'échanges ;
- le flux de personnes ;
- la présence des carrières de sable ;
- la densité de la population et
- la distance qui sépare l'arrondissement du chef lieu de la commune.

Ils sont matérialisés sur la figure 1 ci-dessous.



**Figure 1** : Facteurs favorisant le choix des arrondissements

Le choix des personnes enquêtées repose sur des critères suivants :

- exercer l'une des activités suivantes : commerce, transport, agriculture, artisanat ;
- avoir vécu dans la commune pendant au moins quatre (4) ans.
- avoir un âge supérieur ou égal à 20 ans.
- Etre usager des routes de la commune.

La taille de l'échantillon a été déterminée par la formule de Schwartz (1995).

$$X = (Z\alpha)^2 \times pq/i^2$$

Avec : X = la taille de l'échantillon;

$Z\alpha = 1,96$  écart réduit correspondant à un risque  $\alpha$  de 5 % ;

i = précision désirée égale à 5 %

$p = n/N$ ; avec p = rapport des ménages des huit (08) quartiers/villages retenus (n) au nombre total de ménages dans commune (N).

Ainsi,  $p = n/N$

$$P = 5929/28001$$

$$= 0,21 \text{ soit } 21\%$$

$$q = 1-p = 0,79 \text{ ou } 79\%$$

$$X = (1,96)^2 \times 0,21(1-0,21)/ 0,05^2$$

Au total, l'échantillon est composé de 255 ménages répartis dans les huit arrondissements choisis. Pour répartir les 255 ménages entre les arrondissements, il a été procédé à une règle de trois. Elle a consisté à faire le rapport entre le produit obtenu (en multipliant le nombre de ménages de chaque arrondissement par la taille de l'échantillon recherché) et le nombre total de ménages des huit arrondissements.

Il est à noter que nous avons choisi un village/quartier de ville par arrondissement. Donc le nombre de ménages de l'arrondissement se confond au nombre de ménages du village/quartier de ville. La répartition de l'échantillon est présentée dans le tableau II.

**Tableau II** : Répartition de l'échantillon

Secteur d'étude	Arrondissements	Nombre de ménages du quartier/ Village	Nombre de ménages enquêtés	Proportion (%)
<b>Savalou</b>	Savalou-Aga (Missè)	864	37	14,51
	Savalou-Agbado (Zounzonkanmè)	363	15	5,88
	Gobada (Gobada)	780	33	12,94
	Tchètti (Tchètti)	946	41	16,08
	Lahotan (Aouankanmè)	483	21	8,24
	Doumè (Afè-Zoungo)	1392	60	23,53
	Djaloukou (Konkondji)	576	25	9,8
	Kpataba (Codji)	525	23	9,02
<b>TOTAL</b>	<b>08</b>	<b>5929</b>	<b>255</b>	<b>100</b>

**Source:** INSAE, 2013 et résultats de calcul, 2018

En plus de cet échantillon, un guide d'entretien est adressé :

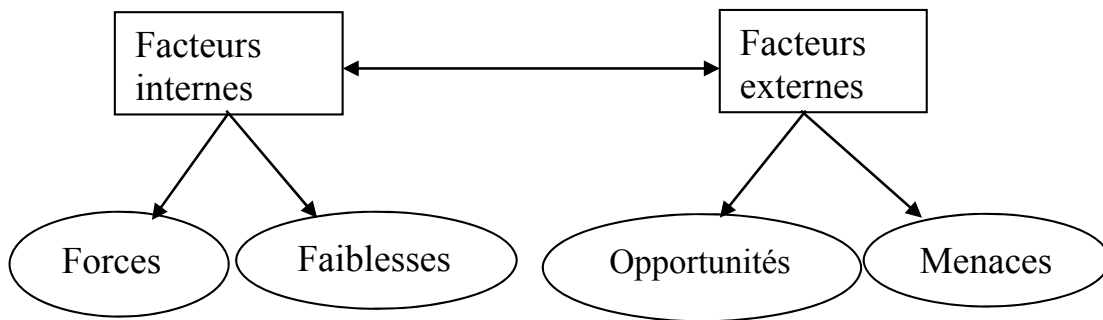
- ✓ aux autorités locales ;
- ✓ aux agents du service financier et économique de la mairie ;
- ✓ aux autorités en charges des infrastructures et des transports ;
- ✓ aux agents du service des travaux publics et urbanisme de la mairie de Savalou.

### 1.1.2 Traitement des données

Cette étape prend en compte le dépouillement des fiches de relevés et de collecte de données préliminaires. Les logiciels de traitement de données tels que Excel 2016, SPSS et Word 2016 ont été utilisés pour reproduire des graphes et des tableaux ; pour les analyses et les interprétations et le traitement de texte.

### 1.1.3 Analyse des résultats

Les données sont analysées selon le modèle FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces) en tenant compte aussi bien des objectifs de la recherche que ceux de la commune ; des atouts et contraintes, des défis de développement et des conditions de vie des populations de ladite Commune. Le modèle FFOM est présenté à la figure 2.



**Figure 2 :** Schéma du modèle FFOM, Gbanméton, 2018

Ce modèle est un outil d'analyse intégré des phénomènes socio-économiques et démographiques. Il nous a permis d'identifier les facteurs qui influencent la construction des infrastructures routières et la croissance économique dans la commune de Savalou.

Ce chapitre a permis de mieux cerner les concepts liés à l'étude et de montrer la démarche méthodologique adoptée pour collecter, traiter les données et informations qui sont recueillies aux fins d'atteindre les objectifs de l'étude.

Ainsi, le chapitre 2 nous permettra de connaître le cadre pratique de l'étude et l'état des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou.

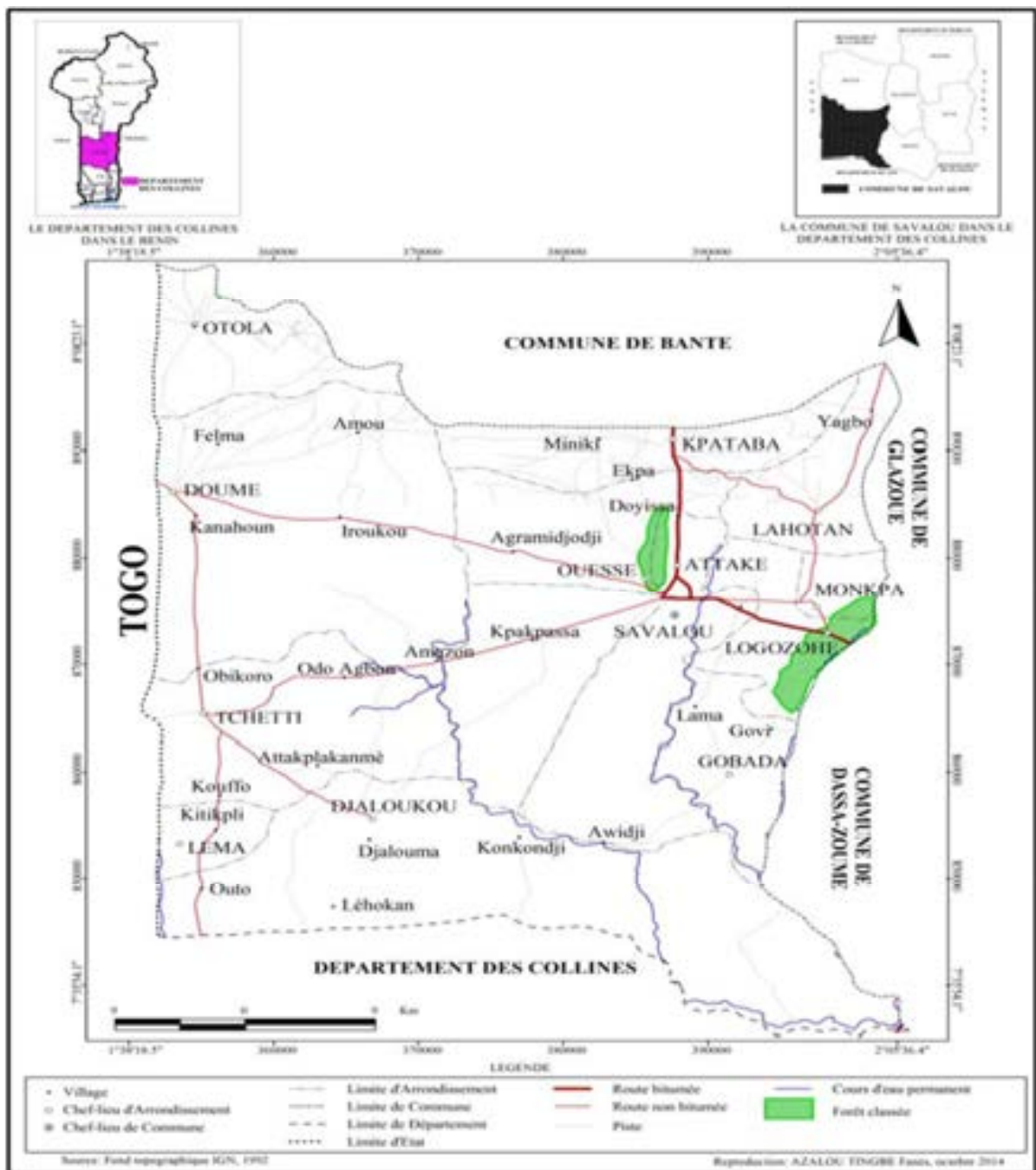
## **CHAPITRE II : CADRE PRATIQUE DE L'ETUDE ET ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.**

Ce chapitre présente le cadre géographique et administratif de la commune de Savalou, les conditions physiques et humaines favorables à l'installation desdites infrastructures et l'état des lieux des infrastructures routières.

### **2.1 Situation géographique et administrative de la commune de Savalou.**

La commune de Savalou est située entre 7°35' et 8°13' de Latitude Nord et entre 1°30' et 2°6' de Longitude Est. Elle est limitée au Nord par la Commune de Bantè, au Sud par la commune de Djidja, à l'Est par les communes de Dassa-Zoumè et Glazoué et à l'Ouest par la République de Togo.

La commune de Savalou a une superficie de 2674 km<sup>2</sup> ; ce qui représente 2,37% du territoire national du Bénin. Elle est subdivisée en quatorze (14) arrondissements dont quatre (4) urbains (Savalou-Aga, Savalou-Agbado, Savalou- Attaké et Ouèssè) et dix (10) ruraux (Logozohè, Lahotan, Monkpa, Gobada, Kpataba, Djaloukou, Doumè, Tchètti, Lèma et Ottola). La figure 3 montre la situation administrative et géographique de la commune de Savalou.



**Figure 3 :** Situation géographique de la commune de Savalou.

## 2.2 Milieu physique

Il s'agit de présenter les éléments physiques du milieu d'étude. Cela permettra d'apprécier les traits caractéristiques du milieu.

### 2.2.1 Relief et nature des sols.

Le relief de Savalou est caractérisé par des affleurements de collines avec un axe orienté Nord-Sud sur une pénéplaine cristalline reposant sur du matériel précambrien du vieux socle granito-gneissique. Nous sommes en présence de roches métamorphiques marquées par des

intrusions magmatiques. La Commune est entourée de plusieurs collines et monts : la chaîne de Savalou, les collines jumelles de Kpataba, le mont Sègui de Logozohè, la chaîne de Monkpa et la colline de Logbosso. Le relief culmine entre 120 et 500 m d'altitude avec une chaîne centrale culminant à près de 500 m et s'étendant sur une vingtaine de kilomètres reliant le centre urbain à l'arrondissement de Kpataba, donnant ainsi à la Commune son appellation du pays de la chaîne des collines. Il existe d'autres massifs périphériques à emprise réduite. Les massifs de Tchètti (dont une sous forme de grotte) et de Doumè.

Les sols rencontrés à Savalou résultent en grande partie de la nature de la roche mère. Ils sont de plusieurs types selon leurs caractères physiques, chimiques et biologiques. Les plus répandus de la Commune sont les sols ferrugineux rencontrés dans les arrondissements de Djaloukou, Kpataba, Lèma, Tchètti, Doumè, Ottola, Savalou-Attaké, Savalou-Agbado et Savalou-Aga. On note aussi les sols ferralitiques rencontrés à Gobada et à Djaloukou ; puis les sols sablo-argileux rencontrés dans les arrondissements de Lahotan, Logozohè et Monkpa. Les sols hydromorphes et des vertisols sont identifiés dans cette zone.

Ces différents types de sols sont favorables à la construction des routes, la culture du maïs, de l'igname, du soja, du néré, du haricot, du manioc, du riz, du coton, du palmier à huile, etc. Par conséquent, le transport et la vente des produits issus des activités agricoles pratiquées sur ces différents types de sols nécessitent un réseau de transport important. Pour qu'un milieu se développe et connaisse une croissance économique, il faut des activités économiques assurées par la mobilité des personnes et des biens. C'est pourquoi les infrastructures routières sont importantes dans le processus de la croissance économique. La figure 4 montre les différents types de sols dans la commune de Savalou.

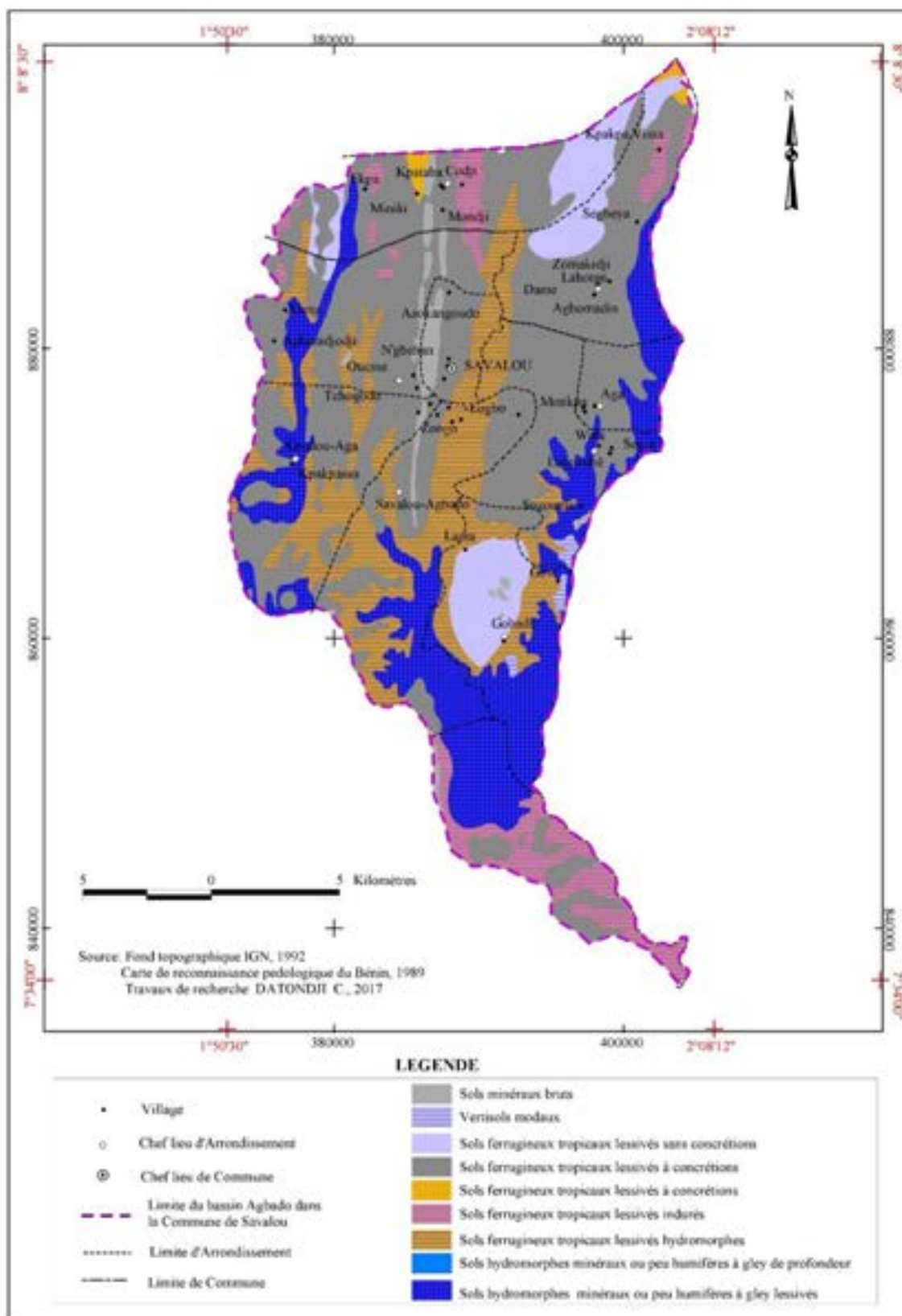
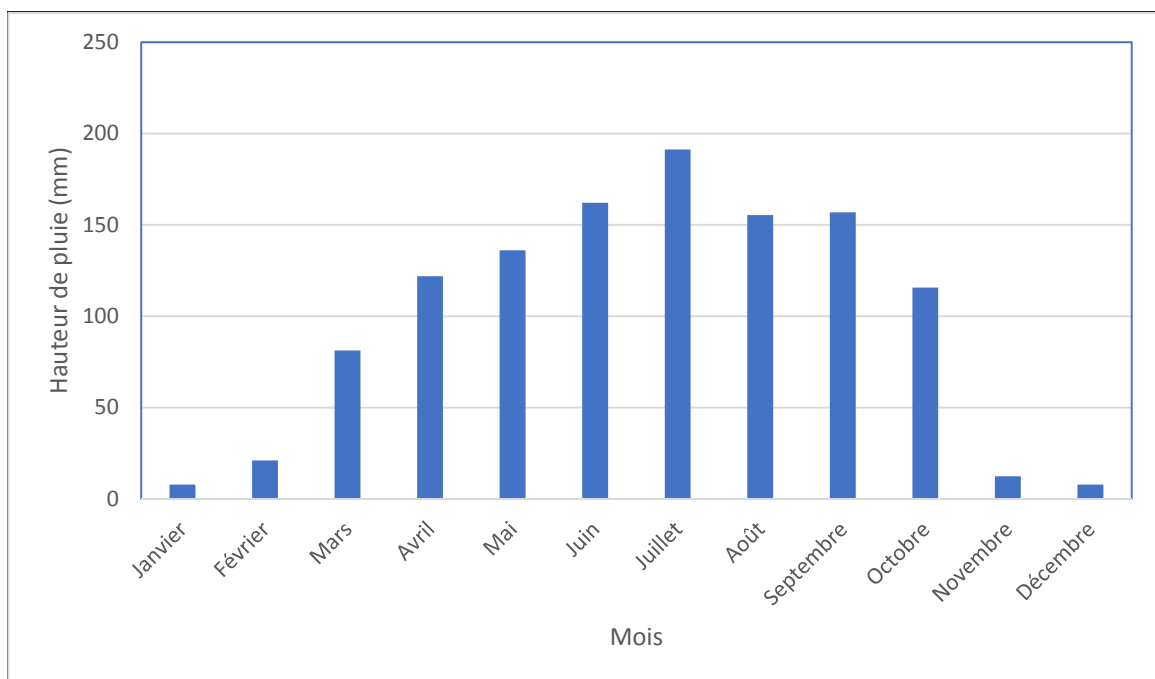


