



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI

(UAC)

@@@@@



FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

(FASHS)

@@@@@

DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

(DGAT)

@@@@@

MÉMOIRE DE MAÎTRISE

@@@@@@@

Aménagement du Territoire

Thème

**DISPARITES D'AMENAGEMENT ET GESTION DES
INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA COMMUNE DE
BOHICON**

Présenté par:

ANATOHON S. Carenne

Sous la direction de:

Odile DOSSOU-GUEDEGBE

Professeur titulaire
(DGAT / FLASH / UAC)

Et

HOUINSOU T. Auguste

Maître Assistant
(DGAT / FASHS / UAC)

Soutenu le 19 /11 /2016

Sommaire

Dédicace	2
Remerciements.....	4
Sigles et Acronymes.....	5
Résumé	6
Abstract.....	6
Introduction.....	7
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE ET APPROCHE METHODOLOGIQUE	9
1.1. Cadre théorique	9
1.2. Approche méthodologique	15
CHAPITRE II : DETERMINANTS BIOPHYSIQUES D'INSTALLATION D'INFRASTRUCTURES MARCHANDES ET ETAT DES LIEUX	22
2.1. Facteurs physiques et humains	22
2.2. Facteurs humains.....	25
CHAPITRE III : CONTRIBUTION DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES AU DEVELOPPEMENT LOCAL DU SECTEUR D'ETUDE	36
3.1. Mode de gestion des infrastructures marchandes	36
3.2. Fonction économique des marchés	39
CONCLUSION.....	60
Liste des figures	64
Liste des tableaux.....	64
Liste des planches	64
TABLE DES MATIÈRES.....	70

Dédicace

Je dédie cet ouvrage :

- ☞ A toi mon cher père ANATOHON Gervais, qui a su me donner le goût de l'étude, voici le fruit de l'arbre que tu as planté et entretenu, trouves ici l'expression de ma profonde gratitude.
- ☞ a toi ma chère, courageuse et brave maman AVOHOU Léonie, je ne saurais te remercier, pour ton amour si chaleureux, et pour avoir supporté mes caprices et pour ton soutien inconditionnel sur la très longue route des études, trouves ici l'accomplissement de tes prières quotidiennes.

Remerciements

Les problèmes abordés dans ce sujet de recherche sont d'une complexité immense. Ainsi donc, ce mémoire n'aurait pas pu être une réalité sans le concours de plusieurs personnes à qui nous voudrions témoigner toute notre gratitude. A cet effet, nous remercions le dynamisme de notre cher maître de mémoire, Odile DOSSOU épouse GUEDEGBE, Professeur Titulaire au Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT) qui, malgré ses multiples occupations a fait l'honneur de conduire ce travail à terme. Qu'elle trouve ici la locution de notre gratitude et de notre profonde considération.

L'expression de notre profonde reconnaissance va aussi à l'endroit de :

- tous les Professeurs du Département de Géographie et Aménagement du Territoire dont le souci permanent tout au long du cursus universitaire a été de nous donner une solide formation;
- ♣ Docteur Auguste HOUINSOU, maitre- Assistant pour le perfectionnement du présent mémoire.
- ♣ Monsieur AZONHE Boris pour le perfectionnement du présent mémoire.
- à mon oncle HOUNTOUNTINFE Félix pour son encadrement et son soutien
- à mon époux KOKOSSOU Cyrille et ma chérie Magnificate KOKOSSOU
- tous les ménages enquêtés et tous les responsables des administrations que nous avons parcourues et qui nous ont facilité la tâche sur le terrain ;
- tous les étudiants de la promotion 2009-2013 de la géographie en particulier Parfait GADA pour sa franche collaboration, le soutien et tous les conseils ;
- à tous mes parents, mes frères, sœurs Judith, Paterne et Sibelle pour leur soutien
- enfin à tous ceux qui ont apporté leurs contributions pour la réalisation effective de ce travail et dont les noms ont été tus par desseins, notre boule de reconnaissance roule indéfiniment dans le corridor de leur sympathie.

Sigles et Acronymes

ABE	: Agence Béninoise pour l'Environnement
AGETUR-SA	: Agence d'Exécution des Travaux Urbains- Société Anonyme
ANCB	: Association National des Commune du Bénin
CerPA	: Centre Régional pour la Promotion Agricole
DDE	: Direction Départementale de l'Environnement
DDIC	: Direction Départementale de l'Industrie et du Commerce
DST	: Direction des Services Techniques
DGAT	: Département de Géographie et d'Aménagement du Territoire
FADeC	: Fonds d'Appui au Développement des Communes
FLASH	: Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines
GPS	:Global Positionning System
INSAE	: Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique.
MEHU	: Ministère de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme
OCDE	: Organisation de Coopération et de Développement Economique
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
PDC	: Plan pour le Développement Local
RGPH	: Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RNIE	: Route National Inter Etat
SDAU	: Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SHAB	: Service d'Hygiène d'Assainissement de Base
SDAC	: Schéma Directeur d'Aménagement Communal
SOGEMA	: Société de Gestion des Marches Autonome
TDL	: Taxe de Développement Local
UAC	: Université d'Abomey- Calavi

Résumé

Au Bénin, plusieurs marchés sont construits dans le cadre du commerce formel ou informel, l'enjeu étant de permettre aux localités de produire des recettes par la taxation des commerçants. Ce mémoire se penche sur le cas des marchés de la Commune de Bohicon.

Une démarche socio-anthropologique qui s'articule autour de la recherche documentaire et des travaux de terrain a été adoptée. Les enquêtes de terrain ont été réalisées auprès de 200 personnes dont 184 ménages dont les commerçants et acheteurs et 16 personnes ressources à divers niveaux. Le modèle SWOT est utilisé pour l'analyse diagnostique des infrastructures marchandes et organisation de l'espace dans le secteur d'étude. L'ensemble des données collectées est soumis à des traitements. Différents logiciels ont été utilisés pour la réalisation des figures, tableaux et cartes.

Quant à l'analyse elle porte sur les modes d'appropriation des infrastructures par la Mairie, la structure de gestion administrative. Il ressort des données recueillies que les infrastructures marchandes participent à 12 % au budget communal et 35 % est investi dans la construction et 65 % à l'investissement dont le paiement du personnel communal et autre tâche. Si cette recherche met en évidence la façon dont cette intervention de développement modifie le paysage institutionnel local, elle explore avant tout les enjeux du système de gestion communale au regard des modes d'appropriation par les commerçants.

Mots clés : infrastructures, gestion, marchés, Bohicon

Abstract

In Benin, several markets are constructed in the setting of the formal or casual trade, the stake being to allow localities to produce returns by the taxation of tradesmen. This memory bends on the case of markets of the Township of Bohicon.

A socio-anthropological gait that articulates around the documentary research and the works of land has been adopted. Investigations of land have been achieved close to 200 people of which 184 households of which tradesmen and purchasers and 16 people resources to various level. The SWOT model is used for the diagnostic analysis of infrastructures merchants and organization of the space in the sector of survey. The whole of data collected is submitted to treatments. Different software have been used for the realization of faces, pictures and maps.

As for the analysis she/it carries on fashions of infrastructure appropriation by the Town hall, the administrative management structure. He/it takes out again data collected that infrastructures merchants participate in 12 % to the local budget and 35 % are invested in the construction and 65 % have the investment of which the personnel's payment local and other stain. If this research puts in evidence the way of which this intervention of development modifies the local institutional landscape, it explores stakes of the local management system above all to the look of fashions of appropriation by tradesmen.

Key words: infrastructures, management, markets, Bohicon,

Introduction

Aujourd'hui, les territoires urbains connaissent une véritable interprétation géographique, économique et sociologique. Ainsi, les multiples échanges quotidiens, des évolutions des populations, de mode de vie, estompent les différences et provoquent une interdépendance de plus en plus forte entre ces espaces de vie (Adjibi, 2009). L'occupation anarchique et expansive des espaces urbains et ruraux sont liées à la croissance démographique et le fort taux de croissance démographique de la planète est enregistré sur le continent africain (Houémavo, 2008). Garba (2014), stipule que les défis majeurs reviennent aux dirigeants africains de maîtriser cette croissance et ses effets néfastes. En effet, selon Gbéto (2007), le fondement de toute organisation urbaine est de favoriser le développement des services et des échanges entre les individus dans un espace donné : la ville.

Au Bénin comme dans d'autres pays africains, on observe un développement accéléré et désordonné des grandes villes. La loi N° 97-029 du 15 janvier 1999 portant organisation des communes en république du Bénin stipule dans son article 87 que «la commune initie les actes liés aux travaux d'aménagement d'infrastructures et équipements ainsi que les actions afférentes à leur gestion et à leur maintenance». Malheureusement l'urbanisation ne s'est pas accompagnée d'une bonne accessibilité aux services de base. Ainsi, la mise en place des infrastructures ne suivent pas le rythme de croissance de la commune ou elles sont mal réparties (Azonhè, 2011). Or, les populations des arrondissements centraux concentrent l'essentiel des infrastructures tandis que les autres connaissent des situations moins favorables. Le constat est bouleversant et les inégalités sont frappantes. Pourtant l'aménagement du territoire a pour mission de corriger ces divergences de développement.

Par ailleurs, les infrastructures marchandes sont confrontées à des problèmes de gestion et végètent dans un état de grande salubrité.

Le cas de la Commune de Bohicon fait l'objet d'étude de recherche. D'où le diagnostic de la répartition spatiale des infrastructures marchandes dans la commune pourrait favoriser une réorientation des plans d'aménagement en faveur des populations. A cet effet, l'étude du sujet, «**Disparités d'aménagement et gestion des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon**» est impératif.

Le présent mémorial est structuré en trois chapitres dont le premier traite le cadre théorique et décrit la démarche méthodologique utilisée. Le second chapitre est consacré aux déterminants biophysiques d'aménagement et disponibilité des infrastructures marchandes. Enfin, le troisième chapitre expose les disparités liées à l'installation et à la gestion des infrastructures; les discussions puis abordent des suggestions et perspectives.

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE ET APPROCHE METHODOLOGIQUE

Dans ce chapitre, il est question, d'une part, de poser le problème d'inégale répartition des infrastructures marchandes en Afrique en général puis à Bohicon en particulier en situant le contexte assorti de sa justification, de formuler les hypothèses de recherche et de définir les objectifs de l'étude, et d'autre part, de clarifier les concepts clés, de faire le point des connaissances sur le thème et de présenter le matériel et les méthodes de recherche.

1.1. Cadre théorique

1.1.1. Problématique

Le fait urbain se caractérise par un gonflement démographique des localités; d'où une consommation urbaine plus intense de l'espace et la multiplication des problèmes d'aménagement de déséquilibre infrastructurel (Imorou, 2007).

Tout ceci favorise l'exode rural et engendre d'énormes problèmes dont l'occupation anarchique de l'espace public, l'insuffisance d'infrastructures avec pour corollaire l'accroissement démographique qui n'est toujours pas suivi des moyens requis facilitant la mise en place des infrastructures (Azonhè, 2011).

Cette idée fait appel à l'importance des infrastructures dans le processus de développement pour les pays en voie de développement. Les infrastructures sont à la fois un produit fini offrant directement des services aux consommateurs et un produit intermédiaire participant à la productivité des secteurs de production (OCDE, 2006).

Au Bénin, comme dans les autres pays de la planète les infrastructures marchandes conditionnent l'installation humaine dans l'espace. Elles créent ou modifient les agglomérations. Ainsi, bon nombres de localités s'établissent en fonction de ces infrastructures. Par ailleurs, les populations tirent des infrastructures marchandes l'essentiel de leurs revenus et trouvent un lieu de satisfaction de leurs besoins

(Assogba, 2011). Les équipements urbains sont des lieux, construits ou aménagés, où s'organisent entre autre, des échanges sociaux au profit des membres de la collectivité qui s'y trouvent. Un équipement urbain assure quatre fonctions essentielles à savoir: la fonction éducative, la fonction sanitaire, la fonction sociale et la fonction administrative (Gbéto, 2010). Ainsi, le développement de la commune dépendrait des services qu'elle offre.

Par définition le marché est le lieu couvert ou en plein air où l'on met en vente des marchandises. C'est aussi un endroit d'échanges commerciaux (Universel, 3^e édition). Ayibaglo (2011), affirme qu'en Afrique les marchés souffrent d'une insuffisance d'infrastructures et d'une bonne gestion. Pour Bangana (2012), les marchés peuvent constituées le socle de développement de bon nombre de commune. Pourtant le marché ne peut être un socle de développement et d'accroissement démographique dans l'unique condition d'une bonne politique de gestion. Allant dans la même logique Igué (2002) estime que le développement endogène des communes est axé sur l'animation cyclique des marchés.

Selon Ayibaglo (2011), l'insalubrité des marchés dépend de la gestion des infrastructures et équipements dans les différents secteurs du marché. Celui des marchés de Bohicon ne sont pas en marge de cette situation dont le poids dans l'économie de la commune est incontestable et demeure source d'emploi.

En dehors de la question des déchets dans les marchés de Bohicon, il est impératif d'élaborer un plan d'aménagement pour combler l'attente des usagers, réglant du coup les problèmes d'organisation autour du marché de Bohicon.

Au regard des préoccupations à la base du déséquilibre infrastructurel énuméré plus haut, plusieurs interrogations pertinentes se pose par rapport à leurs installations et organisation dans le secteur d'étude.

- ✓ Quels sont les facteurs qui déterminent l'aménagement des infrastructures marchandes à Bohicon ?

- ✓ Existe-t-il un cadre réglementaire et institutionnel d'aménagement des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon ?
- ✓ Quelles sont les stratégies d'organisation des infrastructures marchandes à Bohicon ?

Au-delà des constats observés précédemment, la réflexion sur le sujet est axée sur des hypothèses qui sous-tendent l'objectif général et spécifiques.

1.1.2. Hypothèses de recherche

Les hypothèses suivantes orientent la présente recherche. Ces hypothèses sont confrontées aux réalités du terrain en vue de leur validation ou contestation. Il s'agit de :

- ♣ Ils existent des infrastructures marchandes à Bohicon;
- ♣ Divers facteurs justifient la répartition des infrastructures marchandes;
- ♣ les solutions existent pour une meilleure répartition des infrastructures marchandes.

1.1.3. Objectifs de travail

L'objectif global de cette étude est d'analyser les facteurs d'installations, de gestion et d'organisation des infrastructures marchandes à Bohicon.

De façon spécifique, il s'agit de :

- ♣ répertorier les infrastructures marchandes existant dans la Commune de Bohicon;
- ♣ analyser les facteurs de disparités liées aux infrastructures marchandes ;
- ♣ proposer des solutions pour une meilleure répartition des infrastructures marchandes à Bohicon.

1.1.4. Cadre conceptuel

1.1.4. 1. Revue de littérature

Pendant les recherches documentaires plusieurs œuvres écrites ont été lues portant sur les problèmes de disparités, gestion et de développement local. En effet, ceux-ci présente un intérêt particulier dans la suite de la recherche.

