



Université d'Abomey-Calavi  
(UAC)



Ecole Doctorale Pluridisciplinaire  
"Espaces, Cultures et Développement"  
(EDP)

## MEMOIRE DE MASTER II DE RECHERCHE

**Filière : Géographie et Gestion de l'Environnement (GEN)**

**Option : Géographie et Développement Durable (GDD)**

### **ECHANGES ENTRE LE BENIN ET LE TOGO DANS LE SECTEUR D'APLAHOUE : ENJEUX ET DEFIS**

Présenté par :

**Komi Déroté FOLY**

Sous la direction de :

**Dr Germain GONZALLO**

*Maître de Conférences des Universités du CAMES  
(DGAT/FASHS/UAC)*

et la codirection de :

**Dr Sylvain A. VISSOH**

*Maître de Conférences des Universités du CAMES  
(DGAT/FASHS/UAC)*

***Soutenu, le 15 Janvier 2019 à l'UAC/EDP-ECD devant le jury composé de :***

**Président : Dr Germain GONZALLO** (Maître de Conférences – UAC)

**Rapporteur : Dr Sylvain A. VISSOH** (Maître de Conférences – UAC)

**Examineur : Dr Toussaint VIGNINO** (Maître de Conférences – UAC)

***Mention : Très-Bien***

***Note : 17/20***

## Sommaire

Dédicace .....	3
Remerciements .....	4
Sigles, acronymes et abréviations .....	6
Résumé/Abstract .....	7
Introduction.....	8
Chapitre I : Cadres théorique et méthodologique de l'étude .....	11
1.1. Cadre théorique de l'étude .....	11
1.2. Approche méthodologique .....	20
Chapitre II : Fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué .....	28
2.1- Cadre géographique de l'étude .....	28
2.2. Caractéristiques géophysiques du milieu d'étude .....	30
2.3. Fondements socioculturels .....	32
2.4. Infrastructures des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	36
Chapitre III : Mode opératoire des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono .....	55
3.1. Circuits d'échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	55
3.2. Produits en échange entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	58
3.3. Typologie des acteurs des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	65
3.4. Enjeux socioéconomiques des échanges .....	78
3.5. Défis liés aux échanges dans le secteur d'Aplahoué .....	90
Conclusion .....	95
Bibliographie .....	98
Liste des figures .....	107
Liste des tableaux .....	107
Liste des photos .....	108
Liste des planches .....	108
Annexes .....	109
Table des matières .....	119

## Dédicace

A

mon frère-aîné Jean K. Foly et mes enfants.

## Remerciements

Plusieurs personnes ont contribué à la réalisation de ce mémoire. Qu'il nous soit permis de leur adresser nos vives gratitude. Ainsi nos remerciements vont particulièrement :

- au Docteur Germain Gonzallo, Maître de Conférences des Universités du CAMES, notre Directeur de recherche ;
- au Docteur Sylvain A. Vissoh, Maître de Conférences des Universités du CAMES, notre Codirecteur de recherche ;
- au Professeur Antoine Yves Tohozin, Professeur Titulaire des Universités du CAMES, qui volontiers, a accepté de nous soutenir sur le chemin de la recherche ;
- au Docteur Marcel Ayité Baglo, Maître Assistant des Universités du CAMES et Directeur Général de l'ABeGIEF, pour nous avoir accepté en stage dans son agence et, qui nous a suivi de près pendant les recherches.
- aux Docteurs Raphaël et Elie Yébou, pour leur contribution de diverses manières ;
- à toutes les autorités politiques et administratives de la Commune d'Aplahoué ;
- à Monsieur Christophe H. Mègbédji, Préfet du département du Couffo (Bénin), qui n'a ménagé aucun effort pour nous soutenir et nous faciliter les contacts ;
- au Colonel Djato-Nadjindo Dana, Préfet du Moyen-Mono (Togo), qui nous a accepté dans sa préfecture pour la réussite de nos recherches ;
- aux membres du jury, qui ont accepté de sacrifier de leur temps pour apprécier ce travail ;
- à notre frère-aîné Rodolphe Comlan Hounsouvi Agboé, qui s'est mis entièrement à notre disposition pour l'aboutissement de ce travail ;

- à Monsieur Jérôme A. A. Olowolagba pour son accompagnement combien précieux ;
- à Chimène Mahoutin Kodjo, pour tout ce qu'elle ne cesse de faire pour notre épanouissement ;
- à tous nos amis de promotion de Master II en Géographie et Gestion de l'Environnement option Géographie et Développement Durable ;
- à nos amis Ella Honfo, Damien Z. Balogoun, Germain M. Bodéou, Calixte O. Koudjènoumè, etc ;
- à nos frères et sœurs.

## Sigles, acronymes et abréviations

<b>ASECNA</b>	:	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
<b>CE</b>	:	Conseil de l'Entente
<b>CEB</b>	:	Communauté Electrique du Bénin
<b>CEDEAO</b>	:	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CEG</b>	:	Collège d'Enseignement Général
<b>CEMAC</b>	:	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
<b>CLCAM</b>	:	Caisse Locale de Crédits Agricoles et Mutuels
<b>CNE</b>	:	Caisse Nationale d'Epargne
<b>DGCAF</b>	:	Direction Générale de la Circonscription Administrative et des Frontières
<b>DGSCN</b>	:	Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale
<b>FCFA</b>	:	Franc de la Communauté Financière Africaine
<b>FFOM</b>	:	Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces
<b>GPS</b>	:	Global Positioning System (système de géolocalisation par satellite)
<b>INSAE</b>	:	Institut National de la Statistique et d'Analyse Economique
<b>Km</b>	:	Kilomètre
<b>LARD</b>	:	Laboratoire d'Aménagement Régional & Développement
<b>MTPT</b>	:	Ministère des Travaux Publics et des Transports
<b>OCBN</b>	:	Organisation Commune Bénin-Niger
<b>OCDE</b>	:	Organisation de Coopération et de Développement Economique
<b>ONG</b>	:	Organisation Non Gouvernementale
<b>ONU</b>	:	Organisation des Nation Unies
<b>PDC</b>	:	Plan de Développement Communal
<b>RGPH</b>	:	Recensement Général de la Population et de l'Habitation
<b>RN</b>	:	Route Nationale
<b>RNIE</b>	:	Route Nationale Inter-Etats
<b>SAF</b>	:	Service des Affaires Financières
<b>SCO</b>	:	Société des Ciments d'Onigbolo
<b>SSS</b>	:	Société Sucrière de Savè
<b>TIC</b>	:	Technologies de l'Information et de la Communication
<b>TP</b>	:	Travaux Publics
<b>UCB</b>	:	Union des Conducteurs de Charbon
<b>UCORTMA</b>	:	Union des Conducteurs Ruraux de Taxi-Moto d'Aplahoué
<b>UCOTAMO</b>	:	Union des Conducteurs de Taxi-Moto
<b>UCOZA</b>	:	Union des Conducteurs <i>Zemijan</i> d'Aplahoué
<b>UEMOA</b>	:	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

## Résumé

Les Etats partageant une même frontière profitent à travers les échanges qu'ils opèrent. Cependant, ces échanges ne sont pas toujours maîtrisés et contribuent très peu au développement socio-économique. La présente recherche s'est focalisée sur les enjeux et les défis de ces échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué.

La méthodologie de recherche adoptée à cet effet, associe recherche documentaire et enquêtes de terrain. Les données collectées ont été traitées et les résultats obtenus ont été analysés suivant le modèle FFOM.

A la fin des différents travaux, il se dégage que les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ont plusieurs fondements. D'une superficie de 159 400 Km<sup>2</sup>, les deux territoires partagent une frontière et sont influencés par les mêmes réalités géophysiques. Aussi, sont-ils caractérisés par une sociologie, des langues, une culture et une histoire communes. Les voies de communications y sont présentes avec un linéaire de 494,1 Km de réseau routier qui ne compte que 39 Km de voies asphaltées (soit 7,89 % du total). Le fleuve Mono sert de voie de communication mais, elle est encore embryonnaire. Les voies de communication sont pratiquées par des acteurs aussi bien publics que privés à travers un réseau de marchés. Ces derniers, sont au nombre de 16 dont ceux d'Azovè, de Kissasmey et de Kpléklpémé sont les plus importants. Les produits sont transportés par le poste de douane de Hounsahoué par des issues informelles. Les différentes opérations commerciales offrent des emplois aux populations à divers niveaux. Elles ont contribué à hauteur de 15 135 396,4 FCFA en moyenne par an ces cinq dernières années au poste de douane et de 235 587 783,4 F CFA ces dix dernières années dans les recettes de fonctionnement de la Mairie d'Aplahoué. Quant aux acteurs privés, ces recettes permettent d'engranger des revenus qui les aident à satisfaire les besoins fondamentaux. Cependant la répartition des infrastructures socio-économiques dans l'espace frontalier d'Aplahoué reste disparate. Ce qui ne favorise pas le développement de ce milieu. Le défi à relever par les autorités à divers niveaux est le contrôle total de la frontière et des échanges qui s'opèrent et l'investissement dans la construction des infrastructures socio-économiques pour le développement de l'espace frontalier.