Figure 4 : Les différents types de sols de la commune de Savalou.

### 2.2.2 Climat et hydrographie.

La commune de Savalou bénéficie d'un climat de type soudano-guinéen avec deux saisons pluvieuses (Mars à Juillet et Septembre à Novembre) et deux saisons sèches (Décembre à mars et Août à Septembre). La hauteur moyenne des pluies est de 1150 mm. Mais, cette pluviométrie varie suivant les années entre 864 et 1637 mm. Les températures sont élevées durant toute l'année avec des minima qui se situent entre 23 et 24°C et des maxima qui varient entre 35 et 36°C. Cette variabilité constitue une contrainte aux choix des activités agricoles. C'est une zone où les influences de la mousson du Sud-Ouest et de l'alizé continental appelé Harmattan du Nord-Est se font remarqués pendant la période de décembre à janvier. La figure 5 montre le régime pluviométrique de la commune de Savalou de 1976 à 2015.



**Figure 5** : Evolution mensuelle des hauteurs de pluies à Savalou (1976-2015)

**Source** : ASECNA, 2017.

L'analyse de la figure montre que la commune est moins arrosée de Novembre à début mars. Les précipitations les plus importantes sont constatées à partir du mois d'Avril jusqu'au mois d'Octobre. Le premier pic le plus important de l'année est observé en Juillet avec une hauteur de 191,25 mm. Une légère récession est observée en Août puis le second pic est observé en Septembre. La hauteur de pluie moyenne dans la commune est de 1150 mm. Toutefois, cette pluviométrie varie suivant les années entre 864 et 1637,3 mm.

Ce régime permet à la population de mener ses activités agricoles. Toutes les productions issues de l'agriculture nécessitent des infrastructures routières pour leur transport.

Sur le plan hydrographique, la commune est arrosée par des cours d'eau saisonniers dont les principaux sont Agbado, Klou, Azokan, Gbogui et le Zou. L'espace urbain est traversé par de nombreux affluents de la rivière Agbado. Ce sont des ruisseaux à écoulements intermittents dont les plus importants sont : Kinsissa, Agbéto, Sèhossou et Attaké dont un arrondissement porte le nom.

On note des pentes assez fortes par endroits et la perméabilité de certains sols. Cela fait que les nappes phréatiques utilisées sous forme de puits sont masquées par les dos de baleine qui affleurent à faible profondeur ; ce qui empêche la population de la commune d'avoir des sources d'eau en permanence.

### **2.2.3 Flore et faune.**

La végétation est tributaire du type de sols. Ainsi, plusieurs formations végétales se retrouvent sur l'espace de cette commune formant un paysage de savane malgré l'existence de deux saisons bien tranchées. Elle est constituée par endroits des galeries forestières, des forêts denses sèches, semi décidues, de forêts claires, de savanes boisées, de savanes arbustives et saxicoles. De la base au sommet des collines, les formations végétales varient.

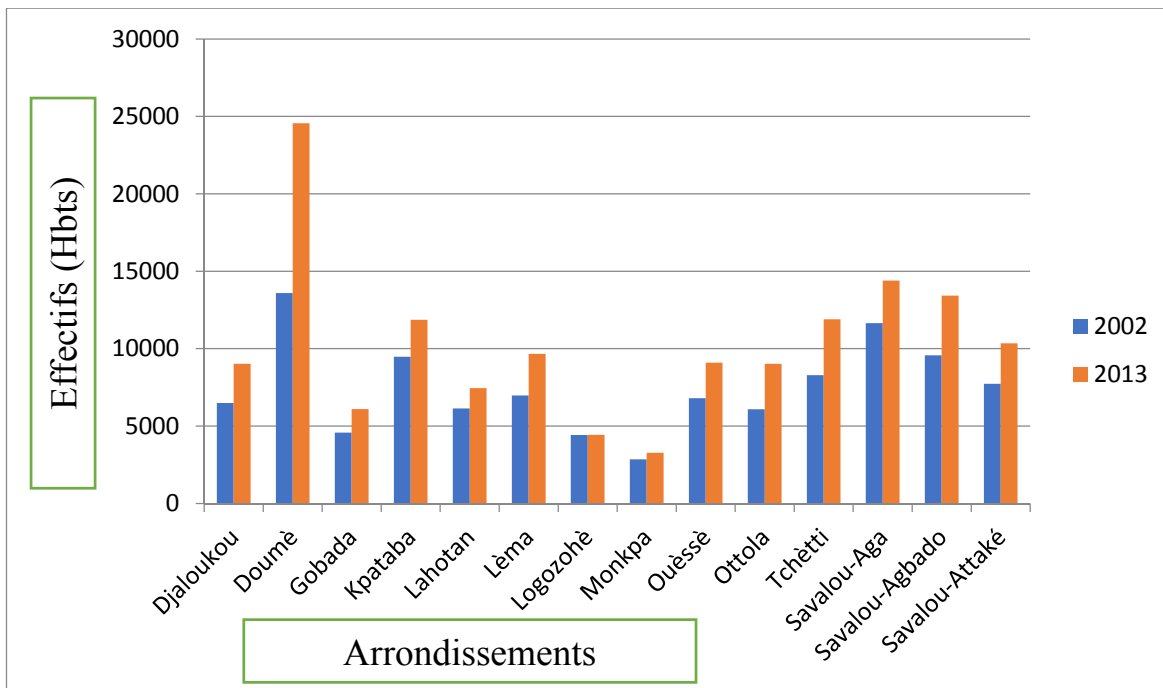
La faune est composée de petits gibiers de forêt dont les aulacodes et quelques espèces de savane telles que les lapins, les céphalopes et les francolins. On remarque aussi de la volaille et quelques fois des antilopes et des grands carnivores.

## **2.3 Milieu humain**

Il s'agit de présenter les facteurs humains favorables au développement des infrastructures et à la croissance économique.

### **2.3.1 Dynamique démographique.**

Avec un taux d'accroissement annuel de 3,75%, la population de la commune de Savalou est de 144549 habitants avec 70289 hommes (soit 48,63%) et 74264 femmes (soit 51,37%). La population agricole est de 91016 habitants (INSAE 2015, RGPH4). Cela confirme que Savalou est une commune majoritairement agricole. Avec une densité de 54 habitants/km<sup>2</sup>, Savalou est la première commune la plus peuplée du département des Collines. La figure 6 montre l'évolution démographique de la population dans la commune entre 2002 et 2013.



**Figure 6 :** Evolution de la population de la commune de Savalou entre 2002 et 2013

**Source :** INSAE, 2013

L'analyse de la figure 6 montre que de 2002 à 2013, la population de la commune de Savalou a évolué à travers les quatorze arrondissements. L'arrondissement de Doumé vient en tête avec une population qui a presque doublé d'effectif. De 13592 habitants en 2002, il compte 24561 habitants en 2013. Ensuite suivent respectivement les arrondissements de Savalou-Aga (14394 habitants), savalou-Agbado (13424 habitants), Tchètti (11897 habitants), Kpataba (11866 habitants) et de Savalou-Attaké (10347 habitants). Les arrondissements de Lèma, Ouèssè, Djaloukou et Ottola ont respectivement comme effectif en 2013, 9666 habitants, 9096 habitants, 9025 habitants et 9024 habitants. Les arrondissements de Lahotan, Gobada, Logozohè et Monkpa sont les moins peuplés avec respectivement 7455 habitants, 6092 habitants, 4435 habitants et 3270 habitants. Globalement, de 104749 habitants en 2002 d'après le RGPH3, la population de Savalou passe à 144549 habitants en 2013 d'après le RGPH4. Cette augmentation s'explique par l'arrivée des fons venus des communes du Zou, des Ibos venus du Nigéria; des Adjias venus du Mono et du Couffo, les Zerman venus du Niger, les Kabiè venu du Togo et les populations des communes voisines telles que Glazoué, Dassa-Zoumè et de Bantè. Ces populations viennent dans la commune soit pour s'acquérir de lopin de terre pour pratiquer les activités agricoles (surtout à l'Ouest de Savalou) soit pour exercer dans l'administration et surtout pour le commerce. On note aussi la présence des Peulh. Toutes ces populations exercent une pression sur tout le réseau routier de la commune dans le cadre

de leurs activités génératrices de revenus. Ainsi donc, pour permettre une mobilité aisée de ces personnes et des biens qu'ils produisent, il faut aménager le réseau routier et le maintenir en bon état. Cela facilitera l'accès rapide et facile aux différents lieux d'échange des biens et par conséquent l'augmentation de la production. Tout ceci pour la croissance économique de la commune.

### **2.3.2 La population.**

La population de Savalou est principalement composée des Ethnies Mahi et Nago. D'autres Ethnies sont également représentées: Fon, Adja, peulh et Bétammaribè. Les deux principaux groupes de la commune sont le groupe Adja-Tado et celui des Yoruba.

Le groupe Adja-Tado est composé des Fon et Mahi; ils représentent 58% de la population totale. Le Mahi est un dialecte linguistiquement rattaché au Fon qui est la langue parlée majoritairement au sud et le centre du Bénin.

Le groupe Yoruba et apparenté inclut les Ifè installés dans l'Ouest de la commune; les Isha au Nord. Ils représentent 32% de la population totale. Parmi les autres groupes ethniques issus des migrations récentes, on trouve les Yom-Lokpa (2, 3%), les Peulhs (2, 2%), les Bétammaribè (2, 5%), les Dendi et les Baatonu (0, 9%).

### **2.3.3 Activités économiques.**

La population de la commune de Savalou est majoritairement rurale. Ses performances économiques sont donc rattachées au secteur primaire et au secteur secondaire. Concernant le secteur tertiaire, le commerce informel occupe une place importante.

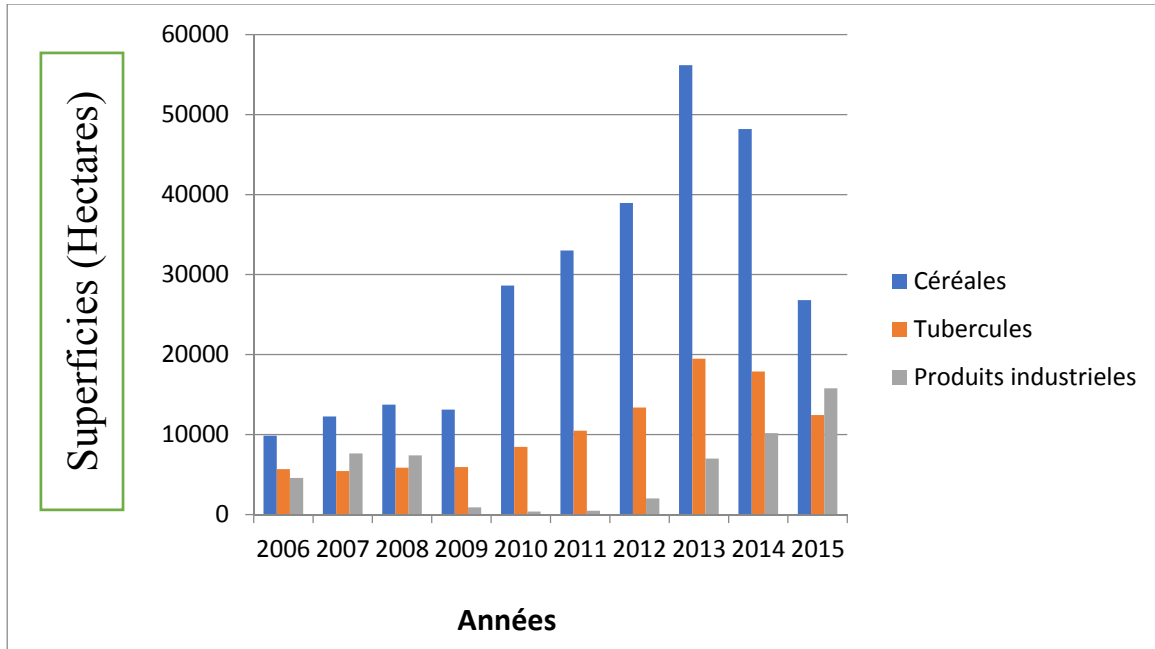
#### **2.3.3.1 Secteur primaire.**

##### **L'agriculture**

La production agricole constitue la base de l'économie de la commune de Savalou. Elle occupe environ 63% de la population active et est pratiquée aussi bien par les femmes que par les hommes. Les principaux produits cultivés sont :

- Pour les cultures vivrières le maïs (*Zea mays*), le manioc (*Manihot utilissima*), le niébé (*Vigna unguiculata*), l'arachide (*Arachis hypogea*), pois d'Angole (*Cajanus cajan*), le haricot (*Phaseolus vulgaris*), le soja (*Glycine max*), le riz (*Oryza sativa*), l'igname (*Dioscore*) ;
- L'ananas (*Ananas bracteatus*), le palmier à huile (*Elaeis guineensis*), l'anacardier (*Anacardium occidentale*), le teck (*tecktona grandis*), le coton (*Gossypium hirsutum*) et beaucoup d'autres arbres fruitiers pour les cultures industrielles ;
- Les maraîchères dont les légumes, le piment (*Capsicum frutescens ou capsicum annum*), le gombo (*Hibisens esculentus*), la tomate (*Lycopersicum esculentum*).