Lokonon (1994), à analyser l'évolution démographique de la ville en rapport avec son aménagement. A l'issue de cette étude, il ressort que l'examen des infrastructures et des équipements urbains permettent de constater que Bohicon est engagé depuis sa genèse jusqu'à nos jours dans un réel élan d'urbanisation.

Lahan (2013), abordant les problèmes de disparités d'aménagement des infrastructures hydrauliques et sanitaires dans la commune de Savalou montre que les populations sont confrontées à des problèmes d'inégale répartition des infrastructures dans les différentes localités de son secteur d'étude. Ensuite il relève les facteurs qui déterminent ces déséquilibres en particulier ceux biophysiques, de la gestion et du coût financier des travaux.

Dans le même lancé Azonhè (2011), atteste une inadéquation entre la population et les services disponibles d'une part et relève ensuite que l'insuffisance des infrastructures atrophie le développement de la commune.

Par ailleurs, Abo (2010) dans ses analyses décrit l'inadéquation entre les infrastructures et équipements en abordant le manque crucial du personnel sanitaire. Il ressort la peine de la population à s'offrir le service à proximité, en mettant l'accent sur la distance que parcourt la population pour atteindre les formations sanitaires, il s'appuie aussi sur les conséquences qu'engendre la distance.

Dédéhou (2012), dans ses recherches affirme la mauvaise gestion des formations sanitaires et marchandes à travers l'insalubrité qu'il a observée dans ses lieux de références. Ceci pourrait s'expliquer par le manque des infrastructures

d'assainissement à la base, mieux à l'absence de prise de conscience des différents responsables en charge de la gestion de ses infrastructures.

Bodrenou (2012), confirme que la gestion des déchets est faite de manière traditionnel et moderne. Il estime que les marchés ne possèdent pas de plan d'aménagement ce qui affaiblit leurs évolutions fautes d'exiguïté de place.

Pour kinhouandé (2009), l'insuffisance des infrastructures routières et des ouvrages d'assainissement ainsi que leur vétusté constitue un obstacle majeur à la mise en œuvre de plan de développement durable. Pour l'auteur cette situation se trouve aggraver par l'absence notoire d'une politique d'entretien et de suivi des ouvrages.

Dahoui (2013), atteste que le marché est source de développement humain et atténue les problèmes d'exode rurales et de chômages.

Pour l'essentiel, ces différentes études qui restent générales ont permis de cerner d'avantage les concepts clés et les contours du sujet. Ces auteurs ont abordé en général soit la partie de la gestion, soit la disparité, du coup une étude prenant en compte les deux aspects n'a pas été abordé à Bohicon particulièrement sur les infrastructures marchandes.

1.1.4.2. Définitions opératoires

Disparité : Le dictionnaire de géographie de Pierre Merlin et Françoise Choay définit la disparité par l'inégalité, reflétée par des variables économiques ou sociales, dans la répartition entre les localités et voire au sein des localités, des revenus, des activités, des équipements et des potentialités de développement. Quant au dictionnaire Hachette (1994), la disparité est la différence, la dissemblance entre les choses que l'on compare. Suivant la logique de l'étude elle est l'inégalité observée sur la répartition spatiale des infrastructures marchandes.

Aménagement : Selon le dictionnaire Robert (2010), c'est l'organisation globale de l'espace destinée à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant des équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles. Pour George

cité par Dossou-Gu d gb  (2005), le concept aménagement est entré dans le vocabulaire de la géographie par l' action concertée d' organisation du territoire.

Disparités d' aménagement : C' est l' ensemble des déséquilibres observés en matière de répartition spatiale des infrastructures dans un espace donné. Dans le cas présent il s' agit de l' espace communal.

Aménagement du Territoire : Au sens contemporain elle est une action volontaire d' une collectivité sur son territoire pour l' organiser ou le réorganiser, pour le développer ou pour en corriger les disparités qui sont les causes d' inégalités entre les habitants. Les interventions concernant le territoire ne concernent pas seulement l' échelle d' un pays, elles se font aussi à l' échelle régionale et locale (nationale, supranationale, internationale). Nous distinguons l' aménagement rural et urbain.

Infrastructures : Le dictionnaire de géographie de Pierre Merlin et Françoise Choay défini infrastructure comme l' ensemble des installations réalisées au sol ou en souterrain permettant l' exercice des activités humaines à travers l' espace.

Le dictionnaire Robert (2010) le défini comme l' ensemble des équipements du sous-sol ou du sol nécessaire à une activité économique ou sociale. Dans le cadre de cette étude c' est l' ensemble des installations territoriales indispensables à la création des activités économiques ou sociales dans la Commune de Bohicon. Selon l' OCDE (2006), le concept d' infrastructures renvoie au capital physique qui permet à l' économie de fonctionner et aux services essentiellement ruraux et urbains d' être productifs: irrigation système de transport, assainissement des eaux usées, les infrastructures marchandes.

Infrastructures marchandes : Selon Sagbadja (2008) c' est l' ensemble des équipements économiques, l' organisation économique de la société considérée comme son idéologie. Dans le cas de cette étude il s' agit de l' ensemble des équipements installés dans les différents marchés et servant d' échanges commerciales.

Gestion : C'est l'ensemble des techniques de planification d'organisation de direction et de contrôle mise en œuvre dans une organisation afin qu'elle atteigne ses objectifs (wikipedia, 2015). Dans le cas du présent étude il s'agit de l'ensemble des stratégies et mesures mis en œuvre pour l'entretien et la survie des équipements réalisé pour les échanges commerciaux.

1.2. Approche méthodologique

Pour mener à bien, pour atteindre les objectifs visés et pour confirmer ou infirmer les hypothèses de départ, une approche méthodologique qui combine plusieurs approches et comporte trois étapes a été mise en application.

1.2.1: Recherche documentaire

La première étape est consacrée à la recherche documentaire. En effet, la recherche scientifique ne consiste pas seulement à aller recueillir des informations attenantes d'autres acteurs sociaux. Son succès dépend aussi et surtout d'une documentation conséquente et capable de donner des informations fiables sur l'objet d'étude et d'éclairer la démarche à suivre. Avant d'entamer une telle étude, il est donc capital de faire la récapitulation des écrits soutenus sur le sujet. Le tableau I présente la synthèse de la recherche documentaire.

Tableau I: Synthèse de la recherche documentaire

Centre de documentation	Nature des documents	Types d'informations recueillies
Bibliothèque de l'Université d'Abomey-Calavi ; Centre de Documentation de la FLASH ; Archive nationale	Livres, Thèses, Mémoires, Rapports et Articles	Informations générales et à caractère méthodologique
SOGEMA	Livres, Rapport d'étude	Information sur la gestion du marché
Mairie de Bohicon	PDC, Monographie	Données démographiques et statistiques, informations à caractères généraux liées à la gestion spatiale
DDIC Zou-Collines	Livres et Articles	Information sur le commerce intérieur
INSAE	données sur la population du secteur d'étude	Informations sur la statistique démographique du secteur d'étude
IGN	Cartes	Information sur la carte administrative du secteur d'étude
Cyber	Livres, Rapport d'étude, mémoires en ligne	Informations générales et à caractère méthodologique

Source : Résultats de la recherche documentaire, 2015

L'analyse du tableau I montre que la visite des bibliothèques a permis d'avoir la main mise sur les informations spécifiques et générales. Ceci a été possible grâce aux fouilles des documents abordant le thème d'étude. Enfin, la recherche documentaire a été parachevée par les informations recueillies lors des enquêtes de terrain.

1.2.2. Travaux du terrain

Les sondages ont été réalisés en deux phases: la phase de pré-enquête et la phase des enquêtes proprement dites.

1.2.2.1. Phase de pré-enquête

Elle consiste ici à sillonner le terrain d'étude afin de connaître les infrastructures marchandes; de les recenser pour se rendre compte des disparités. Elle a été effectuée en Août 2014. Quelques responsables de certaines structures telles que la Mairie, les directeurs de la DDIC, DDE ont été interrogés lors de cette phase. Ceux-ci ont développé des informations nécessaires afin d'élaborer et de tester les outils de travail à utiliser pour l'enquête proprement dite.

1.2.2.2. Phase de l'enquête proprement dite

Elle a été faite en s'appuyant sur les questionnaires-ménages, de questionnaires à l'endroit des autorités, aux différents acteurs qui interviennent dans la construction, l'usage et l'entretien des infrastructures marchandes. A base du questionnaire-ménage, 184 ménages ont été enquêtés. Les règles d'un choix raisonné consistant à prendre une partie représentative de la population cible a été mis en jeu pour interroger. En effet, la Commune de Bohicon est divisée en dix (10) arrondissements avec une population de 148.775 habitants (cent quarante huit mille sept cents soixante quinze habitants) et est composé de 24.405 (vingt quatre mille quatre cent cinq) ménages.

♣ Echantillonnage

En contrepartie de la collecte des données d'infrastructures, la cible visée est constituée d'hommes ou de femmes, chef de ménage des arrondissements de Bohicon. Un choix raisonné est opéré en tenant compte du nombre d'infrastructures marchandes existants dans certains arrondissements.

L'unité statistique est le ménage ayant résidé en permanence et ayant fait au moins dix ans. Les dix ans ont été choisis pour des raisons de mémoire humaine ayant connaissance des infrastructures et les raisons de leur installation à des endroits donnés.

A cet effet, la taille de l'échantillon est déterminée suivant la méthode SCHWARTZ (2002),

Calcul de la taille de l'échantillon

$$N = Z^2PQ/d^2$$

N = Taille de l'échantillon par arrondissement

Z = écart fixé à 1,96 qui correspond à un degré de confiance de 95 %

P = nombre de ménages de l'arrondissement/nombre de ménages de la commune

$$Q = 1 - P$$

d = marge d'erreur qui est égale à 5 %

En procédant ainsi par arrondissement et en rapportant à 15 % le résultat, on obtient par exemple pour l'arrondissement de Bohicon I l'application numérique suivante

Bohicon I :

$$P = 6173/24405 = 0,252$$

$$Q = 1 - p = 1 - 0,252; \quad Q = 0,747; \quad NB_1 = 289$$

Ce résultat rapporté à 15 % donne le résultat suivant:

$$NB_1 = 289 \times 15/100; \quad NB_1 = 43$$

Le mode d'échantillonnage aléatoire a été utilisé. C'est à dire que la probabilité de sélection de chaque ménage de la population est connue et non nulle. Ce qui a permis de juger objectivement la valeur des estimations. Parmi les trois types d'échantillonnage aléatoire que sont l'échantillonnage simple, stratifié et par grappes; celle simple a été choisie. Il s'agit de réaliser un échantillonnage aléatoire au niveau des ménages de chaque arrondissement. Le tableau II présente le nombre de ménages enquêté par arrondissement

Tableau II: Nombre de ménages enquêté par arrondissement.

Arrondissements	Nombre de ménages	Ménage enquêté
Bohicon I	6173	43
Bohicon II	8116	51
Passagon	1545	14
Avogbana	1312	12
Sodohomè	2025	17
Ouassaho	1942	17
Agongointo	880	08
Lissèzoun	910	08
Gnidjazoun	623	06
Saclo	879	08
Total	24.405	184

Source: *Résultat d'enquête, 2015*

A la lecture du tableau ci-dessus 184 ménages ont été interviewé et 16 autorités locales réparties comme suit: 4 chef d'arrondissement et 1 CST, 10 personnes ressources puis 01 acteurs du secteur dont le DDIC Zou-collines.

♣ **Outils et matériels de travail**

Pour collecter les données, les moyens et matériels utilisés sont :

- ♣ La grille d'observation, le guide d'entretien pour les personnes ressources et les questionnaires pour les populations cibles ;
- ♣ Le GPS (Global Positioning System) pour la prise des coordonnées géographiques. Il a permis de positionner avec précision les infrastructures sur le fond de carte du secteur d'étude.

1.2.3. Traitement, analyse et résultats attendus

Dans le souci de recueillir un maximum de données et d'informations fiables, plusieurs techniques sont mises en œuvre. Ces dernières sont décrites par objectifs spécifiques.

Hypothèse 1 : Ils existent des infrastructures marchandes à Bohicon;

Objectif spécifique 1 : répertorier les infrastructures marchandes existant dans la Commune de Bohicon;

Démarche pour atteindre l'objectif spécifique 1 : Cet objectif est atteint grâce à l'utilisation des techniques telles que le guide d'entretien, l'observation, le questionnaire ménage, le focus groupe pour avoir l'appréciation de la population sur les problèmes réels dont elle souffre en permettant à chaque participant d'exprimer librement son point de vue.

Résultats attendus: Cerner de façon objective, les réelles causes d'installation des infrastructures ainsi que leur répartition spatiale dans la commune afin d'établir une carte de synthèse de la répartition des infrastructures marchandes.

Hypothèse 2 : analyser les facteurs de disparités liées aux infrastructures marchandes ;

Objectif spécifique 2 : Divers facteurs justifient la répartition des infrastructures marchandes;

Démarche pour atteindre l'objectif spécifique 2 : La consultation des documents sur les lois qui régissent le secteur des infrastructures marchandes et entretien avec les divers responsables en charge de ces infrastructures. Les documents, guide et questionnaires sont les outils.

Résultats attendus : Connaître les normes d'installation des infrastructures marchandes.

Hypothèse 3 : proposer des solutions pour une meilleure répartition des infrastructures marchandes à Bohicon.

Objectif spécifique 3 : les solutions existent pour une meilleure répartition des infrastructures marchandes.

Démarche pour atteindre l'objectif 3 : Visite du terrain, mise en application du modèle SWOT et l'utilisation des documents et guide.

Résultats attendus : Préparer le terrain pour une meilleure gestion ultérieure des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon.

Dans l'optique de faciliter le traitement et l'analyse des données il a été au départ procédé à un cadrage des données. L'ensemble de ces données sont traitées soit par le logiciel Word 2010 ou par le tableur Excel 2010. Le modèle SWOT a été utilisé pour faire le diagnostic du milieu. Ainsi, ce modèle a permis d'analyser les forces réelles, les opportunités dont dispose le secteur d'étude.

L'approche méthodologique adoptée à travers la recherche documentaire et les enquêtes de terrain ont contribué à la planification du présent travail. Ainsi, le second chapitre expose les caractéristiques biophysiques d'installation des infrastructures marchandes dans le milieu d'étude et l'état de lieux.

CHAPITRE II : DETERMINANTS BIOPHYSIQUES D'INSTALLATION D'INFRASTRUCTURES MARCHANDES ET ETAT DES LIEUX

Ce deuxième chapitre est également structuré en deux parties. La première partie étale les facteurs physiques et humains. La seconde partie fait l'état des lieux en vigueur au Bénin en général et dans la Commune de Bohicon en particulier.