**Mots clés :** *Aplahoué, frontière, échanges, poste douanier*

## Abstract

States sharing a same border benefit through the exchanges that they operate. However, these exchanges are not always mastered and contribute to the socioeconomic development very little. The present research focused on the stakes and the challenges of these exchanges between Benin and Togo in the sector of Aplahoué.

The methodology of research adopted to this effect, associate documentary research and investigations of land. The collected data have been treated and the gotten results have been analyzed according to the FFOM model.

At the end different works, he/it clears himself/itself that the exchanges between Benin and Togo in the sector of Aplahoué have several foundations. Of a surface of 159 400 Km<sup>2</sup> the two territories share a border and are influenced by the same geophysical realities. Also, they are characterized by a sociology, of the languages, a culture and a history townships. The ways of communications are there present with a linear of 494,1 Km of road network that account only 39 Km of asphalted ways (either 7,89% of the total). The Mono stream acts as way of communication but, it is even embryonic. The ways of communication are exercised by actors as public property that private through a network of markets. These last, are to the number of 16 of which those of Azovè, Kissasmey and Kpléklpémé are most important. The products are transported by the station of custom of Hounsahoué by casual exits. The different commercial operations offer some uses the populations to various levels. They contributed to height of 15 135 396,4 FCFA on average per year these last five years in the station of custom and 235 587 783,4 F CFA these last ten years in the returns of working of the Aplahoué Town hall. as for the private actors these returns permit to store the incomes that help them to satisfy the fundamental needs. However the socioeconomic infrastructure distribution in the border space of Aplahoué remains disparate. What doesn't encourage the development of this middle. The challenge to raise by the authorities to various levels is the total control of the border and exchanges that operates himself and the investment in the socioeconomic infrastructure construction for the development of the border space.

**Key words:** *Aplahoué, border, exchanges, customs-officer station*

## **Introduction**

Depuis une trentaine d'années, l'évolution économique mondiale a été dominée par le démantèlement progressif des obstacles à la libre circulation des capitaux et des marchandises (Sterdyniak, 2015). Ce modèle, porté par l'organisation Mondiale du Commerce (OMC), le Fonds Monétaire International (FMI), la Banque Mondiale et l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), est devenu indiscutable : le libre-échange est l'objectif à poursuivre, le protectionnisme un mal absolu à éviter. Chaque pays doit ainsi s'inscrire dans le vaste marché mondial en étant le plus compétitif possible.

Les échanges internationaux ont progressé environ deux fois plus vite que la croissance économique mondiale, phénomène constaté tant dans les pays développés que dans les pays en développement (ONU, 2008). Le commerce Sud-Sud est certes parti d'un niveau assez bas, mais il progresse encore plus vite que l'ensemble des échanges mondiaux.

L'homme est le maillon incontournable pour le développement des Etats. Pour satisfaire ses besoins, il a su créer des moyens pouvant l'aider. Ainsi, dans le secteur de l'économie, il a développé les moyens de transports routier, maritime et fluvial, aérien, ferroviaire et les TICs (Onidjè, 2010).

Ces différents moyens de transport ainsi développés, permettent à l'homme de se déplacer d'un milieu à un autre, pour la satisfaction des ses besoins. Du coup, il franchit des frontières. Ceci est illustré par les mouvements de migration observés à travers le monde. Dans ces conditions, le développement, qu'il soit économique ou social, est fortement tributaire de la qualité de la mobilité des personnes et du transport des biens (Sobako, 2009). A partir de ces mouvements d'hommes, d'un territoire à un autre, les différents espaces se mettent en communication.

Depuis la période des indépendances en Afrique, les pays de ce continent se mettent en regroupements pour définir et adopter entre eux, la politique de développement à travers les différents échanges entre territoires. Entre autres regroupements, il est à citer, l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et le Conseil de l'Entente (CE).

A travers ces différents espaces, la politique de libre échange des personnes, des biens et des services est adoptée. Les postes de contrôle notamment douaniers, sont en voie d'être réduits dans le souci de rendre plus fluides les échanges.

Cependant, chaque pays a intérêt à assurer la sécurité de ses citoyens, laquelle sécurité se situe à plusieurs niveaux : sanitaire, alimentaire, etc. Il s'en suit que la politique de libre échange des personnes, des biens et des services est malheureusement perturbée par des rebellions et des pandémies.

Chaque Etat se trouve dans l'obligation de maîtriser ses frontières pour la prospérité de son économie.

La situation géographique du Bénin qui lui permet d'avoir quatre pays limitrophes (le Niger, le Burkina-Faso, le Togo et le Nigeria) se trouve être une opportunité pour des échanges avec ses voisins.

Le Togo et le Bénin entretiennent des relations commerciales selon les accords de la CEDEAO, l'UEMOA, et le CE. Outre ces accords dans ces regroupements régionaux, au plan bilatéral, les deux pays développent d'autres politiques. Ainsi au plan énergétique, la Communauté Electrique du Bénin (CEB) est gérée par les deux pays (Tohozin, 2006). Mais d'autres formes de relation et d'échange existent entre ces pays et méritent d'être étudiées.

C'est pour réfléchir sur ces échanges entre le Bénin et le Togo que le présent thème intitulé «*Echanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué : enjeux et défis*» a été choisi.

Le présent travail de recherche est articulé en trois chapitres. Le premier présente le cadre théorique et méthodologie de l'étude. Le second chapitre, les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué. Le mode opératoire des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono, les enjeux et les défis qui sont liés à ces échanges font l'objet du dernier chapitre.

## **Chapitre I : Cadres théorique et méthodologique de l'étude**

Le présent chapitre est consacré au cadre théorique et à l'approche méthodologique qui a été adoptée pour ce travail.

### **1.1. Cadre théorique de l'étude**

#### **1.1.1. Revue de littérature**

En explorant la littérature existante, on note qu'il existe plusieurs travaux sur la question des échanges entre Etats. Ces travaux ont mis au cœur de leur problématique, les avantages et les facteurs de facilitation des échanges inter-Etats et des problèmes qui se posent avec leurs solutions.

Pour Tohozin (2006), les bases des expériences de coopération transfrontalière répondent à des spécificités d'ordre géographique, historique, politique, socio-culturel et économique. Dans son travail, l'auteur a fait le point des différentes coopérations entre le Bénin et ses voisins : la République Fédérale du Nigeria et les Républiques du Niger, du Burkina-Faso et du Togo. Cependant, il a plus insisté sur la coopération Bénino-Togolaise à travers le projet d'électricité CEB (Communauté Electrique du Bénin) qui, est une entreprise bi-étatique dont le bilan est globalement positif à l'exception des coopérations étatiques telles que la SSS (Société Sucrière de Savè), la SCO (Société des Ciments d'Onigbolo) et l'OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger). Ainsi, son travail dans l'ensemble n'a pas apprécié les relations intercommunautaires entre le Bénin et ses voisins et principalement avec le Togo.

Agossou (2006), a fait ressortir les faits connus, les flux visibles et invisibles, les routes officielles ou non, les dimensions cachées des territoires frontaliers. L'auteur y est parvenu en faisant recours à l'histoire et à la culture à travers le vécu des acteurs de ces espaces. Pour lui, la représentation frontalière n'est qu'imaginaire pour les peuples. Ces derniers, à partir des liens socioculturels, n'éprouvent pas une difficulté de barrière ou de frontière dans leurs

mouvements. Ainsi, les *Yoruba* et les *Nago* du Bénin, développent aisément leurs activités économiques avec leurs frères du grand voisin de l'est (la République Fédérale du Nigeria). De ce travail, on retient que le déplacement des personnes et des biens n'est pas perturbé par une représentation frontalière. Le partage d'un même espace socio linguistique rend donc, la frontière inexistante. Cet aspect culturel dans les échanges inter-Etats a également préoccupé d'autres auteurs.

Ainsi, Tingbé Azalou (2006), développe, l'importance des différentes cultures dans le processus de régionalisation. Pour lui, la culture et l'intégration régionale (régionalisation) forment un tout (un ensemble) indissociable.

Dossou-Guédégbé et *al* (2012) affirment que l'existence d'un réseau routier accessible apparaît comme un véritable aiguillon du développement d'une nation. Autrement dit, le transport s'invite dans tous les domaines d'activité. Ce que confirme Hounkpèvi (2012), en affirmant que la route va dans toutes les régions, relie tous les lieux habités et surmonte de nombreux obstacles du relief.