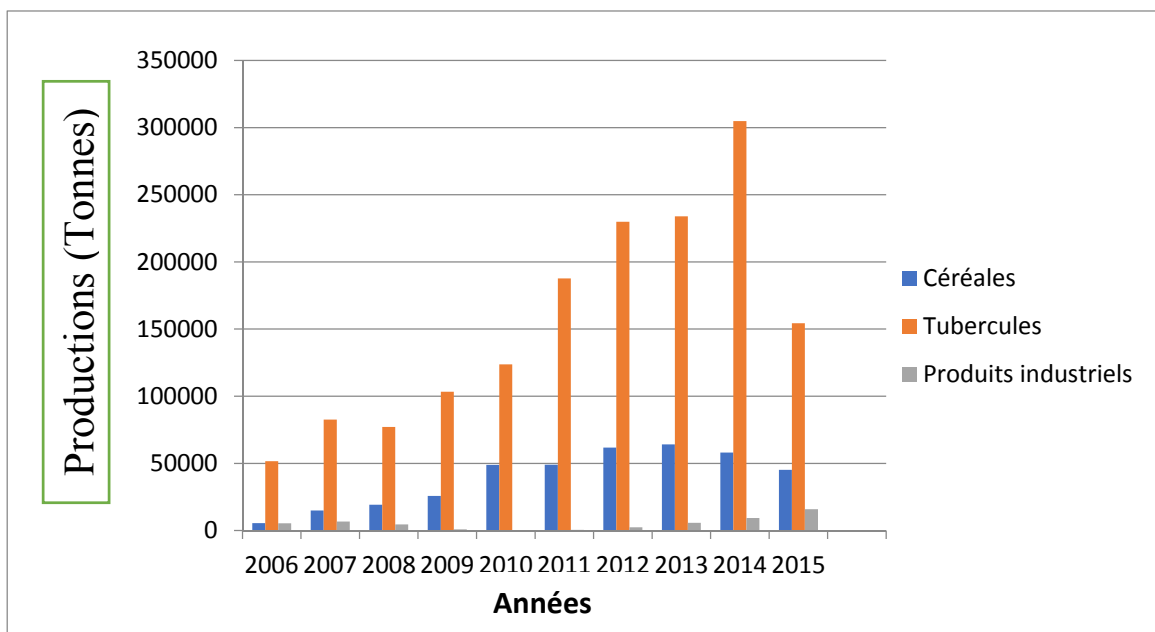
L'agriculture se pratique dans cette commune de façon extensive avec des moyens rudimentaires (houe, coupe-coupe, daba etc.). Elle se pratique aussi selon les techniques du brûlis. La figure 7 montre l'évolution de la superficie emblavée de 2006 à 2015 dans la commune de Savalou.



**Figure 7:** Evolution de la superficie agricole emblavée à Savalou entre 2006 et 2015

**Source :** Mairie de Savalou, juillet 2018.

La figure 8 montre l'évolution de la production agricole de 2006 à 2015 dans la commune de Savalou.



**Figure 8:** Evolution de la production agricole à Savalou (2006 - 2015)

**Source:** Mairie de Savalou, juillet 2018.

Les figures 7 et 8 montrent respectivement les superficies et les productions de 2006 à 2015. L'analyse de ces figures montre que les tubercules et les céréales sont les cultures dominantes de la commune. Les produits industriels sont réduits à la production cotonnière. Globalement, de 2005 à 2015 les cultures ont connu une augmentation en superficie emblavée, ce qui a entraîné dans une proportion acceptable une augmentation de la production. De 51628 tonnes en 2006, la production de tubercules est passée à 304913.5 tonnes en 2014; puis elle a chuté à 151404 tonnes en 2015 sur des superficies allant de 5685 hectares à 12440 hectares. Quant à la production céréalière, elle passe de 5483 tonnes en 2006 à 45176 tonnes en 2015 avec des emblavures allant de 9864 hectares en 2006 à 26811 hectares en 2015. Les cultures industrielles sont les moins produites dans la commune avec 5396 tonnes en 2006 qui est passée à 15911 tonnes en 2015 sur des superficies emblavées variant globalement de 4592 hectares en 2006 à 15793 hectares en 2015.

L'acheminement de ces différentes productions des lieux de production vers la maison et ensuite vers les centres commerciaux nécessite des infrastructures routières suffisantes et en bon état. À la recherche de l'igname et de ses dérivés (cossettes) et des dérivés du manioc (gari, tapioca, cossettes), beaucoup de véhicules affluent vers les arrondissements et les marchés de la commune. Alors, il faut pour ces véhicules (de 2 roues et plus) des infrastructures routières de bonne qualité pour assurer le transport de ces produits. L'absence ou le mauvais état de ces infrastructures, surtout en saisons pluvieuses, cause d'ennuis (avaries, casses) aussi bien aux producteurs qu'aux transporteurs et enfin aux commerçants. La vente de ces produits génère des revenus aux producteurs; ce qui leur permet d'augmenter leurs productions et d'investir aussi dans d'autres activités génératrices de revenus. Les transporteurs aussi sont rémunérés et peuvent créer d'autres activités à partir de ces ressources.

#### ➤ **L'élevage et la pêche**

L'élevage des bovins et ovins est majoritairement pratiqué par les Peulh à l'ouest de la commune. L'élevage domestique concerne les volailles, les ovins, les porcins, les caprins généralement en divagation. Quelques rares exploitants qui pratiquent l'élevage du bovin confient leurs troupeaux aux peulhs spécialistes en la matière.

Le projet SONGHAÏ installé à Kpakpassa sur la route Savalou-Tchètti initie les jeunes aux travaux agricoles et constitue un grand centre d'élevage de volaille, de formation et d'initiation à l'auto-emploi.

Les zones de pâturage créées dans le cadre de l'élevage et les couloirs de transhumance ne sont malheureusement pas respectées; ce qui entraîne régulièrement des conflits sanglants entre éleveurs et agriculteurs mais aussi des accidents de circulation.

La pêche est pratiquement absente. Elle se pratique seulement pour la consommation domestique et non à but commercial.

### **2.3.3.2 Le secteur secondaire**

Ce secteur est essentiellement caractérisé par la présence des deux usines d'égrainage de coton installées à Gbaffo-Houégbo et à Zounzonkanmè; des manufactures de noix d'anacardes à Zounzonkanmè et à Tchètti. On note aussi une usine d'alcool alimentaire à Logozohè. L'artisanat alimentaire et l'artisanat de service sont essentiellement exercés. La commune compte aussi des machines décortiqueuses de noix de cajou et du riz. En dehors des emplois directs et indirects qu'offrent ces usines aux populations de la commune et d'ailleurs, elles contribuent également au développement de la commune.

L'artisanat alimentaire consiste à la transformation des produits destinés à la consommation: huile soja, huile rouge, huile palmiste, l'alcool (sodabi), huile d'arachide, farine à base de manioc (gari, tapioca), du savon, etc. L'artisanat de service se caractérise par les activités touchant à la réparation d'un bien et aux prestations de service. Il s'agit des mécaniciens, vulcanisateurs, maçons, ferrailleurs, tailleurs, menuisiers, etc.

Les produits issus des transformations agro-alimentaires sollicitent des infrastructures de transport adéquates pour leur acheminement vers les différents marchés de la commune pour leur commercialisation. La planche 1 montre des artisanes sur leurs différents chantiers dans l'arrondissement de Kpataba.



**Photo 1 : Tranformation du manioc      Photo 2 : Concassage du gravier**

**Planche 1:** Femmes transformatrices de manioc à Miniki (1) et femmes concaceuses de graviers à Koutago (2).

**Prise de vue:** Gbanméton, septembre 2018.

La photo (1) montre des femmes transformatrices du manioc en ses dérivés, notamment le gari et le tapioca à Miniki dans la commune de Kpataba. La photo (2) montre des femmes concaceuses de gravier de Koutago, toujours dans le même arrondissement. Les produits issus de la transformation du manioc nécessitent les infrastructures routières pour leur acheminement sur les marchés d'échanges afin d'être vendus pour que les producteurs bénéficient du fruit de leur labeur et en tirer également profit. De même, il faut des infrastructures routières de bonne qualité pouvant permettre aux camions de venir vers ces femmes concaceuses afin qu'elles puissent vendre leur produits (graviers concasés).

### **2.3.3.3 Le secteur tertiaire**

Dans la commune de Savalou, le commerce occupe une place très importante et est surtout exécuté par les femmes. Les activités commerciales concernent la vente des produits agricoles, d'une part, et la vente d'articles importés, d'autre part. Ce commerce est surtout favorisé par ses marchés régionaux (Tchètti, Kpataba et Savalou) et ses marchés locaux (Doumè, Konkondji, Logozohè, Ottola). Ce type de commerce est appuyé par le commerce des étrangers venus de toutes les régions du pays et de la sous-région ouest africaine. Il s'agit d'abord des nationaux 70% qui viennent des régions d'Abomey et d'Adja pour s'installer afin d'exercer leur commerce à l'intérieur de la commune. Ils vendent surtout les produits locaux et animent des petites boutiques de produits divers. Ensuite s'ajoutent les étrangers 30% qui sont entre autres, les Ibo, venus du Nigeria, les Zerman, venus du Niger, les Ashanti venus du Ghana et autres. Ces commerçants Fon mènent leurs activités commerciales au centre ville de la commune et surtout dans les périphériques. Le secteur tertiaire connaît aussi, depuis quelques années, l'émergence du transport et du tourisme, avec l'avènement des conducteurs de taxi motos et de l'organisation des différentes cérémonies annuelles comme la fête de l'igname. Le commerce informel occupe une place de choix dans la vie économique de la commune de Savalou. En raison de son caractère informel, ce secteur n'intervient dans le budget communal que subsidiairement, mais il contribue à l'amélioration des conditions de vie des populations. Sur les différents marchés, le prix de vente de ces différents produits varie en fonction de plusieurs paramètres parmi lesquels on note la distance de transport et les difficultés d'accès au lieu d'approvisionnement. Le transport dans la commune est favorisé par l'aménagement des pistes rurales de façon peu régulière par la mairie, les routes classées entretenues par la Direction Départementale des Infrastructures et des Transports et les routes inter-Etats dont Savalou-Tchètti et Dassa - Savalou – Djougou (en reconstruction actuellement). Le transport routier dans la commune de Savalou est animé par les taxis autos

et les taxis motos. Les véhicules à quatre roues facilitent les liaisons dans les grandes distances: Savalou-Glazoué; Savalou-Dassa, Savalou-Bohicon; Savalou-Bantè et ont plus de capacité pour le transport des marchandises. Mais les taxis motos sont plus rapides et plus pratiques pour d'autres usagers de la route vu l'état désagréable des routes. Il est donc nécessaire d'aménager les infrastructures routières pour étendre le réseau routier de la commune afin de faciliter les activités productrices de richesse et par conséquent faciliter la croissance économique de la commune de Savalou.

## 2.4 Etat des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou.

Cet état des lieux s'est essentiellement fait sur le réseau routier étant donné que les autres composantes sont incorporées à la route. Ainsi donc, le réseau routier de la commune de Savalou est composé essentiellement des routes nationales inter-Etats (RNIE3 et RNIE5), des routes départementales, des routes communales, des routes classées et des pistes rurales.

Ces différentes voies permettent le développement des flux de personnes, de marchandises, d'informations, etc. Les quatorze arrondissements sont principalement accessibles par les pistes de dessertes rurales et les routes secondaires sauf les arrondissements de Savalou-Aga ; Savalou-Agbado; Savalou-Attaké ; Logozohè ; Kpataba et celui de Tchètti qui sont traversés en partie par la RNIE5 (Frontière Togo-Tchètti-Savalou), longue d'environ 42 km entièrement bitumée et la RNIE3 (Dassa-Savalou-Djougou), longue d'environ 255 km actuellement en reconstruction. On note aussi la voirie urbaine qui traverse les arrondissements de Savalou-Aga et Savalou-Agbado longue d'environ 15km.

### ❖ Les routes

Elles regroupent les routes communales et les routes nationales inter-Etats. Le tableau III renseigne sur les caractéristiques de ces routes dans la commune de Savalou.

**Tableau III** : Caractéristiques des routes dans la commune de Savalou.

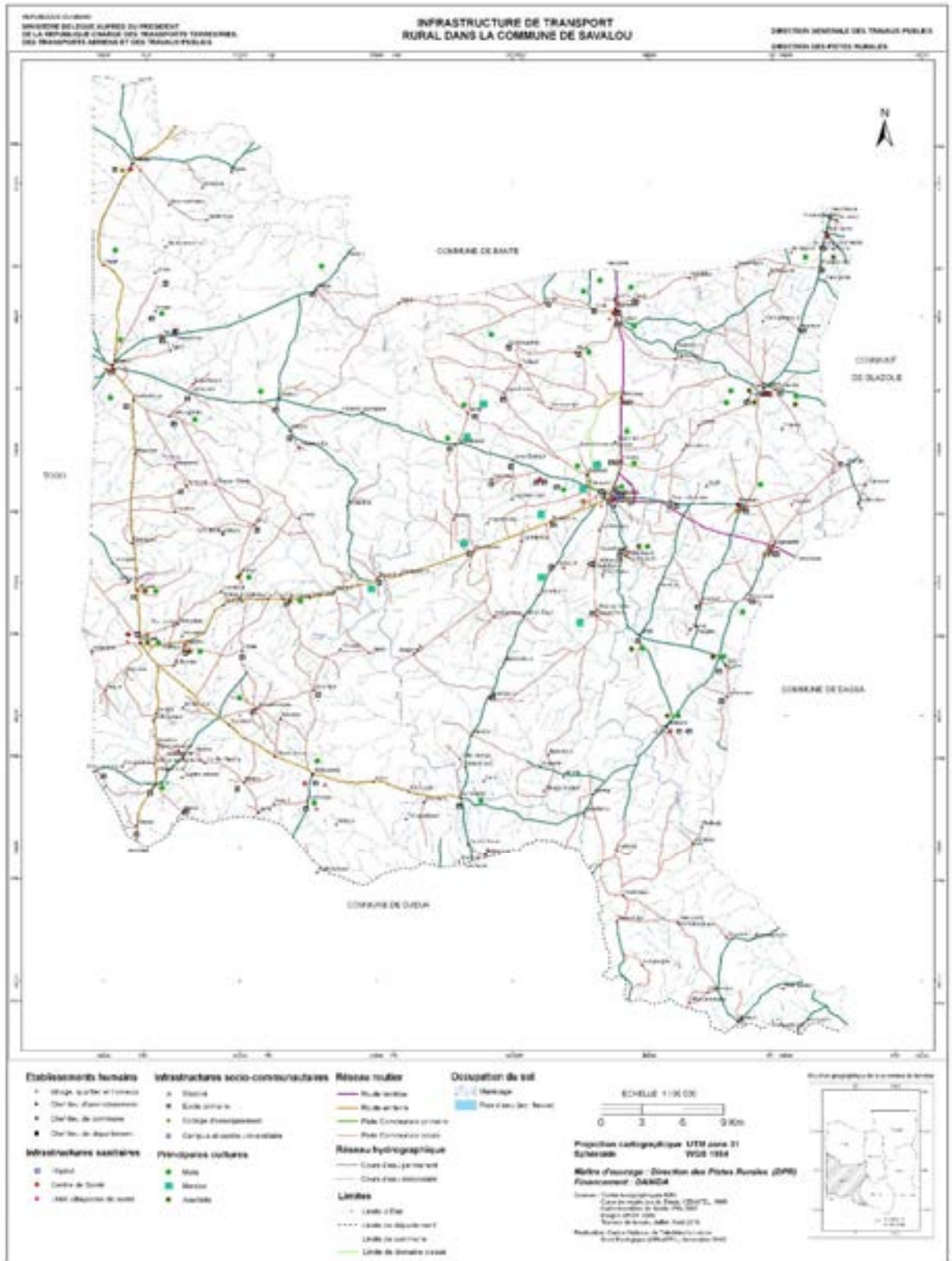
Routes	Arrondissements desservis	Longueurs	Etat de praticabilité
Dassa-Savalou-Djougou : RNIE 3 (en reconstruction)	Logozohè-Savalou- Aga-Savalou- Agbado-Savalou- Attaké-Kpataba	Sur environ 80 km	Mauvais (Route en reconstruction)
Savalou-Tchètti: RNIE 5 (bitumée)	Tchètti-Lèma- Savalou-Aga	42 km	Bon

Doumè-Thètti: RNIE 5 (non revêtue)	Doumè-Tchètti	24 km	Mauvais
Logozohè-Glazoué : RNIE 5 (bitumée)	Logozohè	10 km	Bon
Agouna-Tchètti : RN (non bitumée)	Tchètti	Environ 20 km	Acceptable
Doumè-Ottola : RN (non bitumée)	Doumè-Ottola	18 km	Mauvais
Logozè-Lahotan : RN (non bitumée)	Logozohè-Lahotan	13,525 km	Acceptable
Lahotan-Glazoué : RN (non bitumée)	Logozohè	17,920 km	Acceptable
Ottola-Bantè (non bitumée)	Ottola	41,490 km	Mauvais

Source : MIT/DGI/DGSI, Enquête du terrain, juillet 2018

#### ❖ Les pistes rurales.

La commune de Savalou dispose d'un réseau important de pistes rurales. Le réseau complet de pistes rurales de la commune de Savalou est de 1028,38 km de long dont 271,38 km prioritaires. La plupart de ces pistes sont dans un mauvais état de praticabilité; ce qui rend difficile le déplacement des personnes et des biens dans cette commune étant donné que la commune est majoritairement rurale. Il est donc nécessaire de mettre en bon état ces pistes pour favoriser la circulation facile des personnes et des biens produits dans la commune afin de booster sa croissance économique. La figure 9 et le tableau IV nous renseignent sur le réseau de pistes rurales dans la commune de Savalou.