2.1. Facteurs physiques et humains

Située à 132 km au nord de Cotonou, la ville de Bohicon est localisée au centre de l'actuel département du Zou. Le secteur d'étude (Commune de Bohicon) est situé entre 7°07' et 7°17' de latitude nord et entre 2°1' et 2°12' de longitude est. Elle est limitée au nord par la Commune de Djidja, à l'ouest par les Communes d'Abomey et de Agbangnizoun ; au sud par la Commune de Zogbodomey et à l'est par la Commune de Za-Kpota. Elle est située à 7 km de Cana, 8 km de Tindji, à 32 km de Covè et environ à 10 km d'Abomey. Elle couvre une superficie de 165 km² et compte dix arrondissements (Agongointo, Avogbana, Bohicon I, Bohicon II, Gnidjazoun, Lissèzoun, Ouassaho, Passagon, Saclo et Sodohomè) avec 17 quartiers de ville et 33 villages (Mairie Bohicon, 2015). La figure 1 présente la situation géographique de la Commune de Bohicon.

2.1.1. Facteurs physiques

2.1.1. Formes de relief et comportement hydrologique à Bohicon

Le relief est un facteur déterminant aussi bien à l'installation des hommes que de leurs activités. La Commune de Bohicon est située sur le plateau d'Abomey qui se présente sous forme d'un croissant dont la concavité fait face à la dépression de la Lama. Elle est dressée sur le plateau à pente douce et régulière (environ 1%) qui s'incline sensiblement vers le sud. Avec 166 m d'altitude, la Commune de Bohicon se développe de part et d'autre de la Route Inter Etat Cotonou-Parakou et occupe une position centrale sur le plateau d'Abomey, (Dékin, 2007). Selon Kinhouandé (2009), une étude topographique a révélé que les pentes auraient une influence considérable sur le ruissellement, surtout dans les zones où elles sont fortes. La raideur des pentes dans sa concavité ou dans sa convexité diminue ou augmente la vitesse de l'écoulement des eaux. La ville de Bohicon est inclinée régulièrement du nord-ouest vers le sud-est. Ce qui rend le site favorable à l'urbanisation, à l'exception de quelques zones de pente faible. Aucun accident de relief ne s'oppose à l'extension de la ville dans toutes ses directions (Atchadé, 2005). Dans le présent sujet c'est un facteur qui permet l'installation des infrastructures marchandes dans la commune de Bohicon

Par ailleurs, les sols de cette ville sont des sols ferrallitiques, et d'une structure d'ensemble dont les sols argilo-sableux présentent un bilan hydrique favorable à la croissance des plantes. Atouts pour la population de s'installer à l'ombre de celle-ci pour la vente de ses produits. Ces plantes ont la possibilité d'étendre leurs systèmes racinaires en profondeur et jouissent d'une assez bonne alimentation en eau. Leur ombrage est un atout pour la commercialisation de certaines marchandises. Ces sols sont favorables à l'agriculture ainsi on a des produits agricoles commercialisés.

2.1.1.2. Végétation

Le paysage végétatif est fait de savanes boisées à *Parkia biglobosa* (néré), *Adansonia digitata* (Baobab) etc. A côté de ces formations végétales naturelles coexistent d'autres paysages végétaux aménagés composés de *Elaeis guineensis* (palmier à huile), de *Teckona grandis* (teck) et des arbres fruitiers qui sont : *Manguifera indica* (manguier), *Citrus sinensis* (oranger), *Citrus limon* (citronnier) et *Carica papaya* (papayer) (Mongbo, 2010). En effet l'extension spatiale liée à l'évolution démographique et à l'installation des équipements socio-économiques de la ville favorise la destruction progressive des espèces végétales précitées pour la vente de certains produits tels que de lio dont on se sert des feuilles de teckerais pour l'emballage. Donc permet l'implantation des infrastructures marchandes.

2.2. Facteurs humains

Avec un taux d'accroissement de 3,72 % la population croit à un rythme rapide. En 1906, dès l'ouverture de la gare ferroviaire de Bohicon, la ville a commencé à se développer très rapidement autour de cette infrastructure de transport et de commerce. Cet accroissement de la population s'est accentué après le bitumage de l'axe Cotonou-Parakou qui a fait renforcer les activités commerciales. Ainsi, le recensement de 1979 a estimé la population de la commune de Bohicon à 50819 habitants. Cette population est passée à 81890 habitants en 1992. En 2002, elle compte 113.091 habitants puis 114324 habitants en 2012 (RGPH₄). Ceci montre que la population croit à un rythme assez rapide. Donc favorise à coup sur le développement des activités commerciales.

2.2.1. Estimation de la population de Bohicon en 2025

Les tendances observées précédemment ont permis d'estimer l'évolution future de la population de la Commune de Bohicon en 2025. Il a été utilisé comme données de base le taux d'accroissement de la population de Bohicon qui est de 3,72 %, la population de la Commune au RGPH de 2013 qui est de 170 604 habitants et

l'hypothèse linéaire d'estimation de la population. Cette estimation se présente comme l'indique la figure 2:

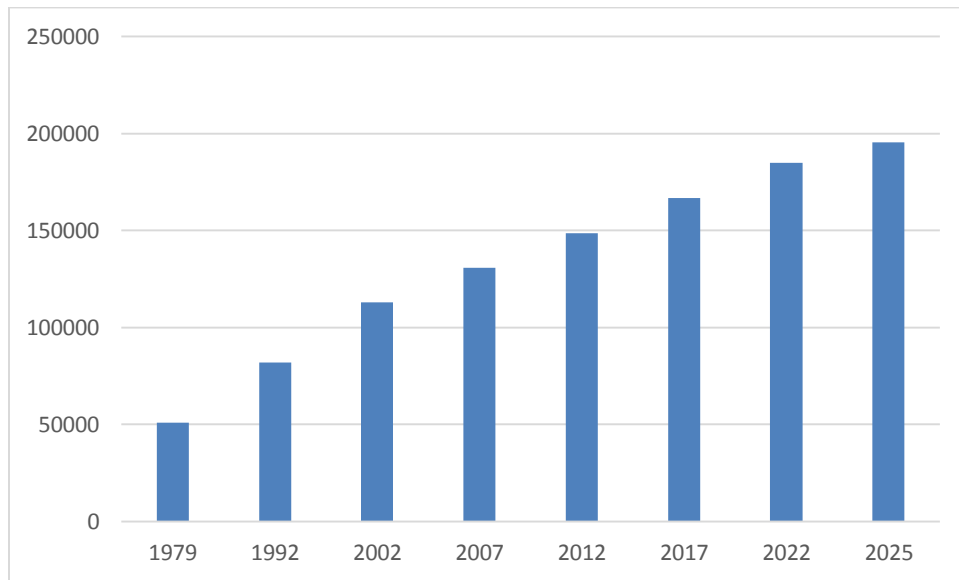


Figure 2: Evolution de la population de la Commune de Bohicon en 2025

Source : Estimation à partir des données recueillies.

D'après les statistiques de la figure 2, la population de Bohicon est estimée à 195.631 habitants en 2025. A cette allure, l'effectif de la population augmentera de 144.812 habitants entre 1979 et 2025. De même on observe de forte inégalité dans la répartition des populations au niveau des arrondissements. Ce qui serait dû au taux d'accroissement qui diffère d'un arrondissement à l'autre. Ceci engendrera des besoins de plus en plus croissants en infrastructures marchandes selon les cas.

2.2.1.3. Couches socioprofessionnelles

On distingue à Bohicon :

- ♣ Des fonctionnaires qui se répartissent dans les secteurs principaux à savoir le secteur public et le secteur privé. Leurs arrivés massif à Bohicon contribue au processus d'urbanisation de la commune.
- ♣ A cela s'ajoute la population active non salarié dont :

- ♣ les cultivateurs qui se rencontrent surtout dans les arrondissements périphériques, les éleveurs, les commerçants et les conducteurs de taxi moto communément appelé « Zemidjan »;
- ♣ D'origine diverses ils viennent augmenter le nombre de la population, construisent et y reste parfois de façon définitive. A ceux là s'ajoutent les sans professions.

Tout ceci exerce dans différents secteurs d'activités. Le tableau III présente les secteurs d'activités à Bohicon

Tableau III: Secteurs d'activités à Bohicon

Secteurs d'activité	Effectifs en %
Secteur primaire	12,5
Secteur secondaire	9
Secteur tertiaire	83,5
Total :	100

Source : Enquêtes de terrain, 2015

De l'analyse du tableau III, il ressort que la Commune de Bohicon est essentiellement orientée vers les activités tertiaires notamment de service et d'artisanat souvent difficile à distinguer du commerce.

2.3. Activités économiques à Bohicon

A Bohicon le commerce, l'industrie, l'artisanat et le transport sont les principaux secteurs d'activités de la ville. Le tissu industriel est constitué d'industries légères utilisées pour la transformation des produits agricoles (maïs, coton, arachide, coton graine etc.) et l'exploitation de bois.

Les activités économiques pratiquées dans la ville de Bohicon dénotent du caractère de plus en plus urbain de ces espaces qui, si rien n'est fait pour préserver

les espaces agricoles connaîtront un recul progressif des acteurs du secteur agricole. La Maïserie qui est installée à Bohicon reste peu fonctionnelle par manque de matière première.

2.3.1. Commerce

Le secteur commercial dans la Commune de Bohicon est dominé par l'informel et soutenu par la contrebande nigériane. Le commerce légal est assuré par des entreprises immatriculées au ministère du commerce. D'après les sources de l'INSAE, dans la ville de Bohicon, on dénombre 25 entreprises commerciales inscrites régulièrement au registre du commerce en 2014. Le commerce informel est dominé par la vente des hydrocarbures et des produits manufacturés en provenance du Nigeria.

La ville de Bohicon, compte tenu de sa position géographique, connaît une activité commerciale très importante. Elle comprend :

- un marché principal à vocation régionale qui draine un monde impressionnant tous les quatre jours.
- Une galerie marchande, des boutiques et magasins de commerce privés et étatiques le long des principales artères.

Le commerce est aussi bien l'apanage des Yoruba, que des femmes de la ville de Bohicon qui vont acheter des produits vivriers et manufacturés dans les marchés lointains du pays comme de la sous région pour revenir vendre sur le marché de la ville. Cette activité commerciale est soutenue de façon permanente dans le centre ville par la présence des gares (ferroviaire et routière) et le stationnement des camions en direction de Cotonou ou du Nord qui facilitent les échanges.

2.3.2. Transport

Ville carrefour, Bohicon est le passage obligé de toutes les transactions en direction du nord, du sud, de l'est et de l'ouest par le centre Bénin. Elle jouit d'un réseau routier assez significatif pour permettre le déplacement des personnes et des biens.

Le transport est assez développé. Il est facilité par plusieurs infrastructures de transport:

*Deux gares routières toutes situées à proximité du marché central de dimension régionale localisé en plein cœur de la ville au quartier Ahito.

*Une gare ferroviaire de l'OCBN

*Deux parkings gros porteurs; dont un à AVOGBANA et l'autre construit à SODOHOME

*Des pistes locales, des routes qui facilitent la rapidité des transactions, la réduction de la durée de transport et la baisse des couts de transport. Mais celle-ci sont dégradées à cause des actions anthropiques et physiques

On note la présence de plusieurs points de stationnement d'arrondissement pour les taxis motos. Ce qui favorise le transport rapide des produits et des personnes d'un lieu de production à un lieu de commercialisation.

2.3.3. Agriculture

La destruction des palmerais et bien d'autres espaces agricoles du fait de l'évolution des travaux de lotissement dans la commune ont entraîné une réduction des terres agricoles. Cette situation limite la production, ce qui fait que l'activité agricole à Bohicon n'est plus florissante qu'auparavant.

Malgré ces difficultés, l'agriculture de la commune offre une gamme variée de cultures vivrières (maïs, manioc, niébé, arachide, soja) et les agrumes qui permettent aux populations de subvenir aux besoins les plus élémentaires. Une partie de cette production est destinée à la vente sur les marchés de la commune et aux commerçants qui les convoient vers les marchés du pays.

L'élevage est pratiqué de façon extensive et parfois incontrôlée. Traditionnellement, on rencontre dans la commune l'élevage des bovins, des ovins, des caprins, des porcins, de la volaille et des lapins. On distingue deux types

d'élevage : l'élevage dans les enclos et l'élevage des animaux en divagation. Il n'existe pas de zone de pâturage et l'alimentation des animaux se fait souvent sur les espaces herbeux. Cette activité a permis la création de certains marchés comme le marché à bétail de Saclo.

De la transformation des produits locaux, on retiendra la transformation d'arachide en huile et en galette, la transformation du néré en moutarde communément appelée « afitin ». D'autres produits locaux sont utilisés pour la nourriture et font partie du quotidien des populations

2.4. Cadre juridique et institutionnel de la gestion des infrastructures et équipements marchandes

2.4.1 Cadre Juridique

Un cadre juridique a permis la mise en place de différentes structures de gestion. L'arrêté portant attribution, organisation et fonctionnement de la mairie de Bohicon, a créé un service des affaires économiques qui assure la gestion des infrastructures et équipements marchandes dont les marchés. A cela s'ajoute d'autres textes qui sont d'ordre général. Il s'agit de :

- ♣ la loi sur l'environnement en République du Bénin, loi n° 98-030 du 12 Février 1999 portant loi-cadre sur l'environnement en République du Bénin, en son titre III, qui stipule de la protection et de la mise en valeur du milieu naturel et de l'environnement humain ;
- ♣ décret n° 92-149 du 12 Juin 1992 portant approbation des statuts de la Société de Gestion des Marchés Autonomes qui en son article 1^{er}, approuve les statuts de ladite société ;
- ♣ décret n° 69-155 / PR / MTPTPT du 19 Juin 1969 fixant les conditions d'approbation des projets d'aménagement urbain ;

- ♣ décret n° 97-194 du 24 avril 1997 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme (MEHU) ;
- ♣ l'arrêté n° 0049 / MEHU / DC / SG / SA du 19 Août 1998 portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction de l'Habitat et de la Construction (DHC)

Les textes ainsi parcourus permettent de présenter la législation qui régit la gestion des infrastructures marchandes en République du Bénin. Mais la réalisation des activités pour une gestion efficace s'inscrit dans un cadre institutionnel et est confiée à des structures spécialisées.

2.4.2. Cadre institutionnel

La gestion des infrastructures et équipements marchandes est l'œuvre des institutions centrales et locales en vertu de leurs attributions respectives. Les compétences en la matière se partagent entre les structures centrales et locales qui sont :

♣ Structures à compétences nationales

Les principales structures de l'Etat qui s'occupent du secteur des infrastructures et équipements sont entre autres : le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MEPN), le Ministère des Transports et des Travaux Publics (MTPT), le Ministère du Commerce de l'Industrie et des Petites et Moyennes Entreprises (MCIPME), le Ministère de la Décentralisation, de la Gouvernance Locale et de l'Aménagement du Territoire (MDGLAAT). Ce dernier ministère coordonne toutes les actions de la SOGEMA qui est sous sa tutelle. Il examine tous projets ou programmes de cette dernière avant leur mise en œuvre.