Ahoussinou-Djossou (2007) souligne que l'aménagement des voies soulage un nombre considérable de chômeurs. Ceux-ci installent leurs activités économiques le long de la voie. Les revenus obtenus par les usagers et les riverains dans ces activités sont relativement considérables. Aussi faut-il signaler que la grande partie des recettes de la mairie dépend des taxes de la voirie. Pour ce même auteur, les effets immédiats de la construction routière sont l'amélioration des conditions de vie de la population de la commune que traverse la voie, l'augmentation du nombre d'emplois, la lutte contre la pauvreté et l'augmentation des revenus moyens par tête d'habitant.

Houssou (2010) démontre que les taxes de la voirie ne sont pas négligeables lorsqu'on considère leurs apports au budget communal. Ces taxes permettent à la mairie de financer d'autres infrastructures publiques, d'assurer le paiement

des agents salariés, d'entretenir les rues et les espaces-verts... Dans la mesure où les collectivités territoriales ont la possibilité de trouver des ressources financières sous forme de recettes fiscales et d'emprunts, il conviendrait de mettre en place un système approprié où des critères d'efficacité et d'équité seraient au cœur des objectifs à atteindre.

Au Bénin, le développement du secteur informel des transports, par la voie des *zemijans* (taxis moto) et des minibus interurbains, constitue depuis plusieurs années un palliatif au chômage (Brites, 2013). Pour cet auteur, seulement 19,56 % du réseau routier national est « bon » (1 188 km). 57,58 % soit 3 498 km de route sont dans un état « passable » ; et 1 275 km (20,99 %) dans un mauvais état. Le reste est « en chantier » ou « sans analyse visuelle ». Et il aboutit à la conclusion selon laquelle, même lorsqu'elle est bitumée, la route béninoise est bien souvent en mauvais état, en l'absence d'entretien régulier et à cause des fortes pluies. Or, pour les déplacements de voyageurs comme pour le transport de marchandises, le mode routier est le plus usité.

Sossou-Agbo (2012) s'est focalisé sur l'appropriation de l'espace frontalier entre le Bénin et le Nigeria par les populations dans leur mobilité dans la vallée de l'Ouémé. Il démontre que le complexe fluvio-lagunaire constitué de lac, lagune, et fleuve formant un vaste territoire deltaïque est favorable aux activités économiques. Ceci est renforcé par la proximité du Nigeria qui offre un grand marché des circuits de la contrebande. Il ressort de son travail que le partage de la même frontière inter-Etats (entre deux pays), est un atout pour le développement des activités économiques. Dahou et Gueye (2007) et Igué O. J. et Soulé B. G. (1992) abondent dans le même sens que lui. Pour eux, le commerce parallèle a tout aussi bien nourri l'excroissance de politique asynchrone, encourageant notamment certains pays à devenir des « Etats entrepôts » spécialisés dans l'importation/réexportation vers les pays voisins. Mais ils font remarquer que le partage de la rente frontalière s'opère souvent au

détriment de la petite entreprise contrebandière – passeurs petits revendeurs – qui paraît condamnée à occuper la couche basse du commerce transfrontalier.

De ce qui précède, il convient de dire que des études ont été consacrées à la question des échanges inter-Etats, et le rôle que les voies jouent dans le déplacement des personnes et des biens. Cependant, il est important d'étudier la nature des échanges, les voies et les moyens utilisés et les différents acteurs de ces échanges au travers d'une frontière inter-Etats.

### **1.1.2. Justification du sujet**

#### **1.1.2.1. Problématique**

Dans le système économique mondial, les pays sont soumis à l'accélération de la mondialisation. Celle-ci se traduit par la libéralisation des échanges commerciaux entre différents Etats.

En Afrique, divers regroupements régionaux se sont constitués pour fédérer les actions dans le but de concrétiser cet objectif. Parmi ces regroupements africains, il est noté par exemple le Conseil de l'Entente (CE) qui regroupe 05 (cinq) pays, l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) constituée de 08 (huit) pays, la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comprenant 15 (quinze) pays, la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) qui compte 06 (six) pays.

En Afrique de l'Ouest, les plus grands et importants regroupements régionaux sont la CEDEAO et l'UEMOA. A travers ces organisations, des dispositions sont arrêtées pour être adoptées afin de favoriser la libre circulation des personnes et des biens.

Ceci explique-t-il qu'il ne faut pas avoir un regard sur les différents échanges inter-Etats qui sont opérés ? La question est d'autant pertinente qu'il existe des

secteurs d'échange qui échappent au contrôle des Etats. Il est alors important de maîtriser les différents échanges entre Etats à travers les frontières.

Depuis l'indépendance du Bénin, la plupart des stratégies utilisées pour améliorer les indicateurs du commerce extérieur du pays n'intègrent pas les données non enregistrées alors qu'elles sont très importantes. Ces stratégies officielles ne rendent pas compte de la structure et de la tendance réelle des échanges commerciaux du pays. Aujourd'hui, avec l'instauration du marché commun de l'UEMOA, il est impérieux de disposer de stratégie sur le commerce extérieur non enregistré afin de bien suivre l'évolution des flux commerciaux du Bénin avec les pays limitrophes (INSAE, 2002). A cet effet les questions ci-après méritent d'être posées.

- Peut-on apprécier les différents échanges de personnes et de biens entre Etats sans connaître les canaux par lesquels ils s'effectuent ?
- Les routes ne sont-elles pas importantes dans les échanges ?

Selon Lombard et Ninot (2010), la dynamique du transport a trouvé dans tous les pays africains un prolongement à travers le développement sans précédent d'une économie sectorielle dont la part dans les PIB nationaux dépasse désormais celle de l'agriculture. Les États ont engrangé d'importantes dividendes par le biais de dispositifs fiscaux impressionnants portant sur l'importation. D'après Mérenne (2008), le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés où chacun se déplace et où circulent les produits, l'argent et les informations. Le bon fonctionnement des activités de production et du marché dans une économie moderne, la concurrence entre producteurs, la division des tâches tant au plan national qu'international entre les facteurs de production et entre les différentes localisations se heurtent à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que le transport permet de surmonter. Mais ce dernier ne peut être effectif que si le transport repose sur une infrastructure adéquate et performante (Sènou et Houngnonvi, 2011). La fluidité du réseau et

son accessibilité sont donc fonction, comme le souligne Agossou (2004), du niveau et de la qualité des infrastructures de développement.

Les croisements entre les différentes sphères, formelle et informelle, étatique et communautaire, sont en fait nombreux et même déterminants pour articuler plusieurs espaces aux dynamiques divergentes. C'est notamment grâce aux lieux sociaux historiques ou réinventés que s'opère cette intégration des espaces que les réformes institutionnelles n'assurent que très imparfaitement. Cependant, l'écart entre les deux types d'intégration soulève un certain nombre de questions Labazée (1994). Le questionnement est relatif à l'intégration. Or, celle-ci, apparaît comme le moyen privilégié d'accélérer le développement socio-économique des pays africains et de promouvoir, dans la durée, la paix et la stabilité d'une part, parce que l'affirmation d'une volonté commune de rapprochement et d'intégration et sa traduction en actions concrètes sur le terrain sont de nature à atténuer les conflits violents, voire éliminer, leurs sources ; de l'autre, l'élargissement des marchés nationaux et l'harmonisation des cadres réglementaires favorisent la création d'un environnement propice à la rentabilité des investissements effectués sur le continent africain.

La République du Bénin et celle du Togo sont deux pays limitrophes qui s'invitent mutuellement dans les échanges (circulation de personnes et de biens) à travers une frontière longue de 644 kilomètres dont 100 sur le fleuve Mono. La Commune d'Aplahoué, chef-lieu du département du Couffo, quant à elle, partage 60 kilomètres de frontière avec la République du Togo (ABeGIEF, 2015).

Selon Hountondji (2013), le marché d'Azovè (le plus grand de la région Mono-Couffo) fait appel à des usagers venant de tous les horizons notamment du Togo. Cela prouve que la commune a un rayonnement économique qui dépasse ses frontières.

Il se dégage des questionnements suivants :

- ✓ Quels sont les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ?
- ✓ Quelles sont les caractéristiques des échanges dans ce secteur ?
- ✓ Quels sont les problèmes liés aux échanges et comment peut-on les résoudre ?

Pour répondre à ces questions, des hypothèses de recherche et des objectifs ont été formulés pour l'étude.

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

L'objectif global visé par cette recherche est de contribuer à la maîtrise des échanges frontaliers entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué. Les objectifs spécifiques se présentent comme suit :

- identifier les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ;
- caractériser le système d'échange et ses problèmes entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué et ;
- proposer des mesures pour la maîtrise des échanges entre la Commune d'Aplahoué et la République du Togo.