**Figure 9** : Carte des pistes rurales de la commune de Savalou

Source : MIT/DGI/DERPR

**Tableau: IV** Caractéristiques des pistes rurales dans la commune de Savalou

N° d'ord	Désignation-Piste	Longueur-Piste	Arondissements desservis	Réseau Prioritaire	Ordre de Priorité	Etat_Piste
1	LAHOTAN-AKLANKPA	26,00	Lahotan- Aklankpa			Bon
2	LAHOTAN-OUEDEME	9,00	Lahotan-Ouèdèmè			Bon
3	LAHOTAN-SOWE	19,00	Lahotan -Ouèdème			Mauvais
4	KPAKPAVISSA-OUEDEME	15,00	Lahotan -Ouèdème	Oui	8	Bon
5	LAHOTAN-KPATABA	13,00	Lahotan- Kpataba			Bon
6	SEGBEYA-MEDETEKPO	14,00	Lahotan-Kpataba			Mauvais
7	DAME-ZOMAKIDJI	2,50	Lahotan			Mauvais
8	AWIANKANME-ATTOSSA	3,00	Lahotan			Mauvais
9	LOGOZOHE-SOZOUME-EROKOWARI	15,00	Logozohè-Dassai			Mauvais
10	SOZOUME-ANIGBE	2,00	Logozohè-Monkpa			Mauvais
11	LOGOZOHE-MONKPA	4,00	Logozohè-Monkpa			Passable
12	KLOUGO-GBEDJEWIN	3,00	Logozohè			Passable
13	ANIGBE-SOZOUME	2,00	Monkpa-Logozohè			Mauvais
14	LOGOZOHE-KLOUGO	8,00	Logozohè	Oui	1	Passable
15	MONDJI-KPAKPAVISSA	17,00	Kpataba-Lahotan	Oui	19	Mauvais
	KPATABA-MINIKI-EKPA	5,38	Kpataba	Oui	2	Passable
16	KPATABA-ILETOU	12,00	Kpataba			Passable
17	N'DASSO1-N'DASSO2	5,00	Kpataba			Mauvais
18	DOISSA-AZOKANGOUDO	12,00	Savalou-Attake	Oui	4	Mauvais
19	N'GBEHAN-GATEFE	7,00	Savalou-Attake			Mauvais
20	COVEDJI-TOKOUDOHO	7,00	Savalou-Attake			Bon
21	GATEFE-YAMAHA-DOHO-TOKOUDOHO-POMPISTE DOHO	30,00	Savalou-Agbado			Bon
22	ZOUNZONKANME-LOGBO-VODJE-HOTEL SOHA	3,00	Savalou-Agbado			Passable
23	LOGBO-VODJE-DOMICILE DJIWA FOMON-VODJE COTE GBADJI	5,00	Savalou-Attake			Passable
24	ZOUNZONKANME-GOBADA-SOGOUDO	33,00	Savalou-Agbado-Gobada	Oui	14	Mauvais
25	AHOSSEDO-DOZOUNDJI-AGBADOGO-LAMA-GOVI	20,00	Savalou-Agbado-Gobada			Mauvais
26	ZONGO-ZOUNZONKANME-MONKPA	8,00	Savalou-Agbado-Monkpa			Passable
27	ZOUNZONKANME-AHOGA-DOHO-TOKOUDOHO-GATEFE	18,00	Savalou-Agbado-Savalou-Attake			Mauvais
28	MISSE-HEDJANNANMONNOU	5,00	Savalou-Aga			Mauvais
29	MISSE-ALLAMOUDI	5,00	Savalou-Aga			Passable
30	MISSE-HADJAVA	5,00	Savalou-Aga			Mauvais
31	LOWO-AGBLAKINDJI	5,00	Savalou-Aga			Mauvais
32	MONKPA-ZOUNZONKANME-SAVALOU	9,00	Monkpa-Savalou-Agbado			Mauvais

33	MONKPA-ADJANKPONDJI	2,00	Monkpa-Logozohè			Mauvais
34	MONKPA-LAHOTAN	8,00	Monkpa- Lahotan			Passable
	MONKPA-ANIGBE	8,00	Monkpa	Oui	5	Passable
35	MONKPA-KOGADJI	8,00	Monkpa			Mauvais
36	KOGADJI-KLOUGO	10,00	Monkpa-Logozohè			Mauvais
37	ZONGO-QUARTIER CATHOLIQUE	1,00	Lèma			Mauvais
38	LEMA-BAGUE	6,00	Lèma			Passable
39	OKOUFFO-DJIGOHOUE	9,00	Lèma			Passable
40	KITIKPI-AHISINHOUE	6,00	Lèma			Passable
41	EMILEHOUE- N'GBENOUDO	10,00	Lèma			Passable
42	DOUME-IROUKOU- AGLAMIDJODJI	30,00	Ouèssè			Mauvais
	ZOUNDJI-ALLAMOUDI- IROUKOU-AMOU	20,00	Savalou-Aga- Doumè	Oui	13	Mauvais
43	ABEOKOUTA(DOUME)- AMOU	15,00	Doumè			Mauvais
	MAGOESSI-EGLISE- MAGOESSI CENTRE- AROUNDE-GBADAGBADA	9,00	Doumè			Mauvais
	RIVIERE KATA-AGBATO	5,00	Doumè			Mauvais
	DOUME-AGAN- EKPAKPARA-EKPATICO- COFFE-AGBALLA	9,00	Doumè			Mauvais
44	DOUME-KPEKPELOU	15,00	Doumè			Mauvais
45	KANNANHOUN-COFFE- AGBALLA	3,00	Doumè			Mauvais
46	DOUME-FELMA	4,00	Doumè			Mauvais
47	TCHOUKOULADJOU- N'TON	10,00	Tchètti			Mauvais
48	GBOGUI-KPADJI	10,00	Tchètti			Mauvais
49	AGBATO-OTTELE	7,00	Tchètti	Oui	10	Mauvais
50	TCHETTI-DEKANMIN	3,00	Tchètti			Bon
51	TATA SOMBA-BOSSAFOU	3,00	Tchètti			Bon
52	COFFE-N'DO-OTTELE	8,00	Tchètti			Mauvais
53	LEGBAHOLI-AGOMEY- LOWOZOUNGO	4,00	Ouèssè			Mauvais
54	AGLAMIDJODJI-AKETE	2,00	Ouèssè			Mauvais
	AGLAMIDJODJI-IROUKOU- DOUME	27,00	Ouèssè- Doumè	Oui	16	
	AGLAMIDJODJI-AKETE- AGBODRANFO- AZOKANGOUDO-EKPA	12,00	Ouèssè-Savalou- Attaké-Kpataba	Oui	17	
	OUESSE-AGBODRANFO	8,75	Ouèssè	Oui	7	Passable
55	SOTCHADJI-AKETE	7,00	Ouèssè			Mauvais
56	AGBODRANFO-AKETE	6,00	Ouèssè			Mauvais
57	OUESSE-DOISSA	5,00	Ouèssè-Savalou- Attake			Mauvais
58	DJALOUKOU-ZOUKPA	10,00	Djaloukou			Mauvais
59	DJALOUKOU-MONFIO	7,00	Djaloukou			Mauvais
60	DJALOUKOU- ATTAKPLAKANME	8,00	Djaloukou			Mauvais
61	DJALOUKOU-AGOUNA	24,00	Djaloukou-Agouna	Oui	6	Bon
	DJALLOUKOU-OTTELE	7,25	Djaloukou	Oui	11	

62	DJALOUKOU-DENOU	37,00	Djaloukou-Savalou-Aga			Mauvais
63	DJALOUKOU-TCHETTI	15,00	Djaloukou-Tchètti	Oui	9	Mauvais
64	GOBADA-LOGOZOHE	20,00	Gobada-Logozohè			Mauvais
65	SOGOUDO-GOBADA-ZOUZOUNKANME	38,00	Gobada-Savalou-Agbado			Mauvais
	ZOUNZONKANME-POMPISTE DOHO-TOKOUDOHO-YAMAHADOHO-GATEFE	25,00	Savalou-Agbado-Savalou-Attaké	Oui	20	
66	GOVI-LAMA-AGBADOGO-AHOSSEDO	20,00	Gobada-Savalou-Agbado			Mauvais
67	GOBADA-AGUIDIDOHO	20,00	Gobada-Djaloukou	Oui	18	Mauvais
68	GOVI-ZADOWI-GOBADA	15,00	Gobada			Mauvais
69	OTTOLA-ALLE	18,00	Ottola-Gouka			Mauvais
70	OTTOLA-KAMAN	8,00	Ottola			Bon
71	OTTOLA-KPEKPELOU	8,00	Ottola-Doume			Bon
	OTTOLA-TOBERE-ALOUDI-GOURE-ALOBAALE-GOUKA	28,00	Ottola			Mauvais
	OTTOLA-AKOMANKOMON-KPEKPELOU	7,00	Ottola	Oui	15	Mauvais
	OTTOLA-ATTA	10,00	Ottola			Mauvais
72	OTTOLA-DOUME	18,00	Ottola-Doumè			Mauvais
73	OTTOLA-FRONTIERE TOGO	3,50	Ottola			Bon
74	OTTOLA-BANTE	44,00	Ottola- Bantè			Bon

**Source:** MIT/DGI/DERPR

L'analyse de la figure 9 et du tableau IV montre que sur un total de 1028,38 km de piste dont dispose la commune, seulement environ 190,5 km, soient 18,52% en bon état de praticabilité et environ 111,13 km, soient 10,81% dans un état passable de praticabilité. On note donc que 301,63 km, soient 29,33% globalement praticables sur les 1028,38 km. On constate donc que la majorité des pistes rurales sont dans un état d'impraticabilité considérable. Ce qui rend difficile la production et la répartition des biens et donc ralentit la croissance économique de la commune.

Ce chapitre nous a permis de connaître la situation géographique de la commune de Savalou et les facteurs favorables à l'implantation des infrastructures routières. En somme, les différentes activités économiques et la poussée démographique sont favorables pour le développement et le maintien en bon état du réseau routier de la commune afin de permettre la croissance de la production.

La partie qui va suivre abordera l'importance des infrastructures routières pour l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou suivie de quelques suggestions et recommandations.

### **CHAPITRE III: IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES POUR L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DE LA COMMUNE DE SAVALOU.**

Le présent chapitre expose l'effet des infrastructures routières sur les conditions de vie des populations de la commune de Savalou. Ces effets sont aussi bien sur le plan social que sur le plan économique. Ce chapitre parle aussi des facteurs négatifs qui empêchent le réseau routier de satisfaire convenablement les populations dans l'exercice de leurs activités génératrices de revenus. L'analyse diagnostique du transport routier dans la commune est aussi faite dans ce chapitre et enfin des suggestions et recommandations sont faites à tous les acteurs à divers niveaux afin que les infrastructures soient mieux entretenues pour participer efficacement à la croissance économique de la commune.

#### **3.1 Effets socio-économiques des infrastructures routières sur les activités des populations de la commune.**

Avant d'identifier et d'analyser les impacts socioéconomiques des infrastructures routières sur les activités des populations, il nous a paru nécessaire de prendre l'avis des populations sur le lien entre lesdites infrastructures et leurs activités économiques.

##### **3.1.1 Avis des populations.**

Il s'agit, ici, de voir si les populations ont eu ou ont créé des activités génératrices de revenus grâce à l'existence d'infrastructures routières. Le tableau V présente l'avis des populations sur leur insertion dans la vie économique grâce aux infrastructures routières.

**Tableau V:** Importance économique des infrastructures routières.

<b>Les infrastructures routières sont-elles les facteurs qui vous ont permis de vous insérer dans la vie économique?</b>						
Modalités de réponses	Oui	Non	Pas elles seules	Acune réponse	Total	
Effectifs	155	33	51	16	255	
Fréquences (%)	60,78	12,95	20	6,27	100	

**Source:** Enquête de terrain, Septembre 2018

Il ressort de la lecture du tableau V, que plus de 60% des enquêtés ont pu s'insérer dans la vie économique grâce aux infrastructures routières, plus de 26% ont un avis diversifié tandis que plus de 12% des enquêtés ont donné une réponse négative.

L'accès aux infrastructures routières a permis à un nombre important de la population de Savalou de créer, de renforcer ou de diversifier les activités économiques. D'après les

enquêtes, on note au niveau des populations (surtout les jeunes) une association des activités agricoles ou artisanales avec celles rattachées aux infrastructures routières comme la mécanique auto/moto, le lavage auto/moto, la vulcanisation, la conduite surtout de taxi moto (communément appelé Zémidjan), etc.

Cette facilité qu'offrent les infrastructures routières aux acteurs économiques leur permet de bien produire, de vendre et réaliser des profits pouvant leur permettre de faire face à leurs besoins vitaux et aussi de réinvestir l'épargne issue de la vente de leurs productions dans d'autres activités. Toute chose qui concoure à la croissance économique.

### **3.1.2 Impacts sociaux des infrastructures routières.**

Les infrastructures routières sont d'une importance capitale pour les populations.

Sur le plan social, d'après les enquêtes, le réseau routier permet le transport des produits des lieux de production vers les points de vente. Il facilite aussi à la population l'accès aux services sociaux de base.

La commune de Savalou est majoritairement rurale. L'agriculture est donc l'activité la plus pratiquée et tourne autour des produits vivriers tels que le maïs, l'igname, le maïoc (plusieurs groupements de femmes et d'hommes transforment le manioc en gari et en tapioca à Savalou), des produits maraîchers, des légumineuses et de certains produits industriels tels que le coton, l'anacarde. La transformation et la commercialisation de ces produits nécessitent les infrastructures routières pour les transporter vers les marchés; 72% (184 personnes) des enquêtés reconnaissent l'importance des infrastructures routières dans le transport de leurs produits. Ce transport se fait à quatre niveaux à savoir: des champs vers le village; du village vers les marchés ruraux les plus rapprochés; des marchés primaires ou secondaires vers les marchés régionaux et des marchés régionaux vers les marchés nationaux.

- Des champs vers le village: le paysan ralie le marché du village à moto/tricycle, à pieds, à vélo en empruntant un sentier ou une piste.
- Des marchés du village vers les marchés primaires: avec les motos/taxis/tricycles ou véhicules (accessoirement), le paysan utilise les pistes pour le transport de ses produits.
- Des marchés primaires ou secondaires vers les marchés régionaux: les routes en terre et les routes bitumées sont pratiquées par les acteurs économiques en utilisant les véhicules.
- Des marchés régionaux vers les marchés internationaux: ce sont les routes bitumées qui sont pratiquées (même si elles sont dégradées).

Il est évident que pour augmenter la production et entraîner la croissance économique, il faut que les populations soient en bonne santé; il faut qu'elles soient instruites et avoir accès aux centres commerciaux. Ainsi, donc par rapports à l'accès aux services sociaux, les infrastructures routières permettent à la population d'accéder facilement aux services tels que les centres de santé, les écoles, les points d'eau, les centres de loisirs, les centres de formations. Pour plus 62% (161 personnes) des populations enquêtées, le bon état de praticabilité des routes permet le gain de temps, le gain d'argent. Elles permettent aux populations d'éviter les pertes de production dues aux mauvais états des routes lors du transport vers les lieux de vente. Les infrastructures routières permettent aux populations d'accéder facilement à plusieurs localités dans le cadre de leurs activités économiques ou de loisirs.