♣ Structures locales

Depuis les indépendances, la gestion locale des infrastructures d'assainissement a été confiée aux services de la voirie dans les grandes villes béninoises. A

l'avènement de la décentralisation, cette gestion est assurée par la Direction des Services Techniques.

En ce qui concerne les infrastructures, elles sont régies par la section deuxième du chapitre III de la loi n° 97-029 du 15 Janvier 1999 portant organisation des communes en République du Bénin. L'article 87 de ladite loi stipule que « la commune initie les actes liés aux travaux d'aménagement d'infrastructures et équipements qui relèvent de son patrimoine ainsi que les actions afférentes à leur gestion et à leur maintien (...) ». Cet article l'autorise à entreprendre les actions relatives à la gestion et à l'entretien des infrastructures d'assainissement de son territoire.

Tel n'est pas le cas de cet important espace urbain que représente les marchés de la Commune de Bohicon, Compte tenu du Décret portant approbation des statuts de la gestion du marché et de son assainissement confiée désormais à la mairie ; ce qui n'agrée pas aux commerçants du secteur d'étude. Cette discorde est source de nombreux disfonctionnement dans la gestion de cet important centre commercial.

L'Agence d'Exécution des Travaux Urbains (AGETUR-SA) intervient dans le marché pour la construction des infrastructures et équipements et aussi pour les études socio-économiques, architecturales et techniques de l'ensemble du marché.

Par ailleurs, certaines ONG participent à l'assainissement du marché par la pré-collecte, la collecte et la valorisation des déchets. Il intervient dans l'assainissement du marché par l'intermédiaire des regroupements d'hommes et de femmes. Le transport des déchets et la gestion des décharges contrôlées sont assurés par des entreprises privées.

2.5. Etats des lieux des infrastructures marchandes dans le secteur d'étude

*** les marchés**

Les infrastructures marchandes sont constituées des hangars en appâtâmes, en baraques et ceux construits définitifs. Malgré les conditions qui ne sont pas

favorables au commerce (absence de site de vente, manque de hangars et boutiques, exposition des usagers aux intempéries etc), les habitants de la Commune de Bohicon mènent des activités commerciales avec 8 marchés actuellement dont deux à caractère particulier (marché de Bohicon centre et marché de Gbohi). Depuis la décentralisation, un effort a été fait dans le sens des infrastructures marchandes dont la construction des hangars en matériaux définitifs en commun accord avec les partenaires de sorte à couvrir presque tous les marchés même si par marché ils sont insuffisants.

La figure 3 récapitule les infrastructures marchandes de la Commune de Bohicon

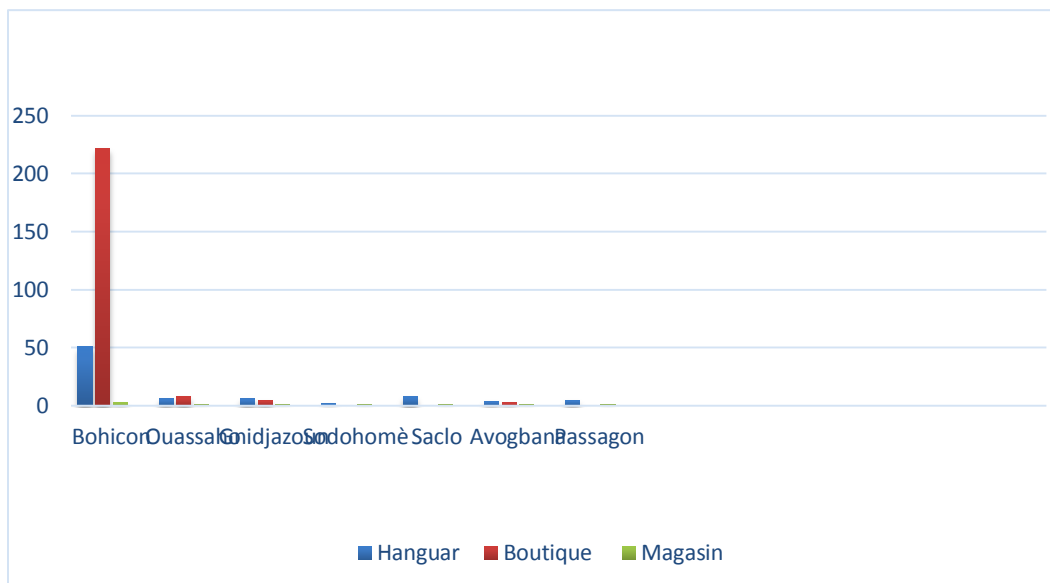


Figure 3: Infrastructures marchandes du secteur d'étude

Source : Travaux de terrain, 2015

Il ressort de l'analyse de la figure 3 qu'il existe quelques infrastructures marchandes construites en matériaux définitifs et répartis inégalement dans les marchés de la Commune de Bohicon en dehors des infrastructures marchandes majoritairement précaires. On remarque la forte jonction des infrastructures à Bohicon centre particulièrement à Sèhi et Ganhi. Ces équipements marchands

soulagent un tant soit peu les commerçants dans leurs diverses activités même s'ils sont souvent exposés aux intempéries.

***les gares routières**

La commune dispose de plusieurs gares dont la gare des bus d'AGONGOINTO, du Parking Gros Porteurs de SODOHOME et la gare routière centrale de BOHICON.

La gare des bus d'Agoingonto est aménagée sur le site d'une superficie de moins de 2 ha, et est située en bordure du contournement Est de la ville et ne bénéficie d'aucune clôture, des équipements précaires et définitifs sont installés constitués des boutiques, kiosques, hangars .Le site ne bénéficie d'aucun aménagement et est fréquenté par les taxis, minibus et véhicules.

En effet, la Gare routière centrale est la plus ancienne infrastructure de transport qui dessert la ville pour les destinations des villes du Nord, du Sud, de l'Est et de l'Ouest, installée dans le quartier commercial de Bohicon et dessert les marchés de GANJI et de SEHI. Installée sur un site d'environ 1 ha, il présente le niveau d'aménagement suivant clôturée sur les 4 côtés par des boutiques qui servent en grande partie comme magasin de stockage des produits agricoles et ouverts en grande partie les jours de marché. Il faut noter qu'aucun aménagement n'est réalisé en ce qui concerne l'air de stationnement. La gare routière bénéficie d'une entrée et d'une guérite à la sortie lui permettant d'assurer le contrôle.

La figure 4 montre la qualité des équipements et les places occupées sur la gare

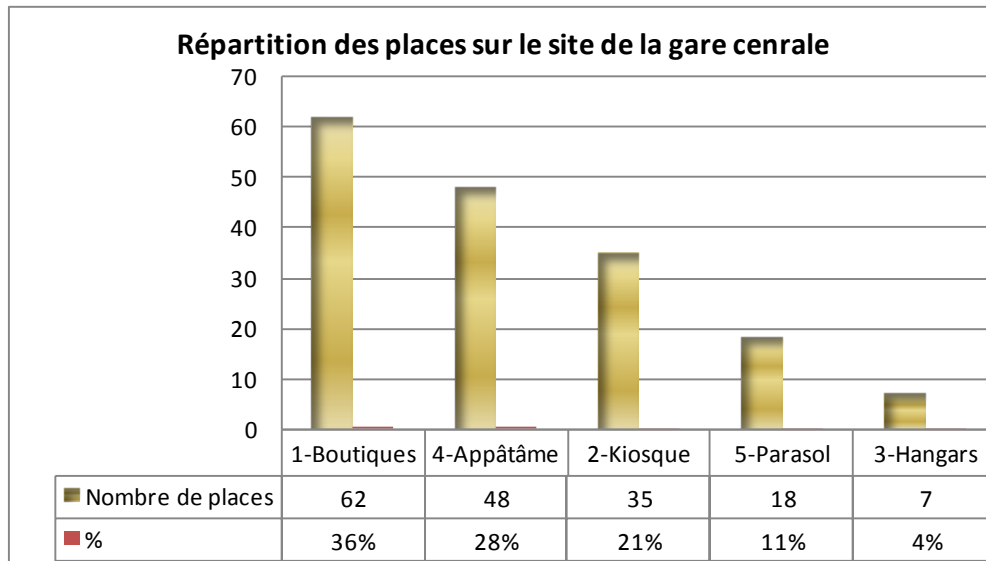


Figure 4: Equipements de la gare

Il ressort de l'analyse de la figure 4 que les équipements sont en matériaux précaires et d'autres définitifs. On remarque que les abris comme les boutiques, appâtâmes et kiosques sont nombreux que ceux en parasol et hangars.

Le Parking gros porteurs de SODOHOME a été réalisé par le Projet FIVIS (Coopération Financière Allemande), couvre une superficie de plus de 3 ha ouvert en Octobre 2008, il est mis en gestion en 2009. Sa mission est d'offrir des services de parking, de magasinage et d'hébergement aux conducteurs de camions en provenance du Nord Bénin et des pays de l'hinterland (Niger, Burkina-Faso, Mali) en direction ou de retour du Port Autonome de Cotonou. Il bénéficie d'un aménagement sommaire et des abris comme les appâtâmes et boutiques plusieurs activités sont menées comme les activités économiques et celles relatives au transport. Ces endroits sont choisis pour désengorger les autres arrondissements urbains et pour régler les problèmes de disparités.

Au terme de ce second chapitre, les résultats obtenus lors des travaux sur le terrain ont permis d'identifier les infrastructures marchandes existantes dans la Commune de Bohicon et leur état actuel. Le dernier chapitre expose les résultats avec les commentaires et approches de solution.

CHAPITRE III : CONTRIBUTION DES INFRASTRUCTURES

MARCHANDES AU DEVELOPPEMENT LOCAL DU SECTEUR D'ETUDE

La contribution des infrastructures marchandes passe nécessairement par leur gestion. D'où il est important dans un premier temps de présenter l'aspect de la gestion des infrastructures marchandes du secteur d'étude, puis dans un second temps de récapituler leur importance à travers leurs apports au budget communal voire nationale.

3.1. Mode de gestion des infrastructures marchandes

Il existe plusieurs modes de gestion des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon

3.1.1. Gestion directe

❖ Régie directe

Dans le cadre d'une régie directe, la gestion du service public est assurée par la collectivité locale elle-même, avec ses propres moyens. Le service n'a aucune autonomie financière, ni d'organe de gestion, ni de personnalité juridique propre. En cas de litige avec un tiers, c'est la responsabilité de la collectivité qui est engagée. La comptabilité de la collectivité retrace les différentes opérations du service de manière individualisée. Exemple : la gestion des marchés

❖ Régie autonome

La collectivité locale, par délibération crée une structure de gestion dotée de la seule autonomie financière et détermine son organisation administrative et financière. La régie autonome est administrée, sous l'autorité du Président de la collectivité et du conseil, par un conseil d'exploitation et un directeur, désignés dans les mêmes conditions sur la proposition du Président. Les produits financiers de régie dotée de la seule autonomie financière, y compris les taxes ainsi que les charges, font l'objet d'un budget spécial, annexé au budget de la collectivité voté par le conseil.

3.1.2. Gestion déléguée

A l'inverse, une collectivité locale peut décider de déléguer la gestion de ses services publics à des personnes morales au statut juridique varié.

La gestion déléguée à une personne morale de droit privée prend la forme d'une convention (gestion d'un marché, ramassage des ordures). Il existe différentes catégories de contrats de délégation de service public :

- ☞ la régie intéressée,
- ☞ la gérance,
- ☞ l'affermage et
- ☞ la concession.

La régie intéressée

La régie intéressée est un mode de gestion mixte du service public qui s'appuie sur le concours extérieur d'un professionnel privé, contractuellement chargé de faire fonctionner le service public. Le régisseur est rémunéré par la collectivité, au moyen d'une rétribution qui comprend une redevance fixe et un pourcentage sur les résultats de l'exploitation. La collectivité locale est chargée de la direction de ce service. Elle peut toutefois donner une certaine autonomie de gestion au régisseur. En fonction du niveau de risque assuré par le délégataire, la régie intéressée résultera d'un simple marché public ou d'une délégation de service public.

Gérance

La gérance est un mode de délégation de service public fondé sur les mêmes principes que la régie intéressée. La collectivité confie à une entreprise l'exploitation d'un service public, lui remet les équipements et matériels nécessaires et contrôle l'activité de cette dernière. L'exploitant reverse à la collectivité les redevances perçues auprès des usagers et bénéficie en retour d'une rémunération basée sur un tarif forfaitaire ou unitaire garanti par contrat. Le risque

est, en conséquence, assumé par la collectivité. Par ailleurs, il convient de préciser que la gérance est un marché public soumis au code des marchés publics.

Affermage

L'affermage est un mode de gestion déléguée d'un service public. Les équipements nécessaires à l'exploitation du service sont remis au fermier par la collectivité qui en a assuré le financement. Le fermier doit simplement assurer l'exploitation du service. A ce titre, il doit garantir la maintenance des ouvrages et éventuellement leur modernisation ou leur extension. La rémunération du fermier repose sur les redevances payées par les usagers. En revanche, le fermier est tenu de verser à la collectivité une contribution destinée à couvrir l'amortissement des frais initiaux engagés par la collectivité. Le risque de gestion repose donc sur le fermier.

Concession

La concession est un mode de gestion déléguée d'un service public par lequel la collectivité charge son cocontractant de réaliser des travaux à ses frais pendant une durée déterminée tout en prélevant directement auprès de ses usagers des redevances qui lui restent acquises. La rémunération du concessionnaire est donc assurée par les usagers. La gestion de l'activité est effectuée aux risques et périls du concessionnaire privé. La convention de concession tient compte de la détermination de la durée, de la nature des prestations demandées au délégataire et ne doit pas dépasser la durée d'amortissement des installations mises en œuvre. A l'expiration de la convention, l'ensemble des investissements et des biens du service devient la propriété de la collectivité.

En somme, on retient que la gestion déléguée par registre intéressé est le mode appropriée à la gestion des infrastructures marchandes dans le secteur d'étude.

3.2. Fonction économique des marchés

Les marchés constituent des pôles générateurs d'emplois : on a ainsi recensé près de 19 000 commerçants travaillant, de manière formelle ou informelle, dans l'ensemble des marchés de la ville de Bamako au Mali en 1996 (soit environ 2 % de la population), et près de 40 000 commerçants sur l'ensemble des marchés de Nouakchott en Mauritanie en 2012 (soit environ 4 % de la population). Aux emplois strictement commerciaux, il convient d'ajouter des activités d'artisanat, de service et de restauration qui se développent à l'intérieur et autour des marchés. Les marchés structurent les filières d'approvisionnement et de distribution. Dans le cadre de l'approvisionnement en produits agricoles, qu'ils soient destinés au marché local ou à l'export, les marchés urbains constituent des lieux privilégiés d'interactions villes/ campagnes. Ils jouent par ailleurs un rôle très important dans l'approvisionnement des milieux urbains en produits manufacturés, même si certaines nouvelles formes de vente tel que les super marchés viennent les concurrencer en partie.

♣ Participation des marchés au système de formation des prix.