### **1.1.2.3. Hypothèses de recherche**

Pour mener à bien cette recherche, les hypothèses suivantes sont formulées :

- les canaux et les voies constituent les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ;
- les échanges commerciaux sont variés et effectués sur des marchés par des acteurs de différentes origines et appartenances socio-culturelles.
- le bitumage et l'entretien des voies de communication permettront de renforcer les échanges et de les maîtriser.

### **1.1.3. Clarification de quelques concepts**

La polysémie de certains mots, notions et concepts rend difficile la compréhension de ceux-ci dans un document. Afin de prévenir les éventuelles confusions liées à cela, il est important de clarifier certains concepts. Il s'agit de : frontière, échange, enjeu et défi.

- **Frontière**

D'après Kammi (2006), la frontière se définit comme une ligne déterminant où finit le territoire relevant respectivement de deux Etats voisins. C'est aussi une ligne d'arrêt des compétences étatiques ou la limite d'application spatiale de la souveraineté.

Pour Gbéhi (2014), la frontière est la « limite du territoire d'un Etat. Ligne déterminant où commencent et finissent les territoires relevant respectivement de deux Etats voisins ». Elle peut être terrestre, maritime, aérienne, atmosphérique ou encore fluviale. Cette dernière définition est appuyée par celle de Sègla (2009). Pour elle, la frontière est une limite qui sépare deux Etats. Elle peut être naturelle (formée par accident géographique tels qu'un fleuve, une rivière, un lac, une mer ou une montagne, une crête) ou artificielles (qui constitue en une ligne remarquable telle qu'une parallèle ou une ligne entre deux points déterminés).

Pour l'ABeGIEF (2013), la frontière désigne la ligne de démarcation entre le Bénin et les pays voisins héritée de la colonisation ou découlant d'arrêts de la Cour Internationale de Justice.

Dans ce travail, la frontière désigne la ligne de démarcation entre deux territoires étatiques. En ce qui concerne le présent travail (qui met en jeu le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué), elle est à la fois naturelle et artificielle.

- **Echange**

Le mot échange se définit comme une « opération commerciale par laquelle des biens, des services sont échangés contre d'autres biens ou contre une monnaie » (Le Grand Robert de la langue française, multimédia). Cette définition permet de dire quand on parle d' « échange », plusieurs éléments sont mis en jeu. Ce qui est commercialisé (le bien ou le service), ce qui est remis en contrepartie du bien ou du service (un autre bien ou une monnaie), les acteurs (le vendeur et l'acheteur).

Pour Idrissou (2010), «échange» désigne l'ensemble des relations entre les groupes de localités différentes, se traduisant par la circulation des hommes, des idées et des capitaux.

C'est dans ce contexte qu'est utilisé le mot «échange». Ainsi, pour ce travail, il est l'ensemble des opérations liées à la circulation des personnes et des biens entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué.

- **Enjeu**

Ce mot est utilisé dans plusieurs contextes. Il désigne une somme d'argent ou un objet risqué dans un jeu et revenant au gagnant. Aussi, signifie-t-il ce que l'on peut gagner ou perdre dans une entreprise, un projet (Le Petit Larousse, 2005). Cette approche définitionnelle est la même que celle du dictionnaire Le Robert (2013).

Dans le présent travail, le mot «enjeu» est utilisé comme ce qui représente un intérêt aux plans social et économique de chaque territoire et des populations. Autrement dit, c'est la représentation de l'intérêt des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué : intérêt économique pour les deux Etats, la mairie d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono.

- **Défi**

Dans la documentation basée sur deux dictionnaires, Le Petit Larousse (2005) et Le Grand Robert de la langue française (multimédia), le mot “défi” est polysémique. Le sens qui se met dans le contexte de cette recherche est celui relatif au problème, difficulté que pose une situation et que l’on doit surmonter. Dans cette définition il apparaît le “doit” qui est le verbe “devoir” conjugué au temps présent de l’indicatif. Donc on peut comprendre qu’un défi est un problème ou une difficulté que l’on a le « devoir » de surmonter.

Dans ce travail, il est utilisé pour montrer ce qui représente une difficulté ou un problème que l’on a le devoir de surmonter afin que les échanges puissent permettre le développement des deux territoires.

Toute recherche scientifique suit une méthode. Ainsi, une approche méthodologique est adoptée dans cette étude.

## **1.2. Approche méthodologique**

Pour bien conduire cette étude, une approche méthodologique a été adoptée. Elle comporte trois volets. Il s’agit : de la collecte des données, du traitement et de l’analyse des résultats.

### **1.2.1. Collecte des données**

#### **1.2.1.1. Nature des données collectées**

Plusieurs données ont été collectées dans le cadre de cette étude. Elles sont essentiellement démographiques, socioéconomiques, et biogéographiques.

- **Données démographiques**

Ces données sont fournies par les Recensements Généraux de la Population et de l’Habitation (RGPH) de 1979, 1992, 2002 et 2013 obtenues à l’INSAE (au Bénin) et la DGSCN (au Togo). Elles ont servi à apprécier l’évolution de la

population des riverains de l'espace frontalier inter-Etats. Aussi ont-elles permis d'extraire l'échantillon de la population considérée pour les enquêtes.

- **Données socioéconomiques**

Il s'agit des données qui renseignent sur les différents groupes socio-culturels et les acteurs des échanges, l'administration territoriale, les infrastructures sociocommunautaires, le commerce et, le transport.

Ces données sont utilisées pour analyser le système de marché qui existe dans le secteur d'étude.

- **Données biogéographiques**

Les données biogéographiques utilisées dans ce travail sont celles qui sont relatives à l'hydrographie et au climat.

Les données hydrographiques renseignent sur les types de voies de communication du milieu et permettent d'apprécier leur état. Quant aux données climatiques, elles sont utilisées pour apprécier les périodes de transport des produits.

### **1.2.1.2. Techniques de collecte des données générales**

Pour collecter les données générales, différentes techniques ont été utilisées. Il s'agit entre autres, de la recherche documentaire, des observations directes, des enquêtes par questionnaire et des entrevues.

- **Recherche documentaire**

Elle a consisté en la collecte et l'exploitation des ouvrages (généraux et spécifiques), des articles, les revues, les cartes et les données statistiques intéressant la question de la gestion des échanges inter-Etats et à faire un point sur les différents sujets abordés. A cet effet, des centres de documentation, des bibliothèques, des agences, des institutions et des services ont été parcourus.

Le tableau I présente la synthèse de la recherche documentaire.

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

<b>Centre de documentation</b>	<b>Nature des documents</b>	<b>Types d'informations recueillies</b>	<b>Etat et qualité des informations recueillies</b>
<b>Salle de documentation de la FASHS</b>	Mémoires, thèses, livres et rapports	Informations relatives aux frontières	Informations anciennes et récentes assez précieuses pour le sujet
<b>DGTT</b>	Rapports.	Inventaire du réseau routier classé, Cadre institutionnel et juridique des transports routiers	Données anciennes comme récentes mais utiles à ce travail
<b>LARD</b>	Thèses, Mémoires, Rapports, articles et revues	Informations sur les frontières et les politiques transfrontalières	Existence d'une large documentation utile à ce travail
<b>Mairie de la Commune d'Aplahoué</b>	PDC, et Atlas monographiques de la Commune d'Aplahoué	Informations spécifiques sur le domaine d'étude	Existence des documents importants sur le cadre d'étude
<b>ASECNA</b>	Rapports	Données pluviométriques sur la Commune d'Aplahoué	Données utiles pour l'étude du climat du milieu.
<b>INSAE</b>	Rapports	Données démographiques sur la Commune d'Aplahoué	Données anciennes et récentes très capitales pour ce sujet
<b>ABeGIEF</b>	Rapports, articles magazines, Mémoires et thèses	Informations sur les frontières, état des frontières au Bénin et les relations transfrontalières	Importantes informations sur la coopération et politique transfrontalières
<b>DGSCN</b>	Rapports	Données démographiques sur la Préfecture du Moyen-Mono	Données anciennes et récentes très capitales pour ce sujet
<b>Préfecture du Moyen-Mono</b>	Atlas monographiques de la Préfecture du Moyen-Mono	Informations spécifiques sur la préfecture,	Existence des documents importants sur le cadre d'étude

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

- **Observations directes**

Les observations directes sont faites à l'aide d'une grille d'observation. Elle a permis de relever directement sur le terrain, les issues frontalières entre le Bénin

et le Togo dans le secteur d'étude. Aussi a-t-elle permis d'identifier les différentes voies de communication en relation avec la frontière pour le transport des personnes et des biens.