### **3.1.3 Impacts économiques des infrastructures routières sur les populations.**

Les infrastructures routières jouent un rôle très important dans la vie des populations. Selon les enquêtes, les impacts économiques se résument globalement à la création d'emplois et l'apport dans les recettes de la commune.

#### **3.1.3.1 Création d'emplois**

Les activités du transport contribuent à la création d'emplois et l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou. En particulier, le transport routier améliore significativement les conditions de vie de la population de la commune de Savalou parce que c'est ce mode de transport qui est le plus accessible dans la commune. Le projet d'aménagement et de bitumage des routes frontière Togo-Tchetti-Savalou et Logozohè-Glazoué a créé d'emplois directs et de revenus financiers pour environ 595 ouvriers locaux et techniciens dans toute la zone du projet (DGSI et INSAE, 2017) et le projet de reconstruction de la route Dassa-Savalou-Djougou a créé d'emplois et de revenus financiers à environ 1600 ouvriers dans la zone d'influence du projet (DGSI, 2018). A tous ces emplois directs, s'ajoutent les petits commerces créés par les riverains pour satisfaire les besoins quotidiens de tous les intervenants sur ces différents chantiers de route. Selon les enquêtes du terrain, environ 3700 personnes composées des conducteurs de taxi-motos (environ 3000), des conducteurs de véhicules légers et poids lourds (environ 420) et les mécaniciens, garagistes et vulcanisateurs pour un total d'environ 280.

Selon les enquêtes du terrain, pour diverses raisons qui leur sont propres, nombreux sont ces jeunes bras valides (conducteurs de taxi-motos) qui laissent l'agriculture pour s'orienter vers les activités liées au transport routier qu'ils exercent comme activité principale en déplaçant les passagers des zones rurales vers le centre urbain. Par contre, d'autres (environ 53% de ces

conducteurs) associent les activités du transport à celles de l'agriculture, l'élevage ou de l'artisanat.

Les conducteurs de taxi-autos, dans leurs activités, pratiquent de longues distances. Ils relient les populations de la commune de Savalou à d'autres communes, à d'autres départements et même au Togo (la commune de Savalou est frontalière avec le Togo). Cette activité leur permet de satisfaire leurs besoins et de participer à la création de la richesse dans la commune selon 86,67% de ces conducteurs enquêtés. Faisant généralement leurs chargements sur les gares routières de la commune, ils permettent à la mairie d'avoir des recettes pour le financement de ses activités par le paiement des tickets de tour. Des apprentis qui aident les chauffeurs et apprennent en même temps à conduire deviennent eux même conducteurs pour le compte d'autrui ou pour leur propre compte. Tout ceci augmente l'effectif dans cette activité et augmente aussi la production.

Par rapport aux gros porteurs, hormis les bus de transport de personnes, les camions de distribution de sable et les camions de charbon, leurs activités sont saisonnières et se remarquent surtout pendant la campagne cotonnière où ils acheminent le coton des lieux de vente vers les deux usines d'égrenage de la commune. Cependant, 63,63% de ces gros-porteurs rencontrés ont reconnu l'importance des infrastructures routières dans l'exercice de leurs différentes activités. Il est à noter qu'à chaque passage d'un camion de sable, la mairie perçoit 1000 F CFA.

Dans la commune de Savalou, il y a environ 14 syndicats de transporteurs. Ces syndicats, utilisant du personnel pour la vente des tickets de tour au niveau des gares routières de la commune aux conducteurs, créent ainsi de l'emploi. Selon les enquêtes, environ 30 personnes vivent des activités de vente de tickets au niveau des gares. Ces ressources permettent aux gens de créer d'autres petites activités génératrices de revenus.

Ainsi donc, les activités de transport liées aux infrastructures routières permettent la création de beaucoup d'emplois dans la commune; ce qui augmente les productions et donc constitue un levier pour la croissance économique de la commune.

En fonction des jours, des distances parcourues et des quantités de charges, les conducteurs de taxi-motos (Zémidjans) ont un revenu moyen variant entre 1500 F CFA et 6500 F CFA.

Quant aux taxi-autos, leurs revenus moyens sont plus conséquents parce qu'ils utilisent des véhicules de grandes capacités et font généralement de longues distances. Leur revenu moyen varie entre 15000 F CFA et 70000 F CFA.

Les autres corps liés au transport tels que les garagistes, vulcanisateurs et les mécaniciens ont un revenu moyen journalier allant de 1000 FCFA à 7000 F CFA.

Les gros-porteurs, surtout les camions de sable gagnent environ 35000 F CFA comme revenu moyen journalier selon les acteurs.

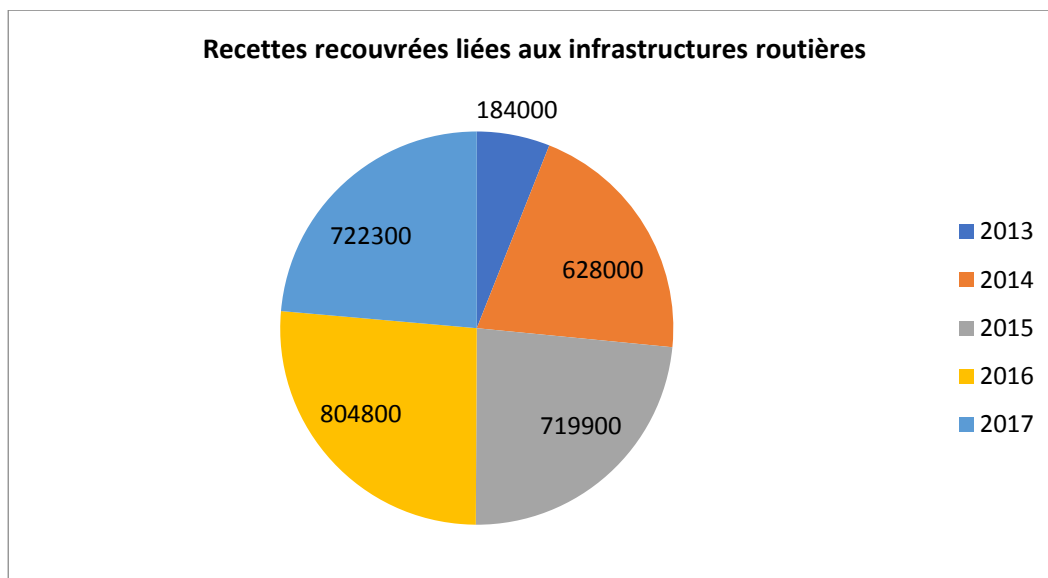
Tous ces acteurs profitent des infrastructures routières pour gagner leur vie et participer à la croissance économique de la commune de Savalou en investissant leur épargne dans d'autres activités génératrices de revenu. On constate fréquemment sur les gares routières de savalou, des marchés qui s'animent, surtout les matins, autour des véhicules qui se remplissent progressivement de voyageurs. Entre autres produits offerts par ces vendeurs, il y a les produits agricoles transformés artisanalement ou non comme les ignames, les dérivés d'arachide (galettes, pâte d'arachide, huile d'arachide, arachachide grillée), les dérivés du manioc (gari, tapioca), etc... Ces vendeurs viennent donc écouler leurs produits grâce aux activités liées aux infrastructures routières. Ceci permet aux différents acteurs de la production de produire plus car grâce au réseau routier, leurs productions sont vendues dans un meilleur délai.

Tous ces différents acteurs contribuent à l'augmentation de la recette communale par le biais des taxes qu'ils payent. Il va falloir donc augmenter et aménager le réseau routier de la commune pour qu'il soit en bon état de praticabilité afin faciliter la production de la valeur ajoutée aux différents maillons de la production dans la commune; toute chose qui favorise la croissance économiques.

### **3.1.3.2 Apport du transport au budget communal.**

Par l'intermédiaire des syndicats des transporteurs, la mairie perçoit des taxes de stationnement, de tour et de chargement chez les conducteurs de véhicule sur les différentes gares routières de la commune par la vente des différents tickets qu'elle établit et met à la disposition de ces derniers. Ces taxes perçues contribuent au budget communal.

Selon la charge du véhicule et de l'affectation dédiées, les prix des différents tickets varient entre 100 F CFA à 2000 F CFA d'après les entretiens avec les conducteurs, les responsables syndicaux des transporteurs et les autorités communales. Les recettes issues de la vente des tickets sont réparties entre la mairie et les syndicats. Selon les enquêtes, 10% vont aux syndicats et les 90% restants vont dans les caisses de la mairie. De 2013 à 2017, les recettes issues des activités liées aux infrastructures routières se présentent ainsi qu'il suit sur la figure 10



**Figure 10** : Evolution des recettes liées au transport routier de 2013 à 2017

**Source** : Compte administratif de la mairie de Savalou, juillet 2018.

De l'analyse de la figure 10, il ressort que les recettes liées au transport routier ont connu une progression de 2013 à 2016. En 2017, elles ont connu une légère baisse. Ainsi de 184000 FCFA en 2013, ces recettes ont atteint 804800 FCFA en 2016. Cette progression est due au fait que les taxi-motos (Zémidjans) ont aussi contribué à la recette. Mais à partir de 2017, les taxi-motos ne contribuent plus aux recettes locales. C'est ce qui a occasionné cette légère baisse de 2017. Selon les autorités communales, des réformes sont en cours pour réorganiser le sous-secteur des taxi-motos afin de les faire participer sérieusement à l'augmentation des recettes liées au transport. Il faut donc qu'au-delà des taxi-motos, la mairie réorganise entièrement tout le secteur du transport pour qu'il puisse participer significativement aux recettes de la commune.

### **3.1.3.3 Gestion des recettes issues des activités du transport routier.**

Les ressources issues de l'exploitation des infrastructures routières constituent une partie des ressources propres de la mairie. D'après les autorités communales, ces fonds contribuent aux actions de développement local. Ils servent donc à la réalisation d'autres infrastructures sociocommunautaires comme les hangars, les magasins dans les marchés de la commune, les centres de santé, et aussi les infrastructures routières comme les ouvrages de franchissement, l'ouverture des pistes, l'aménagement des parcs et le rechargement des voies. Ces réalisations permettent encore de relancer la production pour accentuer le développement économique dans la commune.

Selon les autorités communales, pour l'ouverture des pistes et l'entretien des routes dont la mairie a à sa charge, elles reçoivent l'appui financier et technique de la DANIDA qui exige les travaux à haute intensité de main d'oeuvre. Pour les autorités communales, c'est une manière pour les danois de donner de travail aux jeunes locaux en quête d'emplois. Cette stratégie participe un temps soit peu à la lutte contre le chômage et la pauvreté dans la commune. Ainsi donc, à la fin de ces travaux, le revenu de ces jeunes leur permet de s'insérer économiquement dans la vie par la création de petites activités génératrices de revenus. C'est ainsi que grâce aux infrastructures routières, le développement des activités économiques est relancée dans la commune.

Par rapport à la réalisation et l'entretien du réseau routier, 65% des enquêtés pensent que c'est l'Etat qui à cette charge, 26% pensent que c'est la mairie qui doit s'en occuper alors que 9% seulement estiment que c'est la participation de tout le monde qui peut rallonger et maintenir le réseau routier en bon état. La planche n°2 montre des tronçons de routes rechargés par la Mairie en 2016.



**Photo 3** : Axe Djaloukou-Dénou

**Photo 4** : Axe Sègbèya-Médétékpo

**Planche 2** : Tronçons de routes rechargés par la Mairie en 2015.

**Prise de vue** : Gbanméton, juillet 2018

La photo 3 montre l'axe Djaloukou-Dénou rechargé par la mairie en 2015 à base des recettes issues des activités du transport routier. Cet axe relie l'arrondissement de Djaloukou à celui de Savalou-Aga. Mais à ce jour, cette piste est encore dégradée à cause des eaux de ruissellement lors des grandes pluies. Quant à la photo 4, elle montre l'axe Sègbèya-Médétékpo rechargé par la mairie à la même année. Cet axe qui relie les

arrondissements de Lahotan et de Kpataba subit aussi les méfaits des eaux de ruissellement issues des pluies ; ce qui a fait qu'actuellement, il est dans un mauvais état.

### **3.2 Facteurs explicatifs du mauvais état du réseau routier.**

La commune de Savalou est traversée par deux routes inter-Etats telles que la Route Nationale Inter-Etats n°3 (RNIE) et la Route Nationale Inter-Etats n°5 (RNIE 5). A ces routes inter-Etats s'ajoutent les routes secondaires (communales et départementales) et les pistes rurales. Mais ce vaste réseau dont dispose la commune ne profite pas pleinement aux populations de la commune à cause de son mauvais état. Ceci crée beaucoup de difficultés aux populations dans le transport des produits vers les lieux d'échanges car les transporteurs ont peur de mettre leurs véhicules sur ces routes au risque d'avoir de grosses pannes pouvant leur fait dépenser énormément. Cela entraîne l'augmentation des prix des produits sur le marché. Ce mauvais état s'explique par les dégradations observées sur le réseau aussi bien en saison pluvieuse qu'en saison sèche.

#### **3.2.1 L'état des routes pendant la saison pluvieuse.**

Selon les responsables chargés des infrastructures routières de la commune et lors des observations sur le terrain, les dégradations les plus fréquentes pendant la saison pluvieuse sont les éboulements des talus de déblais, l'érosion des talus de remblais, les fossés érodés, les fossés ensablés, les nids de poule, les resurgences d'eau et les tôles ondulées. Pendant cette période, certaines pistes atteignent un niveau très élevé de dégradation. La planche 3 illustre cet état de chose.



**Photo 5 : Route dégradée à Tchètti      Photo 6 : Route dégradée à Kpataba**

**Planche 3:** Route dégradée à Tchètti (5) et à Kpataba (6)

**Prise de vue:** Gbanméton, septembre 2018.

L'observation de la photo 5 de la planche 3 montre une route dégradée dont certaines parties sont totalement décapées par les effets des eaux de ruissellement et des pneus des

véhicules. Pour boucher ces trous, les populations utilisent des ordures ou des branchages et herbes. Cette route est la principale qui relie l'arrondissement de Tchètti à celui de Doumè, le plus grand arrondissement et le grenier agricole de l'Ouest de Savalou. Les populations fréquentent cette route pour relier les différents marchés de la zone pour leurs échanges commerciaux. Quant à la photo 6 de la planche 3, l'observation montre une piste dégradée par l'action surtout des eaux de ruissellement car la piste a traversé des collines laissant donc une pente très importante qui fait couler les eaux des collines vers ses pieds ; ce qui accélère la dégradation de cette piste qui laisse apparaître des creux et des parties de collines sur la voie. Cette piste est fréquentée principalement par les populations des villages de Miniki, de Ekpa et beaucoup d'autres villages environnants pour raler le marché Kpataba et d'autres contrées de l'arrondissement.

Les dégradations observées pendant la saison pluvieuse à Savalou sont plus criardes que celles observées pendant la saison sèche. La plupart des localités sont presque inaccessibles aux véhicules, de sorte qu'elles sont isolées l'une de l'autre. Cela crée une difficulté d'échange des produits et entraîne la cherté de ces derniers. Selon 85% des usagers des marchés de Tchètti, de Konkondji, de Kpataba et de Savalou-centre, si les produits sont chers sur le marché, c'est à cause du coût de transport lié à l'impraticabilité des routes. Ces usagers affirment que ce sont seulement les taxi-motos composés des tricycles et les deux roues qui sont les plus sollicités pour les déplacements. Le transport revient très cher pour le commerçant, ce qui impacte le prix d'achat du consommateur final. Pendant la saison pluvieuse, les routes et pistes sont inondées surtout par les eaux de ruissellement qui les dégradent. A cela s'ajoutent les actions des pneumatiques des véhicules qui sont en quelque sorte la conséquence directe du fait que les routes soient inondées. Les pneus arrachent des parties du sol créant ainsi des crevasses un peu partout sur les routes. Les usagers se plaignent de la perte d'argent et de temps due au mauvais état des routes. La photo 7 montre un camion de sable retenu dans la boue sur la route Gobada-Zounzonkanmè.