Différents types d'acteurs (grossistes, demi-grossistes, collecteurs, intermédiaires et détaillants), fixent progressivement les prix, dans le cadre d'échanges et de négociations directes ou indirectes. Les grossistes s'appuient sur leurs capacités de stockage et leur position privilégiée au sommet de la chaîne d'approvisionnement pour réguler les prix en fonction de leurs intérêts, notamment en période de soudure pour les produits agricoles. Leurs capacités financières leur permettent de se positionner en tant que prêteurs aux producteurs auxquels ils achètent leur marchandise et aux détaillants auxquels ils la revendent.

3.2.1. Fonction sociale des marchés

♣ **Marché : lieu d'échanges et de sociabilité.**

Les marchés sont des lieux d'approvisionnement pour toutes les couches sociales en Afrique, et donc des lieux d'interactions des communautés. Les marchés sont le support de réseaux de clientèle et de solidarité entre commerçants : les relations de marchandage qui s'y tissent, jusqu'à l'acheteur final, sont constitutives d'une sociabilité parfois porteuse d'une identité locale et urbaine particulière. Ce sont des points emblématiques de la vie des habitants en ville et des lieux d'intégration possibles pour les nouveaux arrivants, au même titre que les gares routières. Toutefois, l'émergence de centres commerciaux (boutiques) destinés à des consommateurs de classes aisées tend à transformer les fonctions sociales des marchés. La planche de photo 1 illustre le fait.



Photo A : Echange entre deux personnes au marché de Bohicon



Photo B : Gare routière de Bohicon

Planche 1: Infrastructures marchandes à Bohicon

Prise de vue : Anatohon, mars 2016

Les photos présentent le brassage entre les individus dans le marché, soit pour l'achat soit juste pour s'imprégner des nouveautés qui circulent ce jour là. La photo B montre la gare routière de Bohicon avec la présence des passagers et des commerçants.

♣ **Marché : Pôle d'amortisseur de crise**

Les marchés constituent une solution possible d'intégration économique et sociale des personnes les plus vulnérables, au travers d'une multitude d'emplois, majoritairement informels. Ce rôle est d'autant plus important dans des situations de vulnérabilité personnelle (suite à un licenciement, à l'arrivée en ville pour les ruraux) ou d'instabilité politique et/ou économique. Toutefois, le commerce informel génère également des nuisances (forte concurrence, encombrement, inégalités fiscales), auxquelles la Commune de Bohicon a du mal à faire face et à réguler.

3.2.2. Fonction urbaine et politique des marchés

Pôle générateur de recettes. Les marchés constituent pour les villes des équipements générateurs de ressources propres, à travers la perception des loyers (boutiques et magasins) ou d'une taxe d'exploitation. S'ils assurent un apport régulier de trésorerie à la commune, ils ne représentent toutefois qu'une part limitée de l'enveloppe globale du budget municipal.

Un moteur dans la structuration de l'espace urbain. Au cœur des politiques de planification et d'aménagement depuis la période coloniale, les marchés constituent des marqueurs et instruments de création de centralité urbaine, en raison de l'intensité d'interactions (sociales, politiques, économiques) et de flux (de biens, de personnes, monétaires) qu'ils génèrent.

3.2.3. Fondement des occupations spatiales

Plusieurs raisons peuvent expliquer l'installation des populations dans une région donnée. En ce qui concerne les populations de la Commune de Bohicon trois raisons ont été à la base de leur installation dans cette localité, Ainsi sur 184 usagers questionnés à propos de la motivation à l'installation dans la commune on note :

- La fertilité des sols (terres). La population estime que n'eut été les travaux agricoles, ils ne sauraient élire domicile dans la Commune de Bohicon. Donc ceux qui ont élu domicile à Bohicon pour des raisons d'agriculture représentent en moyenne 28 % de la population.
- La maîtrise des lieux. Pour cette tranche de la population on ne peut vivre heureux que lorsqu'on n'est chez soi avec les siens. Donc pour eux il n'est pas question de quitter chez soi pour prétendre être heureux. Plus de 67 % des populations de la commune ont défendu cette idée. Ce qui a permis d'affirmer que la Commune de Bohicon est une zone rurale fermée.
- Pour d'autres le mariage est responsable de leur présence dans la commune et ils ont la chance d'être à côté des marchés pour exercer certaines activités commerciales. Cette tranche d'usagers occupe 5 % de la population. Le tableau V présente en pourcentage (%) les usagers attirés dans la Commune de Bohicon selon leurs motifs.

Tableau IV: Pourcentage des usagers dans la Commune de Bohicon

Motifs d'installation	Terre fertile	Autochtones	Autres
Pourcentage (%)	28	67	5

Source : enquête de terrain, 2015

Le tableau V montre que 28 % usagers sont attirés dans la commune par la terre fertile afin d'exercer l'activité agricole. Parmi les 67 % usagers autochtones, on peut compter un nombre important de commerçantes, d'agriculteurs et ceux qui exercent le métier artisanal. Cela voudrait dire que les marchés de la commune permettent aux agriculteurs d'écouler leurs produits. De même dans les marchés, diverses activités telles que le commerce et l'artisanat se mènent. Les marchés de la Commune de Bohicon sont donc d'importants facteurs de développement local. Les figures 5 et 6 illustrent l'occupation du sol dans le secteur d'étude de 1995 et de 2010.

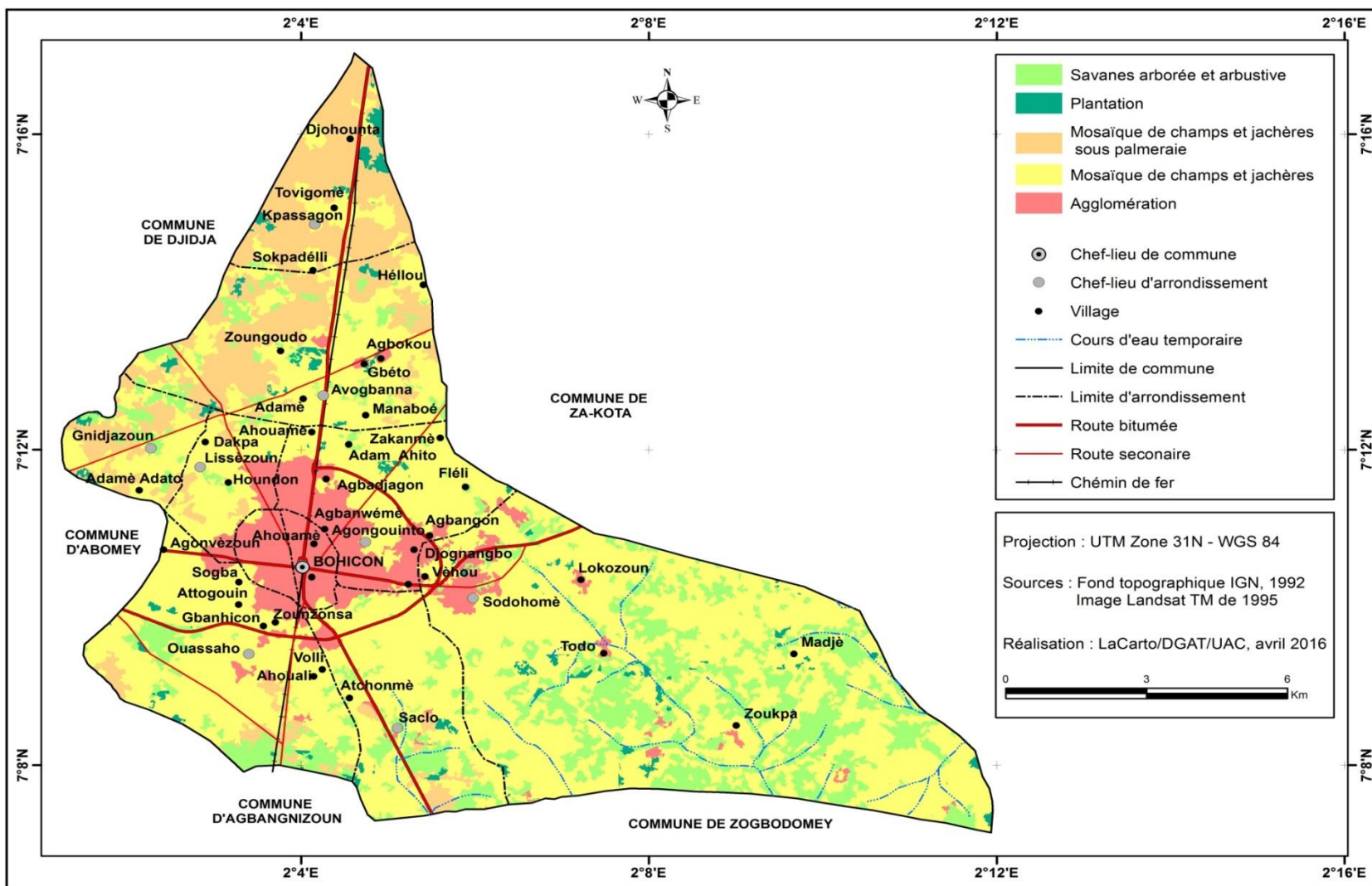


Figure 5 : Occupation du sol de la Commune de Bohicon en 1995

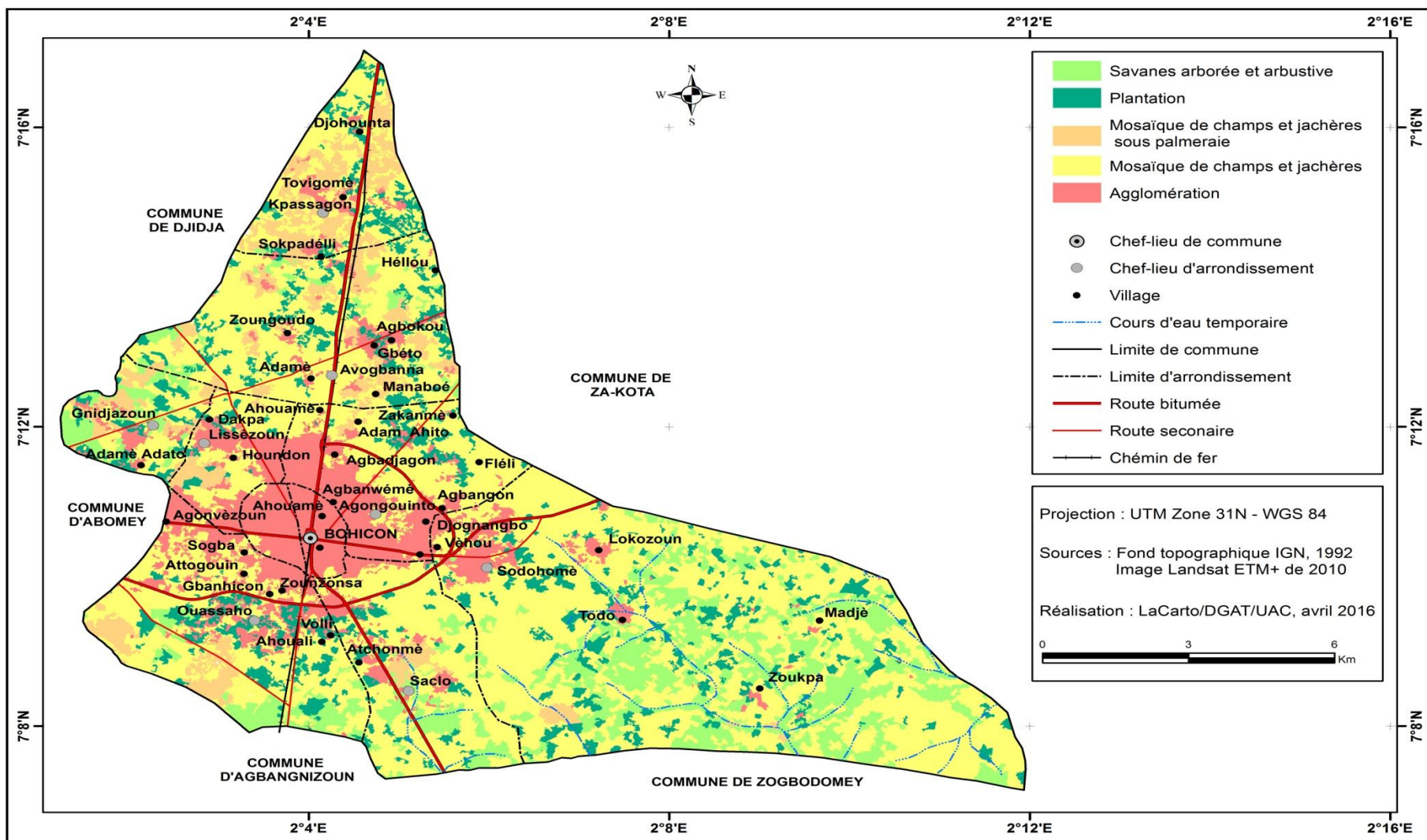


Figure 6 : Occupation du sol de la Commune de Bohicon en 2010

Il ressort de l'analyse des figures 4 et 5 de l'occupation du sol de 1995 et 2010 dans le secteur d'étude que les agglomérations aujourd'hui concentré autour du noyau central étaient dans le passé récent (1995) moins importants mais aussi groupé. La disparition de la forêt galerie laissant place aux mosaïques de champs et jachères ce qui est un atout favorable pour l'installation humaine et l'adhésion aux activités économiques comme le commerce.

3.3. Taxes perçues

Avant la décentralisation en 2002 au Bénin, les taxes perçues dans la Commune de Bohicon étaient de divers ordres :

- ♣ les droits de place étaient entre 25 F, 50 F, 100 F selon la marchandise exposée ;
- ♣ les taxes de stationnement qui sont entre 500 f et 1000 F voire 2000 F selon la catégorie du véhicule ;
- ♣ les taxes sur des produits agricoles (TPA) qui varient de 100 F à 200 F.

Mais, depuis près d'une décennie, les taxes de droit de place ont disparues des marchés et n'existent que dans le marché urbain et quelques autres marchés à cause de la mauvaise gestion des agents délégués par la mairie, l'incohérence des responsables en charge de la gestion des fonds collectés, manque de sensibilisation à la base. La figure 7 montre les recettes perçus dans le secteur d'étude

Les taxes varient de 50 à 200 f selon l'importance des marchandises. Le recouvrement de ces droits et taxes contribue à 12 % au budget Communal.