- **Enquêtes**

Les enquêtes ont pris en compte les entrevues et l'administration des questionnaires. Les entrevues ont été faites grâce aux guides d'entretien adressés à des autorités politico-administratives. Les questionnaires quant à eux, ont permis de recueillir des informations auprès des différents acteurs des échanges dans le cadre d'étude. Les enquêtes par questionnaire se sont déroulées dans la Commune d'Aplahoué et dans la Préfecture du Moyen-Mono.

- **Outils et matériels de collecte des données**

Les outils de collecte des données utilisées sont : les questionnaires, les guides d'entretien et la grille d'observation. Les matériels de collecte sont composés d'un appareil photo de marque Canon et d'une tablette de marque Samsung munie de GPS utilisés pour la prise des coordonnées géographiques.

Outre cette technique de collecte générale de données, il a été utilisé une technique spécifique à l'étude.

### **1.2.1.3. Techniques de collecte des données spécifiques**

Les données spécifiques à ce travail sont celles qui sont relatives aux volumes des produits transportés, les recettes et les bénéfices réalisés par les acteurs qui empruntent les voies informelles.

- **Volume des produits**

Les produits qui sont transportés entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono par le circuit informel ne sont pas enregistrés, donc n'ont pas une source fiable. Ainsi, pour apprécier le volume de ces produits, il a été procédé à des relevés spécifiques à chaque moyen de transport (véhicule à

quatre roues, taxi-moto et pirogue) et à une période choisie pour la fiabilité des données.

Les relevés ont été effectués dans le mois d'avril. Cette période correspond à celle où on enregistre une forte spéculation des produits. Aussi, est-elle de l'étiage du fleuve Mono. Pendant ce temps, la baisse du niveau des eaux permet aux acteurs de mener leurs activités sans courir de grands risques. Le moment de la journée choisi est la matinée de 10 heures à 12 heures et l'après-midi de 16 heures à 17 heures. Il a été choisi pour référence, le jour du marché d'Azovè et les autres jours où ce marché ne s'anime pas.

Pour relever le volume des produits transportés par les taxis-motos, un relevé personnel a été fait. Il a consisté à faire la somme des volumes du nombre de sacs (par exemple) d'une mesure donnée. Ces chiffres sont croisés avec les déclarations des conducteurs. Quant aux conducteurs de véhicules à quatre roues, il est impossible d'apprécier le volume des produits à l'œil nu. Ainsi, il a été pris en compte la déclaration des conducteurs qui a été combinée avec celles des responsables des gares routières. Au niveau des embarcadères, les relevés directs ont été croisés avec les déclarations des acteurs qui utilisent la voie d'eau.

- **Recettes et bénéfices**

Les acteurs privés des échanges dans le secteur d'étude ne disposent pas toujours de cahier comptable. Cependant, pour apprécier les recettes qu'ils font et les bénéfices qui sont réalisés, il a été procédé au calcul des moyennes des recettes que chaque fait selon chaque période de l'année. Ce sont des données qui sont aussi combinées à leur propre déclaration.

#### **1.2.1.4. Echantillonnage**

La méthode d'échantillonnage adoptée est de type raisonné qui a permis de sélectionner les centres d'échanges frontaliers et les différents acteurs dans ces

échanges. L'unité d'échange est le centre d'échanges (marché). Les unités d'échanges retenus sont issues d'une phase exploratoire du terrain qui a permis de retenir les grands centres d'échanges à partir des échanges avec la population.

Pour déterminer la taille de l'échantillon des personnes interrogées, la formule de Schwarz (1995) a été utilisée. L'échantillon a permis de prendre en compte les principaux acteurs concernés par cette étude. Ainsi, si  $N$  désigne la taille de l'échantillon, on a :

$$N = za^2 \times pq/i^2$$

$N$  = Taille de l'échantillon,

$z = 2$  = Effet de grappe,

$i = 10\%$  = Précision désirée,

$a$  = Constante provenant de la loi normale à un seuil de confiance à 3,5 % ou l'écart type de 1,96 correspond à 5 %,

$p$  = Fréquence de l'évènement estimée dans le cadre de cette étude à 3,5 %. En effet, selon Jomier et Lernoud (2009), dans le monde entier 3,5 % seulement représente le pourcentage de personnes qui vivent loin de chez elles.

Alors :

$$q = 1-p = 1-0,035 = 0,97,$$

$$N = 2(2)^2 \times 0,97(1-0,03)/0,1^2 = 24 \text{ personnes.}$$

Or il a été retenu 8 centres d'échanges à raison de 4 à Aplahoué et 4 au Moyen-Mono. On a donc :

$$24 \times 8 = 192 \text{ personnes.}$$

Au total, 8 centres d'échanges et 192 personnes ont été retenus pour l'enquête. Les 192 personnes ont été réparties dans les 8 centres d'échanges. Cette répartition est faite de façon proportionnelle suivant la taille des centres (Statistiques Canada, 2010). Pour obtenir la proportion totale  $C$  des centres d'échanges, la classification de Agbon (2015) a été utilisée, A partir de cette classification, il est affecté un chiffre  $C_i$  représentant le niveau d'importance du

chaque centre. Ainsi l'échantillon  $E_c$  de chaque centre d'échange est obtenu suivant la formule suivante :

$$E_c = N C_i / C$$

Avec :  $C$  = somme des niveaux d'importance.

Le tableau II montre la répartition de l'échantillon par centre d'échange.

**Tableau II : Répartition des personnes enquêtées**

Localités	Centres d'échanges	Niveau d'importance ( $C_i$ )	$N C_i / C$	Nombre de personnes enquêtées
Aplahoué	Azovè	3	$192 * 3 / 13$	44
	Kissamey	2	$192 * 2 / 13$	30
	Dékpo	1	$192 * 1 / 13$	15
	Atomey	2	$192 * 2 / 13$	30
Moyen Mono	Tohoun	1	$192 * 1 / 13$	15
	Tado	1	$192 * 1 / 13$	14
	Kpékplémé	2	$192 * 2 / 13$	30
	Saligbé	1	$192 * 1 / 13$	14
<b>Total</b>	-	<b>13</b>	-	<b>192</b>

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

En dehors des 192 personnes, il a été choisi pour l'entrevue, un total de 25 personnes ressources. Le tableau III fait le point des personnes ressources retenues.

**Tableau III** : Répartition des responsables administratifs et personnes ressources

	Administrations	Services/Titres	Nombre de personnes
Responsables administratifs (Agents communaux, élus locaux et responsables de service déconcentré de l'Etat) et personnes ressources	Mairie d'Aplahoué	CSTAT	1
		CSDL	1
		CSAF	1
		chefs quartiers	4
		DDPR	1
		CB Douane/Hounsahoué	2
		Notables	4
	Préfecture du Moyen-Mono	Préfet	1
		Secrétaire Général	1
		Chefs Cantons	4
		Notables	4
Chef Service Migration (Police Togolaise) Hounsahoué		1	
<b>Total</b>			<b>25</b>

**Source** : Travaux de terrain, avril 2018

### 1.2.3. Traitement des données et analyse des résultats

Les fiches d'enquête (guide d'entretien, questionnaires et grille d'observation) sont dépouillées à l'aide du logiciel Excel 2013 et, les tableaux et les figures ont été élaborés. Le logiciel ArcGIS 10.3 a servi pour la réalisation des cartes.

Les résultats ont été analysés à l'aide du modèle FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces). Ce qui a permis d'analyser les atouts et problèmes liés aux échanges entre Aplahoué et le Moyen Mono.

Au terme de ce chapitre, il faut souligner qu'il a permis de présenter le cadre théorique de la recherche notamment les questions, hypothèses et objectifs qui fondent la recherche ainsi que le point des travaux antérieurs sur la problématique. Aussi, ce chapitre a-t-il servi à exposer l'approche méthodologique suivie pour conduire la recherche et obtenir les résultats présentés dans les chapitres qui suivent. Ainsi, le deuxième chapitre présente les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué.

## **Chapitre II : Fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué**

Ce chapitre est consacré aux fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué. Au nombre de ces fondements, on a les fondements géophysiques, socioculturels et économiques.

### **2.1. Cadre géographique de l'étude**

L'aire d'étude prend en compte la Commune d'Aplahoué (Bénin) et la Préfecture du Moyen-Mono (Togo). Elle est située entre 6°48' et 7°33' de latitude nord et 1°24' et 1°54' de longitude est avec une superficie de 1 594 Km<sup>2</sup> (915 Km<sup>2</sup> pour Aplahoué et 679 Km<sup>2</sup> pour le Moyen-Mono). La figure 1 présente la situation géographique et administrative du cadre d'étude.



Le secteur Aplahoué-Moyen-Mono est un territoire constitué de la Commune d'Aplahoué (à l'est) et de la Préfecture du Moyen-Mono (à l'ouest). Il est limité au Bénin par le fleuve Couffo (nord-est), à l'est par la Commune de Klouékanmè et au sud par la Commune de Djakotomey. Au Togo, il est limité au nord-ouest par la Préfecture d'Ogou, à l'ouest par la Préfecture du Haho et au sud-ouest par le fleuve Mono.