**Photo 7: Gros porteur retenu par la boue sur l'axe Gobada-Zounzonkanmè**

**Prise de vue:** Gbanméton, septembre 2018

L'analyse de la photo 7 montre un camion gros-porteur chargé de sable qui a été retenu dans la boue à force de rouler sur la route déjà très inondée. Le conducteur affirme avoir perdu déjà trois heures de temps dans cette situation qui est entrain de le retarder car il a prévu plusieurs voyages ce jour. Il attend donc un autre camion chargé qui viendra le tirer. Selon les autorités communales, ce tronçon est une route économique du fait que c'est cette route qui mène à toutes les carrières de sable de la commune. Selon les mêmes autorités, cette route a reçu un aménagement récemment dans le cadre de l'aménagement des pistes coton. Malgré cet aménagement, après quelques fréquentations, cette route est tombée dans une dégradation avancée due surtout aux pluies. Mais ces dégradations sont moins constatées en saison sèche.

### **3.2.2 L'état des routes pendant la saison sèche.**

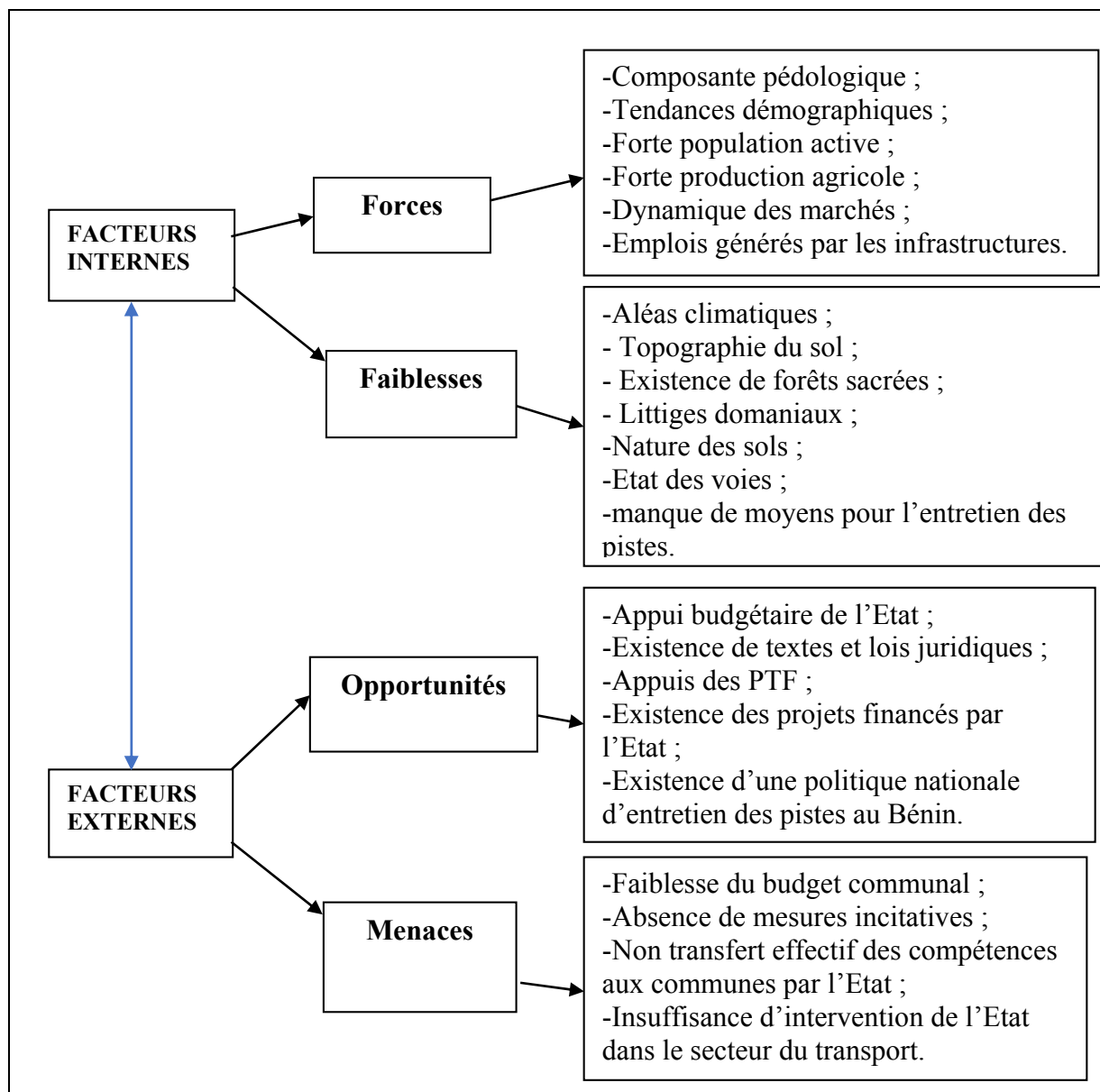
Pendant la saison sèche, les dégradations observées sur les routes dans la commune de Savalou ne sont pas très poussées comparativement à celles observées en saison pluvieuse. Selon les techniciens, on observe les ravinements, les tôles ondulées, les profils en W. En

plus de ces dégradations, on observe aussi des poussières à chaque passage de véhicule ou même de moto.

En somme, la commune de Savalou dispose d'un vaste réseau d'infrastructures routières. Mais, ce réseau souffre des dégradations très avancées surtout en période de pluie. Cela s'explique par un manque d'organisation sérieuse et surtout du manque de ressources financières dont souffre la commune dans le cadre de l'entretien de ces routes. Des enquêtes du terrain, il ressort que beaucoup de pertes de ressources financières sont constatées. Cela est dû, d'abord, à la mauvaise foi des conducteurs de véhicules qui n'aiment pas faire les chargements sur les parcs et gares routières de la commune, fuyant ainsi le paiement des taxes. Ensuite, les responsables syndicaux ne font pas bien le point des tickets vendus dans le cadre des activités liées au transport. Enfin, on note une légèreté au niveau des autorités communales qui n'ont pas un arsenal organisé pouvant contraindre tout le monde à se conformer aux lois en la matière. Mais la commune de Savalou étant majoritairement rurale, il faut un réseau routier en bon état pouvant permettre facilement le transport des produits des champs vers la maison puis vers les lieux d'échange. Conscient du fait que les communes ne peuvent pas à elles seules développer et entretenir les routes et que la croissance économique ne sera une réalité que si les biens et les personnes ont un accès facile au réseau routier, l'Etat central a mis en exécution plusieurs projets d'aménagement, de bitumage et de reconstruction de route comme la route Savalou-Tchèti achevée et qui fait profiter déjà la localité par la mise en place de petits commerces le long de cette route. Nous pouvons citer aussi la route Savalou-Djougou dont la reconstruction en cours profite déjà aux populations car beaucoup de bras valides de la commune ont été recrutés pour exécuter des tâches sur cette route. Il y a aussi le projet d'aménagement des pistes d'évacuation du coton graine. Tout cela pour faciliter l'accessibilité et la mobilité des personnes et des biens; augmenter et maintenir le réseau en bon état; améliorer les conditions de vie des populations et lutter efficacement contre la pauvreté en relançant la production.

### **3.3 Analyse du système de transport routier dans la commune de Savalou.**

Il s'est agi ici de la mise en exergue des forces dont dispose la commune pour le développement des infrastructures routières et ses opportunités; les faiblesses sur lesquelles il faut agir pour faire face aux menaces qui empêchent le développement des infrastructures routières. Cette analyse est faite à travers le modèle FFOM. La figure 11 montre ledit modèle.



**Figure 11:** Modèle d'analyse du réseau routier dans la commune de Savalou par FFOM.

**Source :** Gbanméton, 2018

De l'analyse, on constate que dans la commune de Savalou, les forces susceptibles de permettre le développement des infrastructures routières sont la dynamique des marchés d'échanges, la composante pédologique, la forte production agricole, la tendance démographique, la proportion de la population active et les emplois que génèrent les infrastructures routières. Tous ces facteurs favorisent le développement des infrastructures routières. Comme faiblesses, on note la présence des collines qui empêchent le développement facile des infrastructures, les aléas climatiques, la faible mobilisation des ressources financières par la mairie et le manque de moyens matériels et financiers pour l'entretien des routes. Mais la commune dispose des opportunités comme l'appui des

partenaires au développement comme la DANIDA, l'appui budgétaire de l'Etat, l'existence des projets de route financés par l'Etat comme par exemple le tronçon Savalou-Tchètti, Savalou-Djougou, l'intervention de l'Etat sur les routes classées, l'appui budgétaire de l'Etat et l'existence d'une politique nationale sur les réseaux routiers. Les facteurs menaçant le développement des infrastructures se résument à l'absence de mesures incitatives, le retard dans le transfert des ressources à la mairie par l'Etat, non transfert effectif des compétences aux communes par l'Etat. Pour permettre aux autorités de saisir ces les forces et opportunités afin d'agir sur les faiblesses et menaces, des suggestions ont été faites après une discussion des résultats des enquêtes.

### **3.4 Discussion, suggestions et recommandations**

Il s'agit, ici, de faire une discussion des résultats obtenus en rapport avec d'autres travaux antérieurs, de faire des recommandations et suggestions à l'endroit de tous les acteurs afin qu'ils participent tous au maintien en bon état des infrastructures routières pour qu'elles puissent contribuer efficacement et significativement à la croissance économique.

#### **3.4.1 Discussion des résultats**

Comme beaucoup d'autres villes du Bénin, la commune de Savalou dispose d'un réseau très dense d'infrastructures routières qui participe à sa croissance. L'étude a établi le lien entre les infrastructures routières et l'amélioration des conditions de vie des populations dans la commune de Savalou. Ces résultats vont dans le même sens que ceux de Madogni (2016) qui a montré l'importance des infrastructures routières dans le développement local de la commune de Pobè, une commune rurale. Pour l'auteur ces infrastructures participent au transport des personnes et des biens, à la création d'emplois, à l'amélioration des recettes locales, à la dynamisation et au développement local de la commune. Selon lui, l'économie de la commune de Pobè étant tributaire de l'agriculture, le mauvais état du réseau routier ralentit le transport des personnes et des produits agricoles; et ce faisant réduit l'élan économique de la commune. Il a invité, dans ses travaux les divers acteurs à contribuer à l'amélioration des infrastructures de transport pour assurer une croissance économique et sociale harmonieuse de la commune.

Pour Gaou (2004), les infrastructures de transport jouent un rôle déterminant dans l'essor économique d'un milieu rural. Dans son travail, il a relevé l'effet positif de l'aménagement et l'entretien du réseau routier sur la commercialisation et le transport des productions économiques locales en général et celles agricoles en particulier. L'auteur, en abordant la question dans une posture d'éveilleur de conscience, a montré aux autorités locales et aux

populations rurales les effets néfastes que l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures routières ont sur la vie économique du milieu.

Quant à Aguiah (2002) dans une étude portée sur la commune de Sakété, il fait ressortir dans ses analyses que malgré l'insuffisance et le mauvais état du réseau routier, il essaie de combler un temps soit peu les attentes des populations.

Notre étude a montré que les infrastructures routières sont peu entretenues dans la commune de Savalou et se dégradent beaucoup surtout pendant la saison pluvieuse et cela est source de beaucoup de retards et d'accidents sur ces routes. Kinkponhoué et Sossa (2005) ont abordé la même question. Ces auteurs ont mené des réflexions sur la question d'insécurité sur les routes en faisant le diagnostic des problèmes liés à la circulation routière, mettant ainsi un accent sur les accidents de la circulation et leurs impacts socioéconomiques. Pour ces auteurs de nombreux dégâts matériels et des pertes en vies humaines proviennent de la circulation routière et dont les causes sont généralement le mauvais état des routes. Cela contribue à l'appauvrissement des familles et ralentit ainsi le développement économique du milieu. Au vu de ces résultats, il convient de suggérer quelques pistes aux acteurs à divers niveaux.

#### **3.4.2 Suggestions pour une meilleure contribution des infrastructures routières à la croissance économique**

A la lumière de l'analyse des résultats obtenus et afin d'améliorer la contribution des infrastructures routières à la croissance économique de la commune de Savalou, les suggestions suivantes ont été faites.

##### **❖ Aux autorités étatiques**

Pour l'Etat, il s'agit de:

- promouvoir davantage l'investissement public;
- promouvoir l'investissement privé ainsi que le partenariat public privé;
- travailler davantage avec les partenaires techniques et financiers à rendre l'aide publique au développement plus consistante et plus efficace, spécifiquement dans le domaine des infrastructures routières;
- prioriser la réalisation d'infrastructures routières à fort impact socio-économique ;
- augmenter la fréquence d'entretien des routes afin d'éviter des dégradations avancées;
- renforcer les capacités techniques et financières des structures en charge du suivi et du contrôle des projets routiers afin de veiller à la qualité des ouvrages réalisés;
- mettre davantage l'accent sur les programmes d'investissement à long terme en matière d'infrastructures routières tout en tenant compte de l'aménagement du territoire;

- impliquer davantage les autorités locales dans la réalisation et gouvernance des projets routiers et de les réaliser en tenant compte des besoins spécifiques des populations bénéficiaires;
- former les autorités locales et leur faire le transfert des responsabilités et des ressources financières adéquates.

#### ❖ **Autorités communales.**

Il s'agit pour les autorités locales de:

- continuer davantage le pavage des grandes rues du centre urbain. Cela permettrait de réduire l'effet de la poussière et des érosions. Les travaux de pavage créent aussi d'emplois par la méthode HIMO;
- organiser des campagnes de sensibilisation et d'information des producteurs sur la nécessité de pérenniser l'entretien des pistes et les amener à y contribuer financièrement;
- segmenter les pistes en de petits tronçons correspondant aux limites géographiques de chaque village afin de rendre responsables les populations pour l'entretien de leurs tronçons;
- instaurer des comités villageois de gestion et de suivi des infrastructures routières sous la supervision du chef service technique de la mairie;
- instaurer des règles de casseur-payeur sur les routes afin que tous ceux qui vandalisent les infrastructures routières soient responsables des réparations.
- sensibiliser les conducteurs de taxi-motos et autos sur le devoir qu'ils ont à payer les taxes liées à l'exercice de leurs activités;
- rendre compte régulièrement de la destination des fonds collectés chez les acteurs du transport routiers dans la commune.

#### ❖ **Aux populations et usagers de la route**

Ils doivent:

- avoir des moyens de déplacement en bon état afin de ne pas dégrader les routes;
- avoir des comportements civiques et patriotique à l'égard de la chose publique et particulièrement à l'égard des infrastructures routières;
- respecter le code de la route afin d'éviter les accidents sur les routes.

### **3.4.3 Recommandations pour une meilleure contribution des infrastructures routières à la croissance économique de la commune de Savalou.**

La question relative à la contribution des infrastructures routières à la croissance économique étant primordial pour le Bénin en général et pour la commune de Savalou en

particulier. Il apparaît, alors, important de formuler quelques recommandations à l'endroit des acteurs. Aschauer (1989), soutient que l'infrastructure de base (construction de route, ponts, rues, aéroports, système de transport en commun.....) a plus grand pouvoir explicatif de la productivité. Pour lui, le ralentissement de la productivité observé dans les années 70 jusqu'au milieu des années 80 dans les pays de l'OCDE serait imputable à l'insuffisance des investissements publics enregistrés. Ainsi, afin de mettre efficacement en oeuvre les suggestions précédemment émises, les autorités communales et étatiques disposent d'une diversité de moyens.

1- La promotion de l'investissement public passera par la revalorisation chaque année de l'enveloppe financière dédiée à la construction d'infrastructures routières afin de densifier le réseau routier national. Pour cela le gouvernement pourrait créer une agence spéciale de financement des projets routiers. Cette agence aurait pour mission principale la mobilisation et la répartition entre les projets d'infrastructures routières, les fonds nécessaires à leur suivi et réalisation.

2- La promotion de l'investissement privé ainsi que le partenariat public-privé doit passer par l'allègement des procédures de passation des marchés publics dans le domaine de l'aménagement, de la construction, de la reconstruction ou de l'entretien des routes. L'Etat doit prioriser les entreprises nationales les plus méritantes. Ce serait aussi un moyen pour l'Etat de lutter contre le chômage en créant d'emplois par l'intermédiaire des ces entreprises. Cela implique pour l'Etat une consolidation crédible et sincère des réformes en matière de réglementations pour rendre le Bénin plus attractif aux yeux des investisseurs.

3- Pour une aide publique au développement plus efficace, les PTF et le Gouvernement doivent s'efforcer de mettre en oeuvre les recommandations de la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide à travers l'appropriation nationale de l'aide, l'alignement de l'aide, l'harmonisation de l'aide, la gestion de l'aide axée sur les résultats de développement et la responsabilité mutuelle des donateurs et les bénéficiaires.