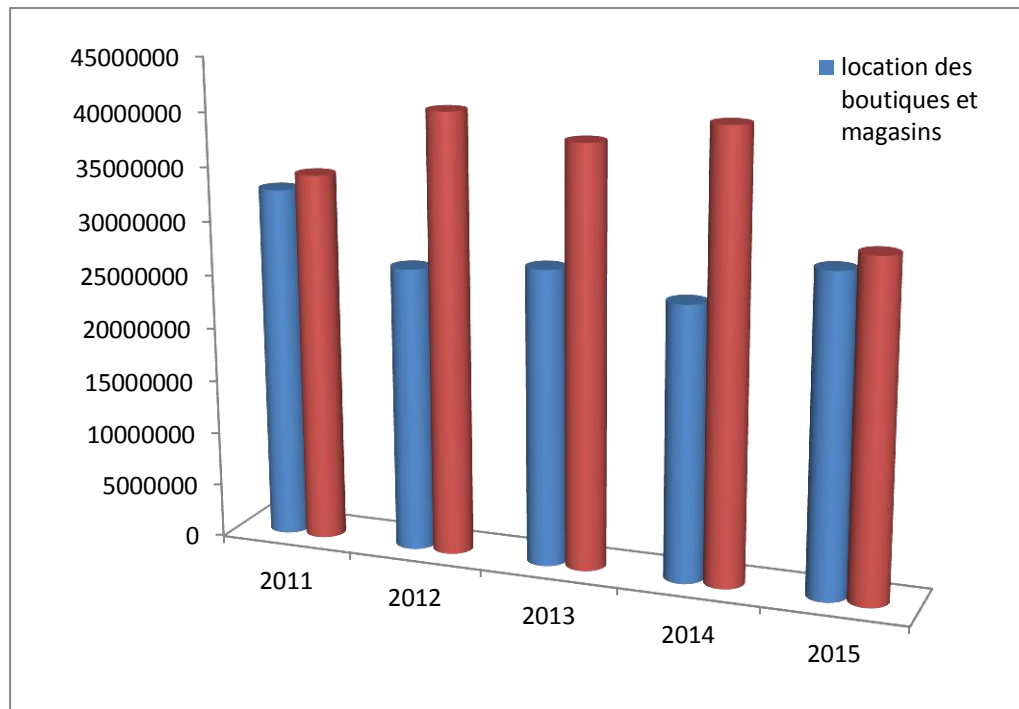


Figure 6: Point des taxes perçues sur les marchés de Bohicon
Source : Mairie Bohicon, 2015

En effet, les taxes perçues de la gestion des infrastructures marchandes sont de deux ordres : la location des boutiques et magasins puis les droits de place. Elles contribuent à 12 % au budget communal. Elles aident la mairie à construire d'autres hangars et boutiques avec l'appui des partenaires techniques et financiers, et d'entretenir ceux déjà construits mais ne rentrent pas en contribution au charge de la mairie. Il est important de notifier que à Passagon et Gbohi les usagers ne paient pas les taxes de plus les marchés de Lissezoun et Agongointo sont pas opérationnel.

En résumé les organismes gestionnaires des marchés font souvent face à des difficultés de gestion et de recouvrement des taxes : les commerçants refusent d'acquitter leurs droits de place et loyers, en raison de l'encombrement, de la mauvaise qualité des services rendus (hygiène et sécurité) ou encore d'une difficulté à dégager des revenus suffisants de leur activité.

3.4. Contribution des marchés au développement Communal

Les marchés de Sèhi et Ganhi comme tous les autres marchés fonctionnels de la commune par le biais des recettes qu'ils génèrent, contribuent aux différentes réalisations dont figurent entre autre la construction des ponts et rechargement de certaines voies et pistes rurales, la construction des infrastructures sociocommunautaires dans la commune. Ils participent aussi au paiement des 09 agents collecteurs permanent et 12 en cours de recrutement soit les 21 agents puis à la construction des hangars modernes et autres besoins importants pour l'émergence de la commune.

Les recettes issues desdits marchés ont contribué à 35 % aux réalisations diverses, et à 65 % au paiement des agents collecteurs et personnel de la municipalité. Au nombre de ces réalisations, on peut identifier par exemple celles qui suivent :



Planche 2: Réalisation d'un bâtiment des fonds de la mairie

Prise de vue : Anatohon, mars 2016

La planche de photo 2 présente respectivement les hangars et boutiques construit grâce aux recettes locales et l'appui des partenaires au développement local dans l'espace communal. . De plus, ces marchés sont localisés dans la zone de forte population de sa commune. D'où la nécessité de présenté ici le rayonnement du marché sur l'ensemble de la Commune. La figure ci-dessous est illustrative.

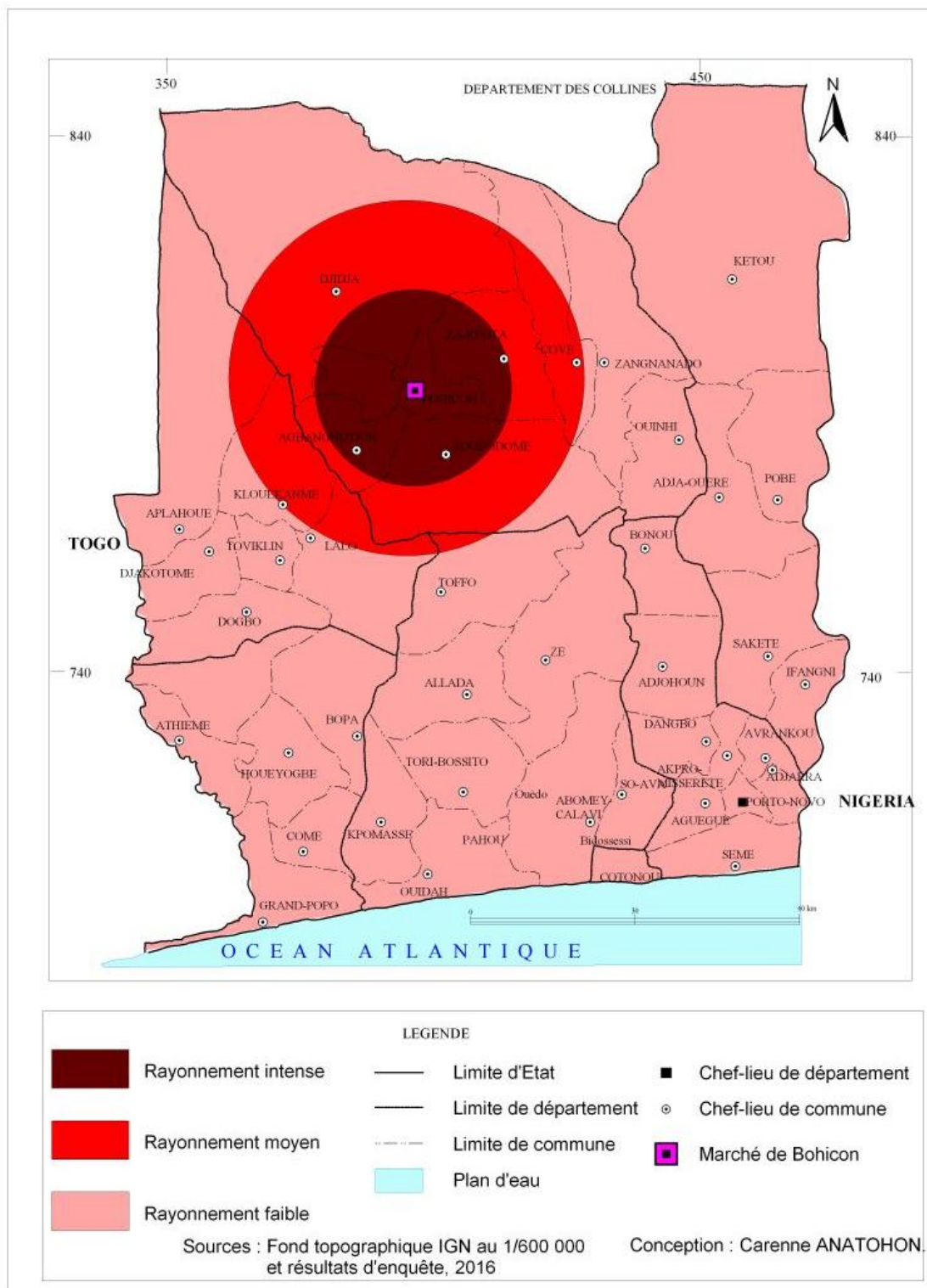


Figure 7: Rayonnement des marchés du secteur d'étude

Vu le rayonnement important des infrastructures marchandes de la commune, les recettes issues des marchés en général contribuent aux réalisations d'infrastructures sociocommunitaires notamment dans les secteurs de la santé

et de l'eau dans la commune. Et qu'on constate un rayonnement intense au tour du marché de Bohicon.

3.4.1. Gestion des revenus générés par les infrastructures marchandes

Les revenus générés par les infrastructures marchandes se gèrent par le conseil communal. Les dépenses sont de deux (02) ordres. En effet, une grande partie des recettes est utilisée pour le fonctionnement de la mairie notamment pour le paiement du personnel, l'achat des articles administratifs et autres. Par ailleurs, la deuxième partie est utilisée dans les investissements sociaux liés à la construction des infrastructures sociocommunitaires et les investissements administratifs qui sont liés à l'achat des matériaux. La figure 7 présente la gestion des revenus générés par les infrastructures marchandes.

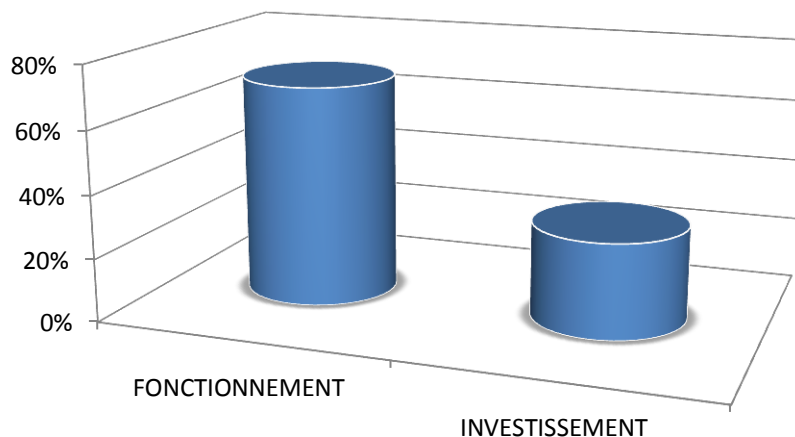


Figure 8: Gestion des revenus générés par les infrastructures marchandes

Source : Mairie Bohicon, 2015

La figure 9 montre la gestion des revenus issus des infrastructures marchandes par le conseil communal. Ainsi dans le budget, 65 % des revenus vont dans le fonctionnement de la mairie et les 35 % sont dans l'investissement. Malgré les recettes on remarque un faible taux d'investissements dans la réalisation des infrastructures sociocommunitaires d'où le développement de la commune. Par ailleurs, la gare routière centrale est la plus ancienne infrastructure de transport routière qui dessert la ville de Bohicon pour les destinations des villes du Nord,

du Sud, de l'Est et de l'Ouest du Bénin. Elle est installée dans la zone commerciale qui abrite les marchés de Bohicon centre à savoir : le marché SEHI et GANHI.

♣ **Gestion financière des gares**

Les taux des taxes prélevées sur la gare des bus sont fixés par le Conseil Communal après une délibération. Quatre catégories de taxes ont été retenues et les montants varient suivant le type, la nature et l'importance de l'activité.

Taxes prélevées : les taxes varient donc suivant les activités menées. Nous avons les taxes sur les activités économiques relatives aux droits de place aux loyers des boutiques et sur les activités de transport qui sont les taxes pour la mairie ; les taxes syndicales et les frais de chargement

1. Droit d'entretien dont la gestion (collecte exécution des dépenses) est assurée par le Comité : 300 F par semaine ;

2. Droits de place :

a. les installations fixes qui disposent d'équipements aménagés (principalement les restaurants) : 3 000 F par mois

b. les femmes vendeuses de fruits, autres produits locaux (les appâtâmes, les sans-abris) : 50 F par jour

➤ **les compagnies de transport**

a. une taxe de 1 500 par bus qui charge un voyageur au départ de la gare de Bohicon ; les agents collecteurs et les représentants des compagnies veillent au paiement de cette taxe ;

b. une taxe de 1 000 par bus en escale simple.

3. Droit d'installation : 15 000 F (montant de base mais varie selon l'activité et l'importance). Il est actuellement de 50 000 F depuis la mise en exploitation des hangars nouvellement construits.

Tableau V: Evolution des recettes des infrastructures de transport

Infrastructures	2012	2013	2014	2015 semestre 1
Gare des bus	17 796 500	18 034 500	15224500	2 936 000
TOTAL GARES (Bus et centrale) ET PARKING	51 095 050	58 355 550	52 219 700	32 338 800 (projection)

Source : Données de la Régie de la mairie, 2015

Sur cette base, les recettes sur les trois dernières années présentent une évolution en dents de scies : une croissance notable entre 2012 et 2013 mais une baisse en 2014 qui pourrait se répercuter en 2015 au vu du résultat du 1^{er} semestre.

3.4.2. Principaux dysfonctionnements des marchés

Le développement d'une commune, nécessite une gestion efficace des différents services qu'offre la municipalité. Malheureusement, on assiste à des failles au niveau des services qui sont dus à une multitude de problèmes qui influencent la gestion des infrastructures marchandes qui ne cadre pas souvent avec les besoins de la population. En effet, Les alentours de marchés, prévues initialement pour accueillir la vente de produits vivriers frais ou d'artisanat local, ont souvent vu leur structure modifiée pour accueillir des boutiques et des vendeurs sur étal ou au sol. D'où l'observation de :

- ♣ encombrement des allées et une saturation de l'espace de vente intérieur,
- ♣ difficultés d'accès pour le transport des marchandises,
- ♣ débordement anarchique du commerce de détail dans les rues adjacentes ;
- ♣ augmentation de l'emploi informel aboutissant à une concurrence accrue entre commerçants ;
- ♣ absence d'un système de contrôle budgétaire,

- ♣ absence d'un suivi rigoureux dans l'exécution du budget,
- ♣ accès difficile aux crédits,
- ♣ incivisme de la population à ne pas entretenue les infrastructures,
- ♣ inexistence des sanctions pour décourager les acteurs de destruction des infrastructures marchandes,
- ♣ absence de culture de citoyenneté dans l'entretien et la maintenance des infrastructures,
- ♣ l'inexistence des agents d'entretien des infrastructures,
- ♣ le nombre insignifiant des agents collecteurs sont autant de maux qui ralentissent le développement local de la commune.

3.4.3. Propriété autours des infrastructures marchandes

Les problèmes d'assainissement et d'hygiène se posent au sein de la majorité des marchés de la Commune de Bohicon surtout en ce qui concerne l'évacuation des déchets ménagers. L'inexistence de structure d'entretien et de collecte des déchets solides est à la base de ces rejets anarchiques des déchets à proximité de certains hangars et paillotes.

Par ailleurs, l'absence de latrines dans certains marchés pose un véritable problème d'hygiène notamment à ses usagers qui sont exposés à des maladies diarrhéiques et cholériques. Face à ces problèmes, des solutions adéquates seront proposées afin de minimiser l'impact de ces problèmes sur le développement des marchés de la Commune de Bohicon. La photo 4 illustre bien cela.



Planche 3: Insalubrité à l'intérieur du marché

Prise de vue : Anatohon, 2016

La planche de photo 3 illustre l'insalubrité à l'intérieur des marchés de Bohicon centre. De même les voies sont impraticables en période de saison pluvieuse et rend difficile la circulation des passagers. Cette vue a été prise un jour du marché.