Sur le plan administratif, la Commune d'Aplahoué est subdivisée en sept (07) arrondissements (Aplahoué, Atomè, Azovè, Dékpo, Godohou, Kissamey et Lonkly) tandis que la Préfecture du Moyen-Mono compte six (06) cantons (Tohoun, Tado, Saligbé, Ahassomé, Kplékplémé et Katomé).

## **2.2. Caractéristiques géophysiques du milieu d'étude**

Les caractéristiques géophysiques des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué sont sous plusieurs aspects : aspects climatique, géomorphologique, pédologique et hydrographique.

### **2.2.1. Aspect climatique**

Tout comme la Commune d'Aplahoué, la Préfecture du Moyen-Mono est caractérisée par un climat subéquatorial avec deux saisons pluvieuses alternant avec deux saisons sèches (Agossou, 2016 ; Agbon, 2015). La grande saison pluvieuse s'étend du mois d'avril à juillet avec une pluviométrie qui varie entre 130 mm et 190. Elle est suivie de la petite saison sèche qui s'étend du mois de juillet au mois de septembre. La petite saison pluvieuse quant à elle, débute dans le mois de septembre pour prendre fin en novembre. La grande saison sèche est observée à partir du mois de novembre jusqu'au mois de mars. Pendant cette dernière saison il est seulement enregistré une pluviométrie faible variant entre 5 et 25 mm. Ce climat détermine les activités agricoles et le transport des produits qui en sont issus. Pendant les saisons pluvieuses, les paysans produisent et pendant les saisons sèches qui marquent souvent la période des récoltes, ils procèdent au transport des produits agricoles et leurs échanges.

### **2.2.2. Aspect géomorphologique**

La Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono présentent le même aspect géomorphologique. Ils sont caractérisés par le plateau d'Aplahoué. Ce plateau est prolongé au nord par la pénéplaine cristalline. L'altitude moyenne des deux faciès est de 150 mètres. La pente varie de 0 à 8 % (Agossou, 2016 ; Agbon, 2015). Les dépressions les plus remarquées sont celles de Doko (entre Azovè et Aplahoué) et de Dékpo. Ce relief peu accidenté permet aux populations des deux communautés de s'établir et de mener des activités. Aussi, est-il plus favorable aux activités de transport sur les deux territoires.

### **2.2.3. Aspect pédologique**

Les sols constituent un support important dans la réalisation des infrastructures de voirie (Hounkpèvi, 2012). Dans le milieu d'étude, plusieurs types de sols sont dénombrés. On a les sols ferrugineux du plateau au nord qui contiennent une très forte quantité d'oxyde de fer et se localisent entre 7° et 9°20' N. Les sols ferralitiques du plateau au sud proviennent d'une conservation du fer et de l'alumine. Ce sont des sols assez fertiles mais actuellement en cours de dégradation. On les rencontre dans les arrondissements d'Aplahoué, d'Azovè, de Dékpo et de Kissamey (dans la Commune d'Aplahoué) et dans les cantons de Tohoun, Tado et de Saligbé (dans la Préfecture du Moyen-Mono). Ces sols soumis aux pluies, sont vulnérables aux dégradations. Ils sont relativement fertiles mais sont exploités par les paysans pour l'agriculture (Agbon, 2015). Le troisième type de sol est constitué par les sols hydromorphes. Ils sont identifiés en bas des pentes sur la roche-mère acide et subissent un lessivage intense par les eaux pluviales (Azontondé, 1991). On les rencontre le long du fleuve Couffo. La dernière catégorie de sol est celle des sols minéraux. Ils sont rencontrés le long du fleuve Mono (Agbon, 2015). Ces sols sont très sollicités pour la production agricole tant à Aplahoué que dans la Préfecture du Moyen-Mono. Lesquelles productions font objet de transport entre les deux localités. Il faudra

s'interroger sur la résistance de ces sols et apprécier leurs aptitudes à soutenir des infrastructures routières.

Outre les sols, des cours d'eau existent également dans le couple territorial en étude.

#### **2.2.4. Aspect hydrographique**

Le milieu d'étude est drainé par deux importants fleuves, il s'agit des fleuves Mono et Couffo. Le fleuve Couffo, fait au total 190 Km de longueur entre le Bénin et le Togo dont 170 sur le territoire béninois (Agossou, 2016). Il draine le secteur d'étude sur près de 50 Km de longueur. Quant au fleuve Mono, il fait une longueur 500 Km. Il draine une partie de la Préfecture du Moyen-Mono (sur près de 55 Km) et sert de limite administrative entre la Préfecture du Moyen-Mono et la Commune d'Aplahoué sur une longueur de près de 15,6 Km. Le fleuve Couffo n'intervient pas dans les échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono. Par contre, le fleuve Mono est sollicité par des populations dans leurs activités agricoles et de transport des produits entre les deux communautés.

### **2.3. Fondements socioculturels**

Les fondements socioculturels des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué sont basés sur l'histoire du peuplement et de la présence des différents groupes socio-culturels qui existent dans ce milieu.

#### **2.3.1. Histoire du peuplement d'Aplahoué-Moyen-Mono**

L'aire d'étude, est le berceau des peuples *aja*. De Tado (à 15 Km au nord de Tohoun au Togo et, à 7 Km à l'est de Lonkly au Bénin) sont partis les groupes socio-culturels *aja-fon* du Bénin et *éwé* du Togo (Pazzi, 1984). Mais l'aire culturelle engendrée par les *Aja* de Tado s'étend sur les *Anlo*, *Watchi*, *Tchi*, *Bè*, *Xwla*, *Xwéda*, *Saxwè*, *Aizɔ*, *Fon* et *Gun* (Agbon, 2015). C'est de Tado que sont partis les premiers habitants d'Aplahoué (à 26 Km). En effet, la fondation

d'Aplahoué remonte à des vagues successives de migrations des *Houe* c'est-à-dire les *Aja* de Tado qui se sont établis à Aplahoué (Pazzi 1979). Ce peuplement ancien de la localité s'est opéré, respectivement au XIII<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles. Aplahoué attirait aussi par son marché du nom d'Afiganmè situé dans l'actuel arrondissement de Dékpo. C'était le marché le plus fréquenté par les populations des localités qui l'entourent et des étrangers. Le déclin de ce marché a donné naissance au marché d'Azovè, ce dernier était un petit hameau d'Aplahoué. Azovè a accru son importance socio-économique lorsqu'en 1953 les premiers hangars ont été construits par l'administrateur colonial français Bramoule Adrien (Mairie d'Aplahoué, 2018). Cette histoire montre que le peuple *Aja* de la Commune d'Aplahoué est un démembrement de celui de Tado. De ce fait, les deux communautés se trouvent être des sœurs. Ceci est très important dans les échanges inter-linguistiques et commerciaux. Mais aujourd'hui, les *Aja* ont vu installer d'autres groupes socioculturels.

### **2.3.2. Groupes socioculturels d'Aplahoué-Moyen-Mono**

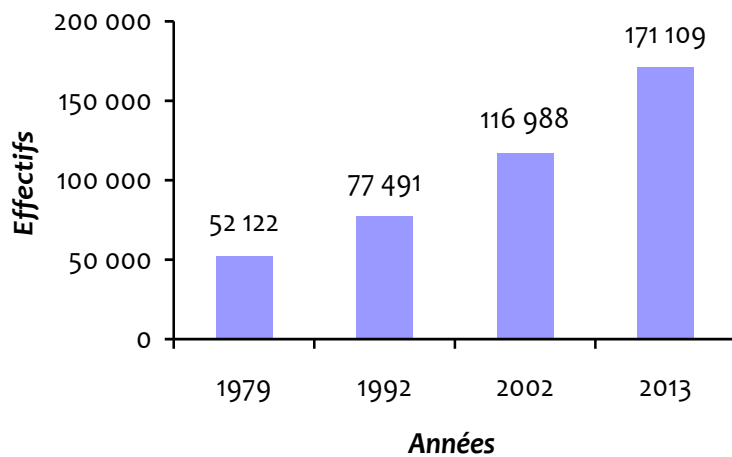
Les activités économiques ont drainé des vagues successives de migration vers Aplahoué et le Moyen-Mono et ont permis l'arrivée d'autres groupes socioculturels. Ainsi, on enregistre la présence des *Mina*, *Xwla* et *Pédah*. Ces groupes sociolinguistiques pratiquent principalement la pêche basée sur l'exploitation du fleuve Mono. Outre ces groupes, il y a également les *Fon* et *Aïzo* qui sont des agriculteurs ou des pêcheurs (Tchitchi, 2009). Ceux-ci se sont établis principalement le long du fleuve Couffo (Latadji, Couffokpa, et Gougouta) dans la Commune d'Aplahoué. Mais il y en a qui sont enregistrés dans d'autres milieux (surtout dans les centres urbains : Azovè, Aplahoué et Kissamey) de la commune et assurent des fonctions administratives et commerciales. Les *Dendi* et *Djerma* venus du Niger, les *Peuhl* venus du Niger et du Burkina-Faso et les *Yoruba* et les *Nago* venus du Nigeria sont répartis sur l'ensemble du territoire d'étude. Ils se sont installés dans les zones commerciales (marchés) à la

différence des *Peuhl* (qui parcourent le centre et le nord des deux territoires) pour la prospérité de leurs activités. Aussi, existe-il la communauté *Kabyè* répartie de façon disparate dans la Préfecture du Moyen-Mono. Cette communauté est fortement présente au sein des forces de l'ordre et de la défense du Togo. Ces différents groupes sociolinguistiques sont inégalement répartis dans la Commune d'Aplahoué et dans la Préfecture du Moyen-Mono.