4- Le Bénin doit renforcer son appareil judiciaire et lui donner une sincère autonomie et indépendance afin qu'il soit impartial dans le règlement des litiges.

5- La hiérarchisation des projets selon leurs impacts socio-économiques doit être confiée à une structure dynamique et permanente constituée des spécialistes des travaux publics, des ingénieurs planificateurs, des environnementalistes, des économistes des transports, des sociologues et d'autres spécialistes jugés utiles pour l'équipe.

Toujours pour la mise en pratique des suggestions, il faut :

- 6- Renforcer la capacité opérationnelle du Fonds routier pour qu'il puisse intervenir efficacement dans l'entretien des routes en rendant plus dynamique et plus rentables les postes de pesage/péages.
- 7- Renforcer les capacités administratives, opérationnelles et même judiciaires de la Direction Générale des Infrastructures.
- 8- Pour une meilleure gestion participative des projets d'infrastructures routières, achever le transfert effectif des compétences aux collectivités locales.
- 9- Pour augmenter les recettes issues du transport routier, la mairie doit organiser et recenser tous les conducteurs de taxi-motos (Zémidjans) dans la commune afin qu'ils commencent par payer annuellement des droits taxi.
- 10- Enfin, pour éviter les actes d'incivisme subis par les infrastructures routières de la part des usagers, l'Etat peut instaurer une brigade mobile de surveillance et de sauvegarde des infrastructures routières et la doter aussi d'un numéro vert accessible à tous pour permettre aux usagers de signaler à la Direction Générale des Infrastructures tous les actes de vandalisme au moment même où ils se produisent sur la route. Toute fois, l'Etat, par l'intermédiaire du Centre National de Sécurité Routière et les partenaires intervenant dans la sécurité routière doit accentuer les sensibilisations des usagers de la route car chaque dommage causé à la route constitue un frein aux mouvements des personnes et des biens et donc un frein à la production et à la croissance économique.

## **Conclusion.**

L'objectif de ce travail était d'évaluer la contribution des infrastructures routières dans l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou. Au terme de ce travail, il ressort que la commune de Savalou dispose d'un vaste réseau d'infrastructures routières. Beaucoup de facteurs physiques et humains sont favorables pour l'amélioration et le maintien en bon état de praticabilité de ce réseau. Malgré leur état dans la commune, les infrastructures routières permettent la circulation des personnes et des biens et sont sources de création d'emplois car plus de 60% des populations interrogées ont affirmé qu'il est nécessaire que les infrastructures routières soient en bon état de praticabilité pour leur faciliter la production. Du producteur agricole jusqu'au commerçant en passant par l'artisan et le transporteur, l'unanimité est faite autour de l'importance des infrastructures routières pour l'évolution de leurs diverses activités. Dans la commune de Savalou, les infrastructures routières représentent à la fois un accélérateur important du processus de production et un levier du développement économique et social. Elles contribuent à la mobilisation des ressources financières de la mairie. Toutefois certaines conditions agissent négativement sur le développement des infrastructures routières. Surtout pendant la saison pluvieuse, les pistes de dessertes rurales se retrouvent dans un état de dégradations avancées, retardant ainsi le transport des produits agricoles des champs vers les maisons puis vers les lieux d'échanges, toute chose qui ralentit la croissance économique. Après l'analyse des résultats, les hypothèses de départ sont confirmées. Les infrastructures routières sont très importantes pour la croissance économique de la commune de Savalou. Si le réseau d'infrastructures routières de la commune de Savalou s'améliore, il peut en résulter l'augmentation de son volume d'échange et donc contribuer à sa croissance économique. Les routes et les services de transport sont fondamentaux pour le développement humain et économique de toutes les communes en générale et celles rurales comme Savalou en particulier. Dans la commune de Savalou, le transport est l'un des secteurs porteurs de la croissance économique, il constitue une épine dorsale dans le processus de développement économique car il permet de relier, par l'intermédiaires du réseau routier les pôles économiques les uns aux autres et les producteurs aux lieux d'échanges de la commune et même au delà. Dans la plupart des communes rurales comme Savalou, le transport routier constitue le seul moyen d'importation et d'exportation des produits. Ainsi, dans la commune de Savalou, un réseau routier intégré ouvrira des possibilités d'élargissement des marchés, permettra

l'évacuation de la production et par conséquent la croissance de la productivité. La construction d'un réseau viable de transport routier intégré permettra d'élargir les marchés et d'accroître la mobilité de la main d'oeuvre et la production des biens et des services. Ainsi donc, il permettra l'intensification des échanges et l'amélioration des échanges commerciaux tant au niveau communal qu'au niveau national voire même régional.

L'amélioration du réseau routier permettra de promouvoir le commerce local, les petits métiers, les micro-projets individuels et familiaux en facilitant l'écoulement des biens produits dans la commune ainsi que l'approvisionnement en intrants agricoles. Ceci constitue un levier stratégique dans le processus de réduction de la pauvreté au niveau des ménages de la commune de Savalou. L'aménagement des pistes soulagera les peines de la population et facilitera leur accès aux exploitations agricoles, aux centres de santé, aux centres de loisirs et aux lieux d'échanges.

La finalité de l'étude constitue un atout fondamental pour le système communal et national de planification en ce sens que les différents résultats obtenus pourront servir à définir de nouveaux objectifs et stratégies pour améliorer concrètement la compétitivité de l'économie locale de la commune de Savalou et même l'économie béninoise. Ainsi, donner une meilleure dynamique, une allocation efficiente des ressources au secteur des infrastructures routières pourrait permettre de faire densifier suffisamment le réseau routier pour faire évoluer la commune. Pour ce faire, la connaissance des effets des infrastructures routières sur la productivité de la commune à travers la présente étude, permettrait de prêter, en meilleure connaissance de cause, une attention particulière aux infrastructures routières.

## **BIBLIOGRAPHIE**

**ADAM, S. (1776):** « An inquiry in the nature of causes of Wealth of the Nation » The modern library-Random House, New York, 1937, 209p

**AGBIGBI, A. et ALOU, M. (2015),** Contribution des infrastructures de transport à la croissance économique du Bénin. Mémoire de Licence professionnelle. FASEG/UAC, 44p.

**AGOSSA, W. et HOUNKANRIN, A. (2015) :** Investissements publics en infrqstructures de base et réduction de la pauvreté au Bénin. Mémoire de Licence Professionnelle. FASEG/UAC, 45p.

**AGUI, T. (2016) :** Amélioration du transport international des marchandises d'origine communautaire dans l'espace CEDEAO: Quel intérêt pour le Bénin. Mémoire de Master II en Economie des transports et Assurance. FLASH/UAC, 85p.

**ALI et al, (2003):** « Infrastructure and Poverty Reduction: What is the connection? » Economics and Research Departement, Policy Brief N°.13 ADB, Manila, 174p.

**ASCHAUER, D. (1989):** « Is expenditure productive? » Journal of Monétaire economics, 23 pp 177-179.

**BANQUE MONDIALE (1994),** Une Infrastructure pour le Développement, Oxford Université Press, 268p.

**BARRO, R. (1990):** «Gouvernement Spending in Simple Model of Endogenous Growth » Journal of Political Ecomy, Vol. 98, N° 5, part II, S103-S125

**BERNIER, B. (1998) :** Initiation à la Macroéconomique. Dunod, 9è Ed, pp 228

**BOSSA, S. et KPONNON M. (2006) :** Rôle et importance des transports dans le développement du département de l'Ouémé. Mémoire de Maîtrise, FLASH/UAC, 108p.

**BRASSEUL, J. (2008) :** Introduction à l'économie du développement, Armand Colin, pp150.

**CARSON J. (2010) :** Allocution prononcée à Washington le 28 Avril, Quatrième Conférence des Etats Unis d'Afrique sur l'infrastructure. PP 8.

**CHEIKH, D. (2005) :** Dépenses publiques en infrastructures économiques. Mémoire de Maîtrise en Sciences économiques et de Gestion. FASEG/Université CAD, 83p.

**CRET (1970) :** Infrastructures de transport et développement, Armand Colin, Paris, 125p.

**DGSI (2015) :** Stratégie pour le développement des infrastructures routières pour l'atteinte des OMD au Bénin.

- DGSI (2017)** : Rapport de synthèse des impacts socioéconomiques. Cotonou, 75p.
- DGSI (2018)** : Rapport à mi-parcours d'impacts socioéconomiques. Cotonou, 31p.
- DOSSOU, S. (2008)** : Impacts socioéconomiques de la route Abomey-Bohicon-Kétou sur le développement de la commune de Zagnanado. Mémoire de Maîtrise en Géographie, FLASH/UAC, 85p.
- ESCRIBANO, A et al, (2008)** : « Impact of Infrastructures Constraints on Firm Productivity in Africa » working paper 9, Africa Infrastructure Sector Diagnostic, Banque Mondiale, Washington D.C, 2008.
- ETEKA, M. (2017)** : Infrastructures routières et accès aux services sociaux de base dans la commune d'Abomey. Mémoire de Master II. FLASH/UAC, 77p.
- GAOU, D. O. (2004)**, Impact des infrastructures de transport sur le développement économique en milieu rural: Cas de la commune de Ouèssè, département des collines. Mémoire de Maîtrise en Géographie, FLASH/UAC, 106 p.
- HOUINSOU, A. (2013)** : Infrastructures de transport routier et structuration de l'espace au Sud Bénin. Thèse de Doctorat en Géographie. FLASH/UAC, PP.88-90.
- IMBERT, A. et TAO, G. (2015)**, Analyse de l'effet des infrastructures routières sur la croissance économique du Bénin. Mémoire de Licence professionnelle. FASEG/UAC 49p.
- INSAE (2001)** : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 17p.
- INSAE (2002)** : Cahier de villages et quartiers de ville, RGPH3, Cotonou 37p.
- INSAE (2005)** : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 25p.
- INSAE (2013)**:Recensement Général de la Population et de l'Habitation n°4, Cotonou, 28p.
- INSAE (2014)** : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 17p.
- INSAE (2017)** : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 21p.
- KAHINA, D. (2014)** : Incidences des infrastructures de transport sur le développement territorial de Walana de Tizi-Ouzou. Mémoire de Master II, Algérie, 112p.
- KAUFMAN, V. (2008)** : Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner. Presse polytechnique et universitaire romande, Lausanne, 115p.
- KEHO, Y. (2008)** : Infrastructures de transport et croissance économique au Bénin. Mémoire Maîtrise. FASEG/UAC, 80p.

**KINDOHO, M. (2005)** : Impacts du réseau sur les ressources naturelles et le développement durable. Mémoire de DEA, FLASH/UAC, 76p.

**KINKPONHOUE, A. et SOSSA, R. (2005)** : Impacts socioéconomiques des accidents de la circulation routière, Mémoire de Maîtrise Professionnelle. FLASH/UAC, 89p.

**KNIGH et al, (1993)**: « Testing the Neoclassical Theory of Economic Growth. A Panel Data Approach » International Monetary Fund Staff Paper, Vol. 40 pp 512-541.

**KOUANDA M. (2010)**, Evolution, rôle et importance du transport. Rapport, Sénégal, 26p

**KPEMOUA P. (2016)**, Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo. Article publié aux archives-ouvertes HAL, Togo, 25p.

**LAROUSSE, M. (2007)** : Edition nouvelle, pp. 426.

**LASSIDA, E. (2010)** : Oser un nouveau développement au-delà de la croissance et de la décroissance, Bayard, pp 49.

**LEE et ANA (1992)**: Impacts of infrastructures deficiencies in Nigerian manufacturing. Mémoire de Maîtrise. Lagos University, 79p.

**MADOGNI, F. (2016)** : Gestion des infrastructures routières et développement local de la commune de Pobè. Mémoire de Master II. FLASH/UAC, 81p.

**MDCTTP/PR (2007)** : Processus de l'intégration des aspects genre et VIH/SIDA dans le secteur de transport routier, 66p.

**MTPT (2006)**: Stratégie pour le développement des infrastructures routières pour l'attente des OMD au Bénin, 15 p.

**NELSON et SINGH (1994)**: The role of economic and social infrastructure in manufacturing. Journal of Economy Vol 4 PP 30-35

**N'GUESSAN, N. (2003)** : La Problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne : document d'analyse SSATP, N° 3F, 43p.

**OULMAKKI, O. (2015)** : Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique: le cas du Maroc. Thèse de Doctorat en Sciences économiques. Université de Montpellier pp. 23.

**PEROUX, F. (1970)** : « Aliénation et société industrielle », Gallimard, Paris, 185p.

**PLASSARD (2003)** : Transport et territoire. Paris, PREDIT, Documentation française, PP 97.

**PRUD'HOMME et al, (2007)**, Infrastructures de transport, mobilité et croissance. Rapport de la Documentation Française. Paris, p.113-114.

**RADJI, B. G. (2005)**: Les infrastructures routières dans la commune de Djougou. Mémoire de maîtrise FLASH / UAC, 106 p.

**RITTER, J. (1971)** : Géographie des transports. Que sais-je ? n° 1427, Paris, PUF, 125p.

**SCHWARTZ, D (1995)** : Méthodes statistiques à l'usage des médecins et des biologistes, 4<sup>e</sup> Edition médicales Flammarion, Paris, 314p

**TCHOKPON, A. (2008)**: Transport et infrastructures routières dans la ville de Savalou, Mémoire de Maîtrise en Géographie, FLASH / UAC, 82 p.

**TILLE, M. (2000)** : Choix des variantes d'infrastructures routières, méthodes multicritères, Thèse de Doctorat à l'Université de Lausanne, Suisse, 388p.

**VEGANZONESE, M. (2000)** : Infrastructures, investissement et croissance « Un bilan de dix années de recherches » Document de travail CERDI, Clermont Fernand, pp 95.

**WINSOU, E (2012)** : Impacts socioéconomiques des infrastructures de transport sur le développement de la commune de Glazoué. Mémoire de Maîtrise de Géographie, FLASH/UAC, 90p

#### **Sites internet**

([https://fr.wikipedia.org/wiki/infrastructure\\_de\\_transport](https://fr.wikipedia.org/wiki/infrastructure_de_transport)), consulté le 20 juillet 2018 à 19h16

(<http://www.banquemondiale.org/fr/news/opinio/2013/11/12/It-all-starts-with-a-road>), consulté le 17 juillet 2018 à 11h 45

## Liste des figures

<b>Figure 1</b> : Facteurs favorisant le choix des arrondissements.....	24
<b>Figure 2</b> : Schéma du modèle FFOM.....	26
<b>Figure 3</b> : situation géographique de la commune de Savalou.....	28
<b>Figure 4</b> : les différents types de sols de la commune de Savalou.....	30
<b>Figure 5</b> : Evolution mensuelle des hauteurs de pluies à Savalou (1976-2015).....	31
<b>Figure 6</b> : Evolution de la population de la commune de Savalou de 2002 et 2013.....	33
<b>Figure 7</b> : Evolution de la superficie agricole de 2006 à 2015 dans la commune .....	35
<b>Figure 8</b> : Evolution de la production agricole de 2006 à 2015 dans la commune.....	35
<b>Figure 9</b> : Carte des pistes rurales de la commune de Savalou .....	41
<b>Figure 10</b> : Evolution du recouvrement des recettes liées au transport routier de 2013 à 2017 .....	50
<b>Figure 11</b> : Modèle d'analyse du réseau routier dans la commune de Savalou par FFOM .....	56

## Liste des photos

<b>Photo 1</b> : Femmes transformatrices de manioc à Miniki .....	37
<b>Photo 2</b> : Femmes concaceuses de graviers à Koutago .....	37
<b>Photo 3</b> : Axe Djaloukou-Dénou .....	51
<b>Photo 4</b> : Axe Sègbèya-Mèdétékpo .....	51
<b>Photo 5</b> : Route dégradée à Tchètti.....	52
<b>Photo 6</b> : Axe Kpataba-Miniki-Ekpa .....	52
<b>Photo 7</b> : Gros porteur sur l'axe Gobada- Zounzonkanmè .....	54
<b>Planche 1</b> : Femmes artisanes dans l'arrondissement de Kpataba .....	37
<b>Planche 2</b> : Routes rechargées par la mairie .....	51
<b>Planche 3</b> : Route dégradées à Tchètti et à Kpataba .....	52

## Liste des tableaux

<b>Tableau I</b> : Résumé de la recherche documentaire .....	21
<b>Tableau II</b> : Répartition de l'échantillon .....	25
<b>Tableau III</b> : Caractéristiques des routes dans la commune de Savalou .....	39
<b>Tableau IV</b> : Caractéristiques des pistes rurales dans la commune de Savalou.....	42
<b>Tableau V</b> : Importance économique des infrastructures routières.....	45

# Annexes

## QUESTIONNAIRES

### Questionnaire adressé aux autorités communales

Cette collecte de données rentre dans le cadre d'une étude sur les infrastructures routières et croissance économique dans la commune de Savalou. Nous vous prions de remplir ce questionnaire afin de nous permettre d'apprécier la contribution desdites infrastructures à la croissance économique de cette commune.