3.5. Réseau des marchés et flux de transport

Le réseau des marchés est un ensemble de marchés qui ont en commun un certain nombre d'éléments, s'animant presque les mêmes jours et se trouvant dans la même zone. C'est des lieux où les populations se rencontrent périodiquement pour échanger leurs produits contre de l'argent. Les infrastructures marchandes sont alors indispensables pour permettre aux usagers de mener à bon port leur commerce. La construction de hangars et de boutiques protègent les revendeuses des rayons solaires et de la pluie même si par endroit ils sont insuffisants.

En contrepartie, elles paient des taxes aux agents de la mairie formés à cette fin. Dans les marchés ci-dessus cités les produits de la vente sont presque les mêmes articles comme les produits vivriers, les produits manufacturés, les produits halieutiques pour ne citer que ceux-là. Aussi la population des Communes

environnantes fréquentent ces marchés. La figure 10 montre les marchés étudiés dans l'espace Communal.

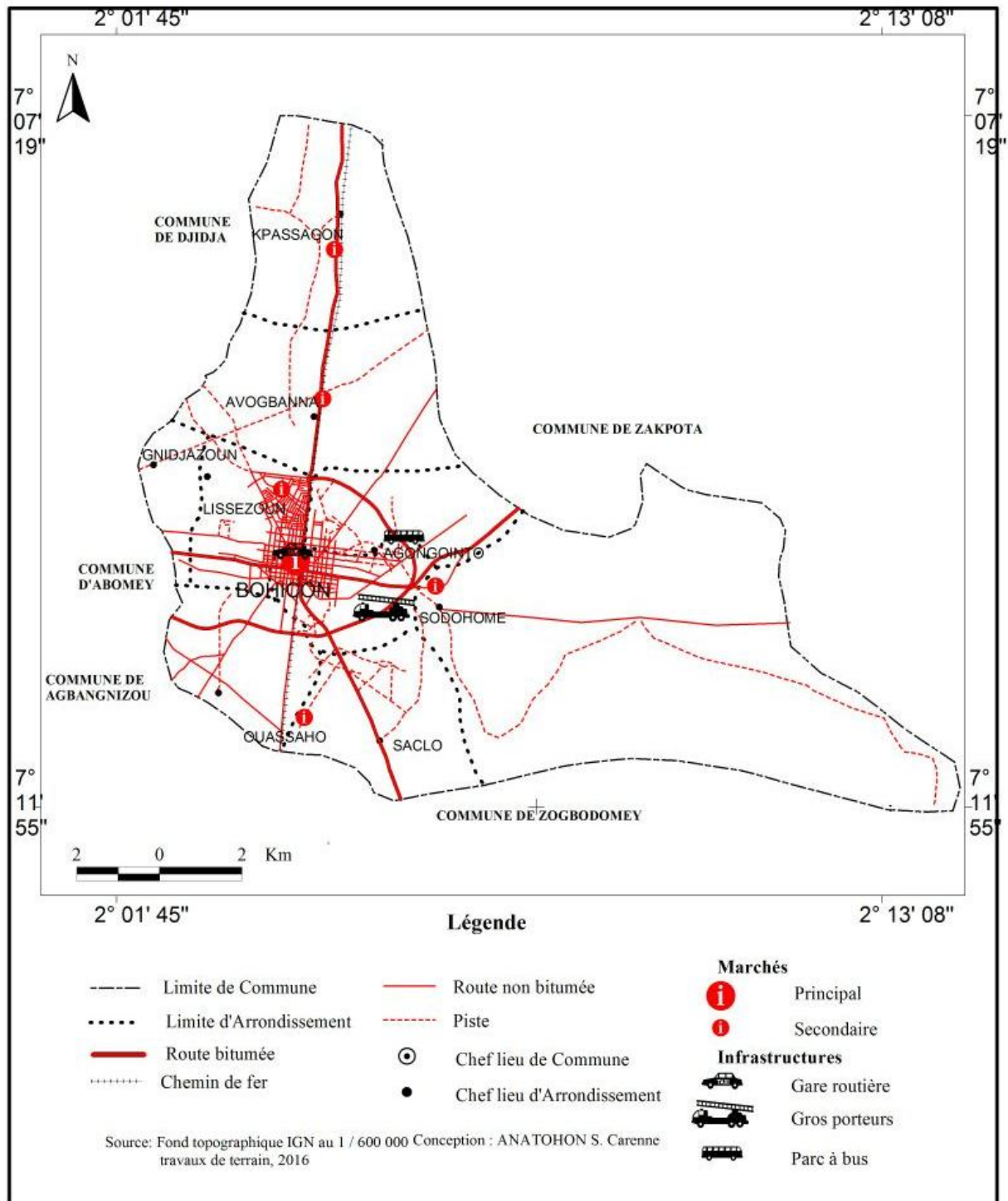


Figure 9: Répartition des marchés prospectés dans le secteur d'étude

Il ressort de l'analyse de la figure que le secteur d'étude dispose de plusieurs marchés dont le marché principale situé dans le centre de la commune qui a une superficie de 22184,08 mètre carré séparé en deux. Le marché Sèhi constitue de

28 hangars ; 03 magasins et 10 kiosques et celui de Ganhi dispose de 23 boutiques ; 156 kiosques ou boutiques et des magasins puis les secondaires situés dans les périphéries du noyau centrale desservie par les infrastructures annexes dont les gares routières et les parkings.

Par ailleurs, le circuit de distribution des produits vivriers est illustré par la figure ci contre

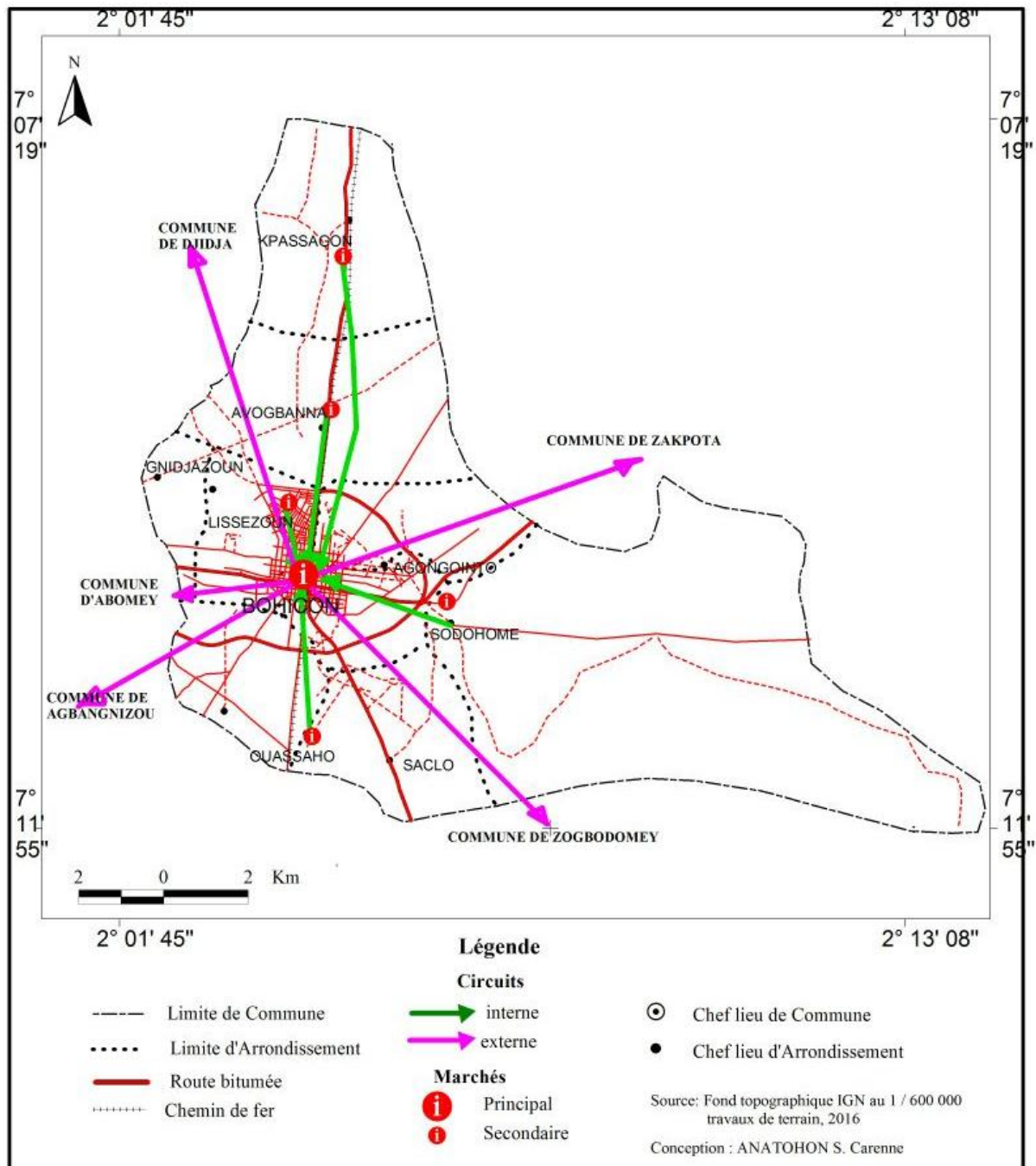


Figure 10: Flux d'échanges entre les marchés étudiés.

L'analyse de la figure 11 révèle que le marché principale dessert les marchés secondaires en dives produits notamment ceux manufacturées et prend de ceux-ci les produits agricoles en retour, halieutiques. Il faut également signaler le rôle capital de collecte de produits agricoles et autres que jouent les marchés locaux.

3.5. Discussion

Les travaux de terrain ont révélé que le commerce est la deuxième activité principale de la commune. Le marché de Bohicon étant la plus grande marché de la commune. Vient ensuite celui du voisin Abomey, commune sœur au secteur d'étude. De part l'importance des activités qui s'y mènent, les marchés reflètent les réalités de la commune en matière des produits agricoles. Dans les marchés on y retrouve des vendeurs et acheteurs de différents horizons. Ce sont des zones qui dépassent le cadre étroit d'un simple marché rural et se présentent comme des centres d'échange départemental. Ces résultats sont certifiés par les travaux de Hountchémè (2010), qui a fait la typologie des acteurs du marché de Ségbana et la diversité des produits vendus.

Montrant l'importance des marchés dans la dynamique urbaine, les marchés de la commune constituent une composante très importante du système de distribution de l'agglomération. Ces marchés traduisent fort bien les besoins économiques et sociaux de leurs utilisations par les populations urbaines. C'est dans ce système d'échange à travers le processus de distribution que les biens fabriqués par les producteurs et les demandes des consommateurs sont exposés. Ceci crée un réseau d'échange interconnecté qui maintient la cohésion des communes. Les résultats similaires ont été obtenus par Madougou (2006), Sidi (2007), qui ont montré le rôle des marchés dans les échanges commerciaux. Les travaux de Akiyo (2012), qui a mis en exergue le rôle socioéconomique des marchés ruraux reflète aussi les faits.

Ainsi, d'après les résultats du terrain il est constaté que le développement social et économique passe tout d'abord par la satisfaction des besoins vitaux de la population. Cette satisfaction ne peut véritablement se faire sans le recours aux

infrastructures marchandes qui sont des leviers pour un développement prospère de la commune. Des études menées dans les différentes zones par Garba (2007) et Dangou (1986) ont abouti à des résultats similaires. Ils concluent qu'elles sont peu représentées dans le budget communal. Les résultats des travaux ont montré que les usagers bénéficient pour leur activité de divers aménagements qui se traduisent en infrastructures et équipements.

Les infrastructures marchandes connaissent aujourd'hui un certain nombre de difficultés qui constituent un frein aux activités économiques dans la commune. En effet, on assiste à l'encombrement général, aux difficultés d'accès dans les marchés, aux problèmes d'hygiène et d'assainissement et de sécurité, à la faiblesse de gestion, des difficultés de recouvrement des droits sur les services marchands et la mauvaise exploitation des aires réservées aux échanges etc. Ces dernières décennies, la mairie en collaboration avec les Partenaires Techniques et Financiers a fait des efforts en construction moderne dans presque tous les secteurs d'activités qui font objet de notre étude même si c'est insuffisant.

Les difficultés de la population dans les échanges interpellent les autorités communales, l'Etat et les décideurs politiques car les infrastructures marchandes adéquates et suffisantes, érigées dans un espace bien aménagé conditionnent l'évolution économique et le développement de ce milieu. De ce point de vue, le mode de réalisation des infrastructures marchandes et la promotion des produits agricoles inscrit dans le PDC doit être mise sur pied dans le sens d'augmenter le nombre de marchands ayant accès aux infrastructures. D'où l'analyse du système selon le modèle SWOT.

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> -Tendance démographique élevée -Population jeune -Activités socioéconomiques -Milieu naturel sain -Paramètres climatiques favorable -Composantes pédologiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence d'une politique d'aménagement -Insuffisance d'infrastructures et faible fréquentation du marché de Passagon et Avogbana -Inégale répartition de l'infrastructure marchande ; -Manque d'entretien régulier des équipements marchands
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> -Existence de projet et de programme d'appui au développement de la commune (ONG, PAGEFCOM, FADEC, PSDCC, DANIDA, FIVIS) -Existence de matériel et de fonds destinés à la construction et à l'entretien des installations 	<ul style="list-style-type: none"> -Accroissement de la pauvreté des populations -Rareté de matières premières pour certains artisans

Figure 10 : Modèle d'analyse des infrastructures marchandes

Il ressort de l'analyse de cette figure que la commune de Bohicon à l'instar d'autres communes du Bénin dispose plus d'atouts que de contraintes pour le développement des infrastructures marchandes.

4. SUGGESTIONS

Pour permettre réellement aux infrastructures marchandes de jouer pleinement leur rôle de développement économique dans la ville de Bohicon, les autorités en charge de sa gestion doivent mettre en place un programme adéquat assainissement. Ainsi, faudrait-il :

- penser à la création d'un fonds national d'entretien des infrastructures marchandes mis à la disposition des communes ;

- activer les coopérations en matière d'entretien des voies et pistes avec d'autres communes ;
- réinstaurer la campagne de salubrité publique dans la ville. Pour ce faire, on peut décider qu'il soit organisé tous les premiers samedis de chaque mois un nettoyage général dans tous les quartiers jusqu'aux voies sous la supervision des autorités locales que sont les chefs d'arrondissement ;
- mettre sur pied des comités villageois pour l'entretien permanent des pistes de desserte rurale ;
- donner un plan d'écoulement normal aux eaux de ruissellement au niveau du marché central de Bohicon ;
- investir régulièrement de ressources dans la construction de nouveaux équipements marchands et dans l'entretien des équipements en place ;
- exécuter le projet d'amélioration des équipements marchands de la commune inscrit dans le PDC
- veiller au paiement régulier des droits de place des marchés par les usagers ;
- participer au contrôle du recouvrement des droits de place par les agents recouvreurs;

Au terme de cette étude, la gestion des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon n'est qu'une opération complexe. Cette opération nécessite des actions bien mûries, des actions volontaristes et concertées. Ce n'est qu'à ce prix que le secteur d'étude pourra amorcer son véritable développement.