### **2.3.3. Caractéristiques démographiques d'Aplahoué-Moyen-Mono**

Le milieu d'étude a une population totale de 76 358 habitants en 1981 (INSAE, 1979 et DGSCN, 1981). Cette population a connu une croissance de 2,84 % pour la Préfecture du Moyen-Mono et de 3,37 % pour la Commune d'Aplahoué pour atteindre 224 020 habitants en 2013 à raison de 53 951 habitants pour le Moyen-Mono et 170 069 habitants pour la Commune d'Aplahoué (Agbon, 2015).

Les résultats des recensements effectués de 1979 à 2013, montrent que l'évolution de la population de la Commune d'Aplahoué est assez remarquable. Le poids démographique de la Commune d'Aplahoué est passé de 52 122 habitants en 1979 à 77 491 en 1992 pour un taux d'accroissement de 2,87 %. (INSAE, 2002). En 2002, cette population passe à 116 988 habitants avec un taux d'accroissement de 4,21 %. Le dernier recensement effectué en 2013, montre que le poids démographique est passé à 171 109 habitants pour un taux d'accroissement de 3,37 %. La figure 2 présente la dynamique de l'évolution de la population de la commune d'Aplahoué de 1979 à 2013.

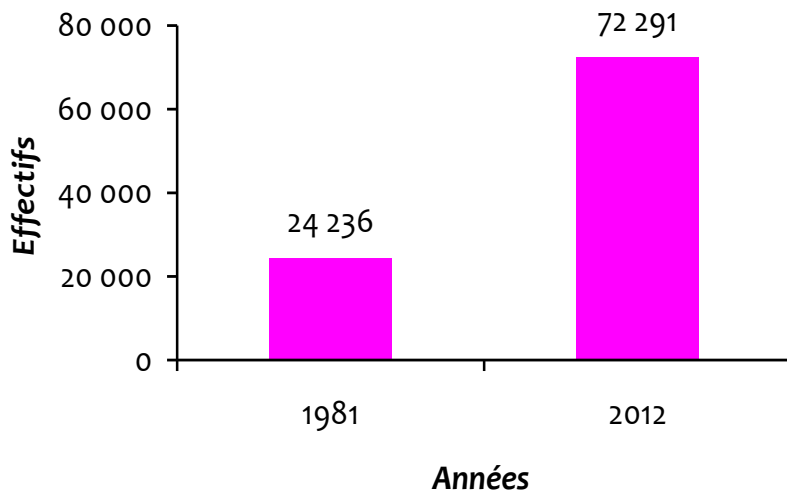


**Figure 2 :** Evolution de la population d’Aplahoué de 1979 à 2013

**Source :** INSAE, 1979-1992-2002-2013

Il ressort de l’analyse de la figure 2, que la population de la commune d’Aplahoué a connu un accroissement démographique accéléré. Depuis 1979, la population de cette région n’a cessé de croître. Cependant, les taux d’accroissement indiquent que le rythme de croissance démographique a cru entre 1979 et 2002 et, a chuté entre 2002 et 2013. Ce dynamisme démographique représente une source importante de main-d’œuvre potentielle pour la commune, un atout de diversification des activités économiques et par conséquent, l’expression urgente d’un besoin d’amélioration des infrastructures pour favoriser le développement des échanges multiples.

La Préfecture du Moyen-Mono a un poids démographique qui croît aussi dans le temps tout comme celui de la Commune d’Aplahoué. Selon les résultats des différents recensements effectués par DGSCN, la population du Moyen-Mono s’élevait à 24 236 habitants en 1981. Cette population est passée à 72 911 habitants en 2012. La figure 3 montre l’évolution démographique de la préfecture du Moyen-Mono.



**Figure 3 :** Evolution démographique de la préfecture du Moyen-Mono  
**Source :** DGSCN, 2018 et Agbon, 2018

L'analyse de la figure 3 montre que la population de la préfecture du Moyen-Mono croît. Les diagrammes montrent que cette croissance est constante. Cela témoigne de la vitalité des hommes et femmes dans le milieu. Cependant, le poids démographique du moyen-Mono reste inférieur à celui d'Aplahoué. L'ensemble des populations des deux territoires est différemment répartie selon les différents groupes socioculturels.

Le milieu d'étude est fortement dominé par le groupe socioculturel *Aja*. Il représente 84 % de la population totale et occupe 60 % de l'espace. Les *Ewé* font 10 % de la population tandis que les *Fon* font 3 % (Agbon, 2015). Les *Yoruba* et *Nago*, *Dendi* et *Djerma*, *Peuhl*, *Kabyè* et autres font 3 %. Ces différents groupes socioculturels interviennent différemment dans les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono.

#### **2.4. Infrastructures des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono**

Les infrastructures socioéconomiques mises en place pour assurer les échanges regroupent les voies de communication et les marchés.

### **2.4.1. Voies de communication**

Les voies de communication occupent une place importante dans le système des échanges. Le milieu d'étude bénéficie d'un tissu routier disparate composé de routes revêtues, de routes en terre, de pistes rurales ou pistes de desserte et de la voie d'eau (voie fluviale). Ces voies sont inégalement réparties sur le territoire.

- **Réseau routier d'Aplahoué**

Le réseau routier de la Commune d'Aplahoué est l'ensemble des routes et pistes empruntées par les différents acteurs des échanges dans leurs mobilités pour les échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono. Dans la Commune d'Aplahoué, le réseau routier impliqué dans les échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono fait un linéaire de 340,4 Km de voies (Mairie d'Aplahoué, 2018). Les routes bitumées (RNIE 4 et RN 2 bis) représentent seulement 24 Km de voie soit 7 % du total. Les routes en terre (RN2, RN34 et RN35) font 51 Km pour un taux de 15 %. La plus importante part du réseau routier est représentée par les pistes. Celles-ci font 265,4 Km soit 78 %.

La Route Nationale Inter-Etats 4 (RNIE4) avec un linéaire de 20,5 Km dans la Commune relie celle-ci à la Préfecture du Moyen-Mono à hauteur de Hounsahoué et la Commune de Klouékanmey à hauteur d'Avéganmè. Elle est sollicitée par les populations pour sa position stratégique. En effet, elle traverse les trois grands foyers démographiques de la Commune d'Aplahoué que sont les arrondissements d'Aplahoué, d'Azovè et de Kissamey. La photo 1 montre une vue partielle de la RNIE 4.



**Photo 1 :** RNIE 4 à la sortie nord d’Aplahoué

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La photo 1 montre que la RNIE 4 est revêtue de bitume, présente un bon état et est de praticabilité permanente. La RNIE 4 est la seule voie inter-Etats de la commune. Cependant, il existe quatre routes nationales traversées par la commune. La planche 1 présente une vue partielle des RN 2, RN 2 bis et RN 34 de la Commune d’Aplahoué.



**Planche 1 :** Etat des voies RN 2 (a), RN 2 bis (b) et RN 34 (c) d’Aplahoué

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 1 montre des vues partielles des voies RN 2 (Aplahoué-Lodji), RN 2 bis (Azovè-Djakotomey à la sortie sud d’Azovè) et RN 34 (Aplahoué-Agodogoui à la sortie nord de Lonkly) de la Commune d’Aplahoué. Parmi ces routes, seule la RN 2 bis est revêtue. En dehors de ces voies que présente la planche 1, il y a également la RN 35 (Azovè-Bétoumey) qui n’est pas revêtue.

L'ensemble de ces routes nationales présente un état de praticabilité assez bonne. Car celles qui sont en terre ont amorcé un état de dégradation (Foly, 2015). Cependant, les pistes de desserte présentent un état moins désirable. La planche 2 montre une vue partielle de certaines pistes de desserte de la Commune d'Aplahoué.