Merci pour votre sincérité dans les réponses aux questions

Numéro du questionnaire (Ne rien écrire ici) / \_ / \_ / \_ /

Date de l'enquête .....; Contact .....

1 - Identification de l'informateur

Nom.....; Prénom.....; Fonction.....

Commune/Arrondissement .....

2 - Depuis quand êtes-vous à cette fonction.....?

3 - Combien d'arrondissements compte votre commune? .....

4 - Certains arrondissements de votre commune sont-ils lotis? A- Oui B- Non

Si Oui, lesquels .....

5 - Quelle est la population de la commune de Savalou? .....

6 -Quelles sont les proportions des différentes ethnies de la commune de Savalou?.....

7 - Quelles sont les infrastructures routières qui existent dans votre commune?

a- Gares routières                      b)                        Parkings

c) Routes bitumées                      d)  Pistes                     

8 – Quelles sont les infrastructures les plus pratiquées par les populations de votre commune?

a- Route bitumées                      b)  Pistes                      c)  Gare routières d) Routes  non bitumées

9 – Quel est le nombre total de kilomètres que compte le réseau routier de la commune de Savalou? .....

10 – Sur le plan administratif, quelles sont les différentes classifications du réseau routier de la commune de Savalou? .....

11 – Quel est le nombre de kilomètres que comptent:

A – Les pistes rurales.....

B – Les routes en terre .....

C – Les route bitumées.....

12 – Quelles sont les infrastructures routières et les équipements de transport dont la gestion relève de la compétence de la mairie?.....

13 – Quelles sont les dégradations observées sur les routes:  
A – En saisons pluvieuses.....  
B – En saisons sèches .....

14– La population contribue-t-elle à l’entretien et la construction des routes dont la

mairie a la charge? A- Oui  B-non

Si oui, Comment? .....

Si non, Pourquoi? .....

15 – Recevez-vous des aides de l’Etat; des ONG pour la construction d’infrastructures de transport dans votre commune ? A- Oui  B-Non

Si oui, lesquelles.....?

16 – Quelles sont les manières par lesquelles la Mairie améliore et entretient le réseau routier?

.....

17 – Participez-vous à la gestion des gares routières et Parkings de votre commune?

A – Oui B-  Non

Si oui, comment? .....

Sinon, pourquoi? .....

18- Quelles sont les principales activités économiques exercées par vos populations? ((Par ordre d’importance) .....

19 – Quelles sont leurs parts de contribution au budget communal? .....

.....

20 – Existe-t-il de grands marchés d’écoulement des produits dans votre commune?

A – Oui  B-Non

Si Oui, lesquels .....

21 – Les prix des produits sont-ils uniformisés sur tous les marchés de votre commune?

A – Oui  B – Non

Si non, pourquoi?.....

.....

22 – Etes- vous satisfaits de la qualité des infrastructures de transport existantes dans votre commune? A – Oui  B- Non

Si Non, pourquoi? .....

23 – Existe-t-il de grandes industries (usines) de transformation de

produits agricoles dans votre commune? A- Oui  B-Non

Si oui, lesquelles?.....

24- Ces industries (usines) sont- elles facilement accessibles aux populations par des infrastructures routières de bonne qualité?

A Oui  B- Non

25- Quelles sont les démarches que la mairie mène en vue de la satisfaction des populations de Savalou en matière d'infrastructures routières?.....

26 – Pensez-vous que les infrastructures de transport contribuent à la croissance économique de votre commune ? A- Oui  B- Non

Si Oui, dans quelle proportion?.....

### **Questionnaire adressé à la Direction Générale des Infrastructures**

La collecte des données rentre dans le cadre d'une étude sur les infrastructures routières et croissance économique dans la commune de Savalou. Nous vous prions de remplir ce questionnaire en vue de nous permettre d'apprécier l'effet desdites infrastructures sur la croissance économique de cette commune.

Merci pour votre sincérité dans les réponses aux questions.

Numéro du questionnaire (Ne rien écrire ici) /\_/\_/\_/

Date de l'enquête .....

1- Identification de l'informateur

Nom....., Prénom ..... ; Contact.....

Profession..... Age ....., Sexe: M F

2- Quelles sont les critères de classification des routes?

.....

3- Carte routière de la commune de Savalou sur support électronique (CD-ROM)

4- Dans le cadre de la construction et de l'entretien du réseau routier national, quels sont les projets récents dont a bénéficié la commune de Savalou?.....

.....

5-Quels sont les projets en perspective?.....

6- Quel est la longueur du réseau routier de la commune de Savalou?.....

7- Quelles sont les périodicités d'entretien des routes.....

8- Quels sont les handicaps au développement des infrastructures de transport dans la commune de savalou?.....

9- Disposez- vous d'un cadre institutionnel?

Si oui, comment se présente t-il? .....

10- Quels sont les décrets, textes et lois qui régissent les infrastructures de transport au Bénin?

.....

### **Questionnaire adressé à la Direction Départementale des Infrastructures et des Transports Zou Collines**

La collecte des données rentre dans le cadre d'une étude sur les Infrastructures routières et croissance économique dans la commune de Savalou. Nous vous prions de remplir ce questionnaire en vue de nous permettre d'apprécier l'effet desdites infrastructures sur la croissance économique de cette commune.

Merci pour votre sincérité dans les réponses aux questions.

Numéro du questionnaire (Ne rien écrire ici) / \_ / \_ / \_ /

Date de l'enquête .....

Identification de l'enquêté

Nom..... ; Prénom..... ;

Fonction..... ; Département.....

Téléphone.....

1 - Depuis quand êtes- vous à cette fonction ? .....

2 - Quelles sont les différentes routes qui constituent le réseau routier de votre Département (Département des Collines)?.....

3 - Quelles sont les routes qui constituent le réseau routier de la commune de Savalou?

.....

4 - Quelle est leur classification et leur longueur approximative? .....

.....

5 - Dans le jargon du transport routier, quels sont les différents types de dégradations qui sont les plus remarquables sur le réseau routier de la commune de Savalou:

-En saison des pluies ? .....

.....

-En saison sèche ? .....

6 - Quels sont les projets récents dont a bénéficié la commune de Savalou dans le cadre de la construction et de l'entretien du réseau routier national? ...

7 - Quels sont les projets en perspective dans le même cadre?.....

.....

8 - Parmi les routes qui constituent le réseau routier de la commune de Savalou, lesquelles sont à charge :

- de la Mairie ? .....

-de l'Etat ? .....

9 - Pensez-vous que les infrastructures routières contribuent à la croissance économique du département des Collines et plus particulièrement la Commune de Savalou ?

A- Oui    B-  Non                   

10- Quelles sont les réactions qu'attend la Direction Départementale des Infrastructures et des Transports Zou-Collines des collectivités locales, des bénéficiaires des infrastructures de transport par rapport à la construction et l'entretien desdites infrastructures? ?.....

## Questionnaire adressé aux usagers des marchés et gares routières

La collecte des données rentre dans le cadre d'une étude sur les infrastructures routières et croissance économique dans la commune de savalou. Nous vous prions de remplir ce questionnaire en vue de nous permettre d'apprécier la contribution desdites infrastructures à la croissance économique de la ville.

Merci pour votre sincérité dans les réponses aux questions

Numéro du questionnaire (Ne rien écrire ici) /\_/\_/\_/\_/

Date de l'enquête .....; Téléphone.....

Nom .....; Prénom.....; Qualification .....

1- Quels sont les grands marchés que vous connaissez dans la commune de Savalou?

.....

2 Qu'est-ce qui a motivé votre installation dans ce marché?

a- Route    b-  Gare routière    c-  Distance   

d- Autre (à préciser)

3-Par quel moyen acheminez-vous vos produits sur ce marché?

a-Bicyclette    b-  Taxi auto    c- Véhicule personnel    d- Moto

e    Autre    (à  préciser)

4-Payez-vous des taxes pour l'occupation de l'espace dans le marché

A-Oui    B-  Non   

Si Oui, combien.....

Sinon, pourquoi .....

5-Quelle distance parcourez-vous pour rallier ce marché? .....

6-Avez-vous l'habitude de prendre le taxi à la gare routière? A- Oui B- Non

Pourquoi? .....

7- Etes-vous toujours satisfaits des services à la gare? A- Oui B- Non

Sinon, quelles sont les difficultés que vous rencontrez fréquemment dans les gares?

.....

8-Sentez-vous en sécurité lorsque vous prenez de taxi dans la gare ? A- Oui B- Non

9-Etes-vous souvent confrontés aux problèmes de tarification avec les conducteurs de taxi?

A- Oui    B- Non

Pourquoi?.....

10- Selon vous, qu'est-ce qui est à la base du coût élevé du transport dans votre commune?

.....  
11- Avez-vous un moyen de contrôle des taxes/redevances que vous payez à la mairie?

A – Oui B- Non

12- Selon vous ces taxes/redevances sont-elles bien gérées pour l'intérêt de la commune?  
.....

### Questionnaire adressé aux populations (usagers)

La collecte de ces données rentre dans le cadre d'une étude sur les infrastructures routières et croissance économique dans la commune de Savalou. Nous vous prions de remplir ce questionnaire afin de nous permettre d'apprécier la contribution de ces infrastructures à la croissance économique.

Merci pour votre sincérité dans les réponses aux questions

Numéro du questionnaire (Ne rien écrire ici) /\_/\_/\_/\_

Date de l'enquête .....

Identification de l'enquêté

Nom..... ; Prénom..... ; Age.....

Téléphone ..... Niveau d'étude .....

Sexe: M  F

2-Quelle est l'activité principale que vous exercez-vous dans la vie?

a)- Commerçant  b) ménagère  c-agriculteur d-  Autre

(à préciser

3-Avez-vous d'activité(s) secondaire(s)? A- Oui  B- Non

Si Oui, la/lesquelle(s).....

4-Quel moyen de transport utilisez-vous souvent?

a) Véhicule personnel b) Taxi  auto/Moto  c)Moto personnel  d)

Autre .....

5-Avez-vous souvent de difficultés lors de vos déplacements avec ces moyens?

A-Oui  B-Non

Si Oui, lesquelles.....

6- Disposez-vous d'un marché pour l'écoulement de vos produits? A- Oui

B-Non

7-Si Oui, quel est le rayonnement de ce marché:

A-Avant la construction de la route/ Gare routière? .....

B-Après la construction de la route / Gare routière? .....

8- Quel est le prix moyen actuel d'un (1) Kilogramme des produits suivants sur le marché:

Produits	Igname	Gari	Haricot	Mais	Voandzou	Mil	Sorgho
Prix							

9-Le prix de vente dépend-il des moyens de transport utilisés? A- Oui B-  Non

10-Tirez vous des avantages des infrastructures de transport dans le cadre de vos activités économiques? A- Oui  B-Non

Si oui, quels sont ces avantages?

a)-Gain de temps  b)-  Gain d'Argent  c)Sécurité  d) Autre   
(préciser) ....

11-Quels problèmes de transport rencontrez-vous dans vos activités économiques?

a) Mauvais état des routes  b)  Absence de moyens de transport   
c) Irrégularité des moyens de  transport d) Frais de   
transport très élevé e) Autre (à  préciser)

12-Selon vous, qui doit s'occuper de l'entretien des routes dans votre commune?

a) Etat  b) Mairie  c) CA  d) Vous-même  e)Tous

13-Quelles sont les périodes pendant lesquelles vous  avez besoin beaucoup plus des routes?

a) Saison pluvieuse  b)  Saison sèche c)  Toutes les saisons

### Guide d'entretien

Bonjour Madame/Monsieur,

Je suis étudiant en fin de formation en Economie des Transports et Assurance à l'IGATE et réalise une étude sur « Les infrastructures routières et croissance économique dans la commune de Savalou ». Je voudrais avoir votre avis sur quelques préoccupations.

- 1- Les infrastructures routières de la commune de Savalou ;
- 2- La relation que vous établissez entre ces infrastructures et vos activités économiques ;
- 3- Votre appréciation de la qualité des infrastructures routières dans la commune ;
- 4- Vos suggestions pour une amélioration de la qualité desdites infrastructures afin qu'elles puissent bien satisfaire à vos besoins ;
- 5- Les facteurs de croissance économique dans la commune.

### Grille d'observation

Elements à observer	Commentaires

### **Droit de stationnement et parking, Mairie de Savalou**

<b>Recettes années</b>	<b>Prévisions</b>	<b>Recettes recouvrées</b>	<b>Taux %</b>
2017	1000000	722300	72,23
2016	500000	804800	160,96
2015	2320000	719900	31,03
2014	1000000	628000	62,80
2013	3000000	184000	6,15

## Table des matières

Sommaire .....	2
En Mémoire.....	3
Dédicace.....	4
Sigles et acronymes.....	5
Remerciements.....	6
Résumé.....	7
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET DEMARCHE METHODOLOGIQUE ....</b>	<b>12</b>
1.1. Cadre théorique du travail.....	12
1.1.1. Etat des connaissances.....	12
1.1.2. Problématique.....	15
1.1.2.1. Hypothèses de travail.....	18
1.1.2.2. Objectifs de recherche.....	18
1.1.3. Clarification des concepts.....	18
1.2. Démarche méthodologique.....	20
1.1.1. Collecte des données.....	20
1.2.1.1. Données collectées.....	20
1.2.1.2. Techniques de collecte des données.....	21
1.2.1.2.1. Recherche documentaire.....	21
1.2.1.2.2. Entretiens semi-structurés.....	22
1.2.1.2.3. Observations directes.....	22
1.2.1.2.4. Enquête par questionnaire.....	22
1.2.1.3. Outils et matériel de collecte d'informations.....	23
1.2.1.4. Echantillonnage.....	23
1.1.2. Traitement des données.....	25
1.1.3. Analyse des résultats.....	26
<b>CHAPITRE II : CADRE PRATIQUE DE L'ETUDE ET ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....</b>	<b>27</b>
2.1 Situation géographique et administrative de la commune de Savalou.....	27
2.2 Milieu physique.....	28
2.2.1 Relief et nature des sols.....	28
2.2.2 Climat et hydrographie.....	31
2.2.3 Flore et faune.....	32
2.3 Milieu humain.....	32
2.3.1 Dynamique démographique.....	32
2.3.2 La population.....	34
2.3.3 Activités économiques.....	34

2.3.3.1 Secteur primaire.....	34
2.3.3.2 Le secteur secondaire.....	37
2.3.3.3 Le secteur tertiaire.....	38
2.4 Etat des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou.....	39
<b>CHAPITRE III: IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES POUR L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DE LA COMMUNE DE SAVALOU.....</b>	<b>45</b>
3.1 Effets socio-économiques des infrastructures routières sur les activités des populations de la commune.....	45
3.1.1 Avis des populations.....	45
3.1.2 Impacts sociaux des infrastructures routières.....	46
3.1.3 Impacts économiques des infrastructures routières sur les populations.....	47
3.1.3.1 Création d'emplois.....	47
3.1.3.2 Apport du transport au budget communal.....	49
3.1.3.3 Gestion des recettes issues des activités du transport routier.....	50
3.2 Facteurs explicatifs du mauvais état du réseau routier.....	52
3.2.1 L'état des routes pendant la saison pluvieuse.....	52
3.2.2 L'état des routes pendant la saison sèche.....	54
3.3 Analyse du système de transport routier dans la commune de Savalou.....	55
3.4 Discussion, suggestions et recommandations.....	57
3.4.1 Discussion des résultats.....	57
3.4.2 Suggestions pour une meilleure contribution des infrastructures routières à la croissance économique.....	58
3.4.3 Recommandations pour une meilleure contribution des infrastructures routières à la croissance économique de la commune de Savalou.....	59
Conclusion.....	62
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>64</b>
Liste des figures.....	68
Liste des photos.....	68
Liste des tableaux.....	68
Annexes.....	69