CONCLUSION

Somme toute, l'étude de la disparité d'aménagement et de gestion des infrastructures marchandes dans la Commune de Bohicon a permis la connaissance des facteurs explicatifs d'installation des infrastructures. En effet, il s'agit de la répartition spatiale et la gestion des infrastructures marchandes.

En d'autre terme, l'idée de disparité et d'aménagement et de gestion des infrastructures pose déjà des inquiétudes sur la répartition équitable des biens et services dans cette commune. Ce qui suppose que la population est concentrée dans les localités disposant des infrastructures. Cet état de choses favorise la concentration des populations d'un côté et le dépeuplement des localités ne disposant pas d'infrastructure au profit des villes. Face à ce défi, il est nécessaire et indispensable de résoudre le problème de disparité et de gestion en mettant en œuvre une politique efficace pour attirer les opérateurs économiques désireux et les partenaires au développement afin d'investir pour la réalisation d'infrastructures dans la Commune de Bohicon.

Le secteur primaire étant le plus développé dans la plupart des arrondissements ruraux du secteur d'étude, l'agriculture occupe la majeure partie de la population paysanne. Ainsi les infrastructures marchandes sont très importantes pour permettre aux populations de la commune d'écouler leurs produits sans inquiétude.

Toutefois, il faut souligner la nécessité d'un engagement fort des élus locaux, de l'Etat mais aussi une contribution active des marchands ; ces derniers étant la cheville ouvrière du développement économique de la commune. Un regard attentif doit être projeté sur la condition de vie des sans-emplois pendant l'exécution des installations marchandes en les associant, surtout les femmes qui dans nos sociétés participent pour une large partie à la vie du foyer.

BIBLIOGRAPHIE

ADJIBI S. (2009) : Réseau routier et échanges commerciaux dans le sud du département du Couffo, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 83 p.

AKOBI K (2009) : Comment promouvoir le développement local dans le contexte de la décentralisation au Bénin ? La problématique d'articulation des dynamiques institutionnelles et sociales. Guide d'acteur pour comprendre et mieux agir, Ruisseau d'Afrique, Bénin, 393p

ASSOGBA A. (2011): Répartition spatiale des infrastructures sociocommunautaires dans la commune de Bantè, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 89 p.

ATCHADE C. (2002) : Etude de l'espace polarisé par le marché Tokpa d'Abomey-Calavi à travers les produits halieutiques. Mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 78p

AYIBAGLO (2011): Gestion des infrastructures et équipements du marché de Dantokpa, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 76 p.

AZONHE B. (2011): Disparités d'aménagement liées aux infrastructures et équipements sanitaires et scolaires dans la commune de Bohicon, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 65 p.

BANGANA(2012) : Le marché de Chabi-kouma et ses impacts socio-économiques dans la commune de Kouandé, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 68p.

BODRENOU G. (2012) : Etudes des marchés dans la Commune de Djacotomey, Mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 78 p

DANGOUE F. (1986) : Le marché de Djougou et son impact sur le développement de la ville. Mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 105p

DEDEHOU(2012) : Gouvernance local et assainissement dans la Commune de Péréré, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 92 p

DOSSOU GUEDEGBE. O. (2005) : Contribution de l'évaluation environnementale stratégique à l'aménagement du territoire : cas du plan Directeur d'aménagement du plateau d'Abomey Calavi, thèse de géographie, 348 p.

GARBA I. (2014) : Infrastructures marchandes dans la commune de Tchaourou, mémoire de maitrise en géographie DGAT/FLASH/UAC, 69 p

GBETO S. (2007): Infrastructures sportives et densification urbaine au Bénin: Le cas du stade de l'amitié de KOUHOUNOU, mémoire de maitrise, DGAT/FLASH/UAC 93p.

GEORGE P. (1984) : Dictionnaire de géographie, 3è édition, PUF, 489p

GEORGE P. (1996) : Dictionnaire de géographie, 4è édition, revue et augmentée, PUF, 510P

GEORGE P. et VERGER F. (1996): *Dictionnaire de la géographie*. Puf, Paris, 500 p.

HOUEMAVO(2008) : Problématique de l'assainissement du marché Dantopka, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 69 p.

LOKONON.(1994) : Processus d'urbanisation et problèmes d'aménagement de la ville de Bohicon, 96pages.

IGUE O. (1992) : Etat entrepôt au Bénin commerce informel ou solution à la crise ? Edition Karthala Paris, 206 p.

IMOROU. A. (2007) : Contribution à l'aménagement et a l'assainissement d'une ville moyenne au Bénin : Cas de MALANVILLE, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 88 p.

KADJEBIN O. (2010) : Gestion du marché de la ville de Dassa-zoumé, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 74 p.

KINHOUANDE. J. (2009) : Gestion des infrastructures d'Hygiène et d'assainissement dans la Commune de Bohicon : Cas des Arrondissements de Bohicon 1 et 2, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 83 p

LAHAN D. (2013) : Disparités d'aménagement des infrastructures hydrauliques et sanitaires dans la commune de Savalou, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 71 p.

MADOUYOU S. (2006) : Le marché de Malanville et les flux commerciaux d'échange de marchandises au Bénin. Mémoire de maitrise en géographie, DGAT, FLASH, UAC, 102p

MONGBO, O. (2010) : Dynamique des infrastructures routières à Bohicon et leurs impacts sur le développement urbain, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 103 p.

OCDE (2006) : Organisation de Coopération et de Développement Economique, 165p

SAGBADJA L. (2008) : Rôle de l'industrie dans le développement de la Commune de Bohicon et ses environs, mémoire de maîtrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 85 p

SIDI A (2007) : Les marchés urbains à Parakou : impact sur la vie sociale et économique de la population, mémoire de maitrise en géographie, DGAT/FLASH/UAC, 81 p

Webographie

www.catholiques.aladefense.cf.fr/actualité/eau_fragile.thm: l'homme au cœur du développement, 12p (*consulté le 19 /02 /2015 à 9h30min*)

www.wsp.org: Programme pour l'eau un approvisionnement en produit agricoles, 8p (*consulté le 10 /11 /2015à 19h30min*)

www.undp.org « Au delà de la pauvreté pouvoir, pauvreté et la crise mondiale » 77p (*consulté le 10 /01 /2016 à 5h30min*).

www.cybergeog.revues.org : Document-cadre d'orientations générales de la politique d'Aménagement du Territoire Communautaire, 53 p (*consulté le 10/ 05/ 2014 a 16h27min15s*).

Liste des figures

Figure 1: Situation géographique de la Commune de Bohicon	23
Figure 2: Evolution de la population de la Commune de Bohicon en 2025	26
Figure 3: Infrastructures marchandes du secteur d'étude.....	33
Figure 4: Equipements de la gare	35
Figure 5 : Occupation du sol de la Commune de Bohicon.....	43
Figure 7: Point des taxes perçues sur les marchés de Bohicon.....	46
Figure 8: Rayonnement des marchés du secteur d'étude	48
Figure 9: Gestion des revenus générés par les infrastructures marchandes.....	49
Figure 10: Répartition des marchés prospectés dans le secteur d'étude	54
Figure 11: Flux d'échanges entre les marchés étudiés.	55
Figure 12 : Coordonnées géographiques des infrastructures marchandes.....	71

Liste des tableaux

Tableau I: Synthèse de la recherche documentaire	16
Tableau II: Nombre de ménages enquêté par arrondissement.	19
Tableau III: Secteurs d'activités à Bohicon	27
Tableau IV: Pourcentage des usagers dans la Commune de Bohicon	42
Tableau V: Evolution des recettes des infrastructures de transport	51

Liste des planches

Planche 1: Infrastructures marchandes à Bohicon.....	40
Planche 2: Réalisation d'un bâtiment des fonds de la mairie	47
Planche 3: Insalubrité à l'intérieur du marché	53

GUIDE D'ENTRETIEN

A l'endroit des autorités locales

- ♣ Connaissance des installations marchandes
- ♣ Nombre d'entreprises commerciales inscrits au registre de commerce
- ♣ Année d'apparition des installations marchandes dans la Commune
- ♣ Quels sont les cadres juridiques, normatifs et institutionnels des infrastructures marchandes ?
- ♣ Quelle est la société qui réalise les infrastructures marchandes à Bohicon
- ♣ Nombre d'installations marchandes enregistrées dans la Commune
- ♣ Marchés
- ♣ Gares
- ♣ Plan d'occupation spatial de la Commune (POS) SDAC
- ♣ Rôle et place des installations marchandes dans le contexte de l'organisation de l'espace
- ♣ Quel est le mode de gestion des infrastructures marchandes actuelles ?
- ♣ Quel est le mode d'attribution des places dans les marchés ?
- ♣ Recettes issus des infrastructures marchandes par jour d'animation selon les arrondissements
- ♣ Contribution des recettes des marchés dans le budget communal ?
- ♣ Impact des installations marchandes sur le développement socio-économique de la Commune
- ♣ Avenir des installations marchandes dans la Commune
- ♣ Quelles sont les structures qui s'occupent de la gestion des infrastructures marchandes de la commune ?
- ♣ Selon vous le commerce participe-t-il au développement de votre localité ?
- ♣ Suggestions pour la gestion durable des infrastructures marchandes dans la perspective de développement durable.

GRILLE D'OBSERVATION

1-Infrastructures	Bon	Mauvais
Etat actuel		
Etat en saison pluvieuse		
2-Etat des voies		
♣ Bitumée		
♣ Terre de barre ou latérite		
♣ Carrossable		
♣ Dégradée		
3-Mode d'accès au Marché		
♣ Marche ou portage		
♣ Deux roues		
♣ Quatre roues		
4-Gare		
♣ Aménagé		
Dégradée		
Autres		

Questionnaire Usagers-Vendeurs

Identification de l'enquête

Nom

Prénoms

Fonction

Commune/ Arrondissement

- ♣ Comment votre marché a-t-il vu le jour (histoire de ce marché) ?

.....
.....

- ♣ Le site actuel du marché a-t-il toujours été le même ?

.....
.....

Si non, quel site occupait-il ?

.....
.....

- ♣ Connaissez-vous d'autres marchés dans votre localité ?

Arrondissement Village Quartier

- ♣ Quels sont les produits fréquents dans ce marché et pourquoi ?

- ♣ Quelles sont les infrastructures marchandes dont vous disposez dans votre commune ?

- ♣ Marché - Hangars - Boutique

- ♣ Quelle est la périodicité de ce marché (animation cyclique)?

.....
.....

- ♣ Quelles sont les raisons qui justifient cette périodicité ?

.....
.....

♣ Quelles sont les périodes de l'année au cours desquelles le marché est plus animé ?

♣ Quels sont les marchés les plus importants ?

.....
.....

♣ Etes-vous en sécurité lorsque vous prenez ce mode de transport ?

Oui Non

♣ Pourquoi?

♣ L'état des infrastructures marchandes vous permet-il de mener vos activités ?

.....
.....

♣ Quelles sont les difficultés auxquelles vous êtes confrontés surtout pendant la saison des pluies ?

.....
.....

♣ Que suggérez-vous aux autorités pour améliorer le cadre d'animation du marché ?

.....
.....

8- Quelles appréciations faites-vous sur l'organisation spatiale du marché ?

.....
.....

9- Quelles appréciations faites-vous de l'état des infrastructures et leur installation ?

.....
.....
10- Quelles sont vos suggestions?

.....
.....
11- Quelles-sont les structures qui s'occupent de la gestion de vos infrastructures marchandes ?

.....
.....
12- Quelles sont les formalités à remplir pour avoir accès aux infrastructures marchandes ?

Localité	Latitude	Longitude
Marché de Passagon	08°01'36"	03°97'86"
Marché de Bohicon	07°93'45"	03°96'86"
Marché de Sodohome	07°92'79" 8	04°00'43" 4
Marché de Zakpo	07°95'25"	03 96'50"
Marché d'Avogbana	07°97'56"2	03°97'56"
Marché de Saclo	07°89'43" 7	03°97'08" 4

Figure 12 : Coordonnées géographiques des infrastructures marchandes

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	2
Dédicace	2
Remerciements.....	4
Sigles et Acronymes.....	5
Résumé	6
Abstract.....	6
Introduction.....	7
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L’ETUDE ET APPROCHE METHODOLOGIQUE	9
1.1. Cadre théorique	9
1.1.1. Problématique	9
1.1.2. Hypothèses de recherche	11
1.1.3. Objectifs de travail	11
1.1.4. Cadre conceptuel	12
1.1.4. 1. Revue de littérature.....	12
1.1.4.2. Définitions opératoires	13
1.2. Approche méthodologique	15
1.2.1: Recherche documentaire.....	15
1.2.2. Travaux du terrain	16
1.2.2.1. Phase de pré-enquête	17
1.2.2.2. Phase de l’enquête proprement dite	17
1.2.3. Traitement, analyse et résultats attendus	20
CHAPITRE II : DETERMINANTS BIOPHYSIQUES D’INSTALLATION D’INFRASTRUCTURES MARCHANDES ET ETAT DES LIEUX	22
2.1. Facteurs physiques et humains	22
2.1.1. Facteurs physiques	24
2.1.1. Formes de relief et comportement hydrologique à Bohicon.....	24
2.1.1.2. Végétation	25
2.2. Facteurs humains.....	25
2.2.1. Estimation de la population de Bohicon en 2025	25
2.2.1.3. Couches socioprofessionnelles	26
2.3. Activités économiques à Bohicon.....	27
2.3.1. Commerce	28
2.3.2. Transport.....	28
2.3.3. Agriculture	29

2.4. Cadre juridique et institutionnel de la gestion des infrastructures et équipements marchandes.....	30
2.4.1 Cadre Juridique	30
2.4.2. Cadre institutionnel	31
2.5. Etats des lieux des infrastructures marchandes dans le secteur d'étude	32
CHAPITRE III : CONTRIBUTION DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES AU DEVELOPPEMENT LOCAL DU SECTEUR D'ETUDE	
.....	36
3.1. Mode de gestion des infrastructures marchandes	36
3.1.1. Gestion directe.....	36
3.1.2. Gestion déléguée	37
3.2. Fonction économique des marchés	39
3.2.1. Fonction sociale des marchés	40
3.2.3. Fondement des occupations spatiales.....	41
3.3. Taxes perçues	45
3.4. Contribution des marchés au développement Communal.....	47
3.4.1. Gestion des revenus générés par les infrastructures marchandes	49
3.4.2. Principaux dysfonctionnements des marchés	51
3.4.3. Propriété autours des infrastructures marchandes	52
3.5. Réseau des marchés et flux de transport	53
4. SUGGESTIONS	58
CONCLUSION	60
Liste des figures	64
Liste des tableaux.....	64
Liste des planches	64
TABLE DES MATIÈRES.....	70