**Planche 2 :** Vues partielles de deux pistes de desserte d'Aplahoué

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 2 montre une vue partielle de deux pistes de desserte dans la Commune d'Aplahoué. La première (a) est celle qui relie Gbézé-Azondogahoué-Dabohoué (au fleuve Mono, à la frontière avec la Préfecture du Moyen-Mono). Cette piste paraît importante puis qu'ayant bénéficié d'un ouvrage de franchissement sur la rivière Lomon. La présence des nids de poule sur cette piste montre qu'elle est d'une praticabilité difficile et ceci surtout en temps saison des pluies. Quant à la deuxième photo (b), elle présente la piste Avégodo-Mettohoué-Attohoué (au fleuve Mono à Djossoussanou, frontière avec la Préfecture du Moyen-Mono). Cette piste présente un état de dégradation avancée. Donc, elle est d'une mauvaise praticabilité. Les pistes de desserte de la commune d'Aplahoué sont pour la plupart de mauvaise praticabilité. La Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono sont caractérisées par les mêmes types d'infrastructures routières.

- **Réseau routier du Moyen-Mono**

Le réseau routier du Moyen-Mono est composé d'une route nationale inter-Etats et de pistes de desserte. Ces dernières dominent le réseau routier de ce territoire.

La Préfecture du Moyen-Mono n'a pas été vite dotée de voie revêtue. Il faudra attendre l'année 2018 pour voir la première voie bitumée de la préfecture. Cette voie bitumée traverse la préfecture au sud et relie les localités telles que Tohoun (depuis le poste de douane à Hounsahoué), Adanléhoui et Cossihoué (sur le fleuve Mono, frontière avec la Préfecture du Haho).

La voie bitumée de la Préfecture du Moyen-Mono fait un linéaire de 15 Km soit 9,76 % du total des principales voies routières. Les voies routières en terre, quant à elles, font un linéaire de 138,7 Km pour 90,24 % de l'ensemble des voies (Préfecture du Moyen-Mono, 2004, et enquêtes de terrain, 2018). Ces dernières sont d'une praticabilité permanente et sont de façon générale dans un état assez-bon. La planche 3 montre une vue partielle des types de voies routières du Moyen-Mono.



**Planche 3 :** Vues partielles de deux voies routières dans la Préfecture du Moyen-Mono

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 3 montre une vue partielle de deux voies routières dans la Préfecture du Moyen-Mono. La première (a), est celle de la route nationale inter-Etats Notsé-Tohon (dans sa portion Hounsahoué-Tohoun-Cossihoué). Elle est nouvellement revêtue et présente un bon état de praticabilité. La deuxième photo

(b), présente la RN Tohoun-Kplékplémé (prise à Kativou). Elle est en terre et a bénéficié d'un reprofilage récent. C'est une route très sollicitée par les populations. Son état de praticabilité est assez bon. Les deux voies présentées par la planche 3 les deux voies les plus importantes de la préfecture. Ainsi, les autres voies routières de la Préfecture du Moyen-Mono sont des pistes de desserte. Les principales font un linéaire de 88,7 Km soit 57,71 % du total du réseau routier (Préfecture du Moyen-Mono, 2004 ; Agbon, 2015). Elles sont usitées également par les populations et sont dans un état moins praticable que les voies classées. Outre la voie routière, le milieu d'étude dispose de la voie fluviale.

- **Réseau fluvial Aplahoué – Moyen-Mono**

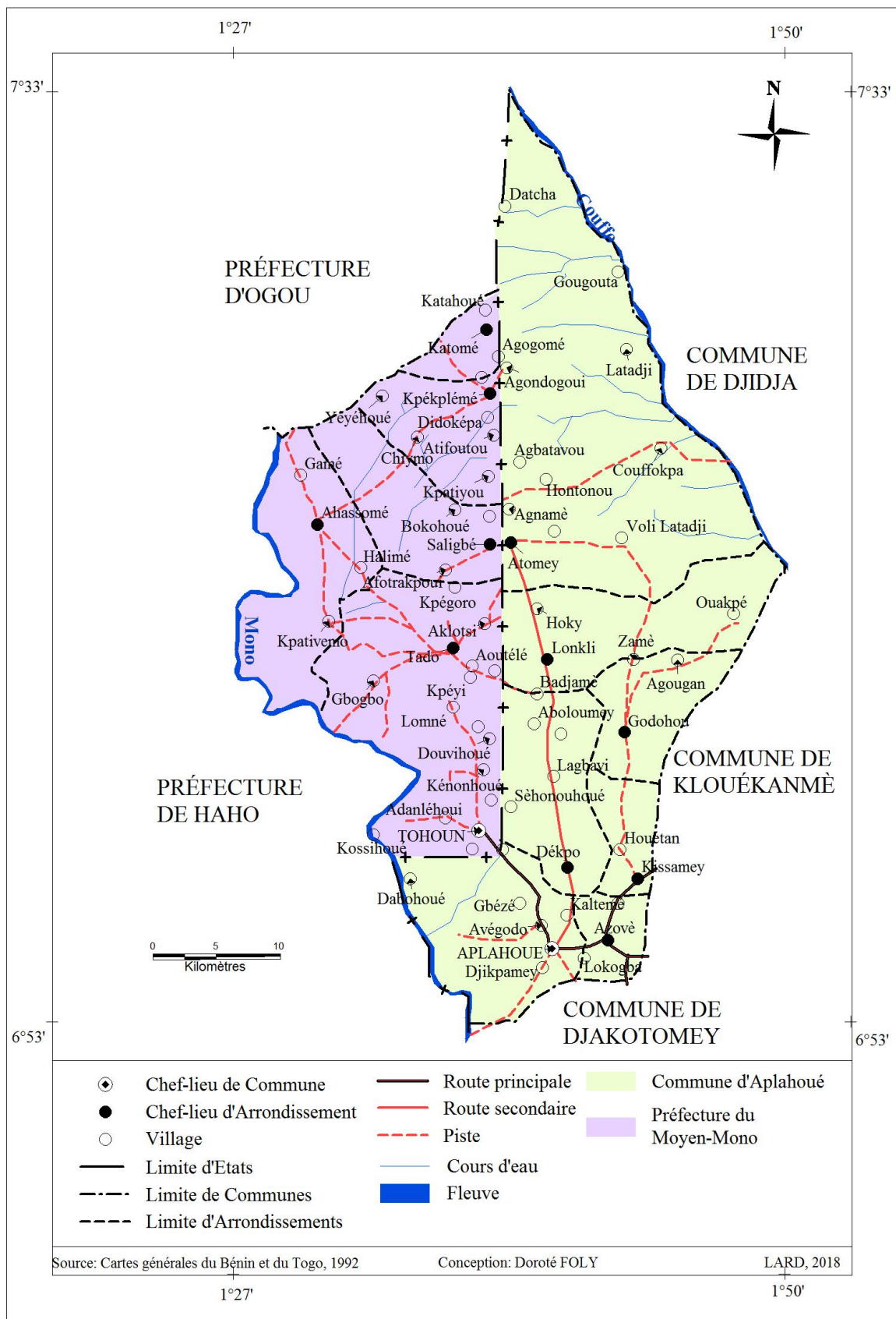
La Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono ont en commun le fleuve Mono qui leur sert de frontière sur 15,6 Km environs. Ce fleuve participe au déplacement des personnes et des biens entre Aplahoué et le Moyen-Mono (Agbon, 2015 et Foly 2015). D'une largeur moyenne de 200 mètres, il permet aux populations des deux territoires de passer d'un côté à l'autre. Ce type de transport est encore embryonnaire. Il n'est pas développé. Cependant, il existe trois (03) embarcadères, dont deux juxtaposés. Il s'agit des embarcadères juxtaposés de Ahossanou (à Dabohoué) et celui de Djossoussanou (à Kpélizi). La planche 4 montre une vue partielle des différents embarcadères du secteur d'étude.



**Planche 4** : Vues partielles des embarcadères d'Aplahoué et du Moyen-Mono  
**Prise de vue** : Foly, avril 2018

La planche 4 montre une vue partielle de deux embarcadères différents. La première (a), illustre celui de Ahossanou à Dabohoué (Bénin). La pirogue en accostage a apporté des paniers de mangues qui seront ensuite chargés par moto pour le marché d'Azovè. Aussi, des passagers sont-ils en attente d'embarquement pour se rendre au Togo. La deuxième photo (b), montre en arrière-plan l'embarcadère de Nonvichi (Togo) juxtaposé à celui de Djossoussanou (Bénin). Sur cet embarcadère, des passagers attendent la pirogue en partance du Bénin (au premier plan) pour le Togo.

La figure 4 fait la synthèse des voies de communication (routières et fluviales) du territoire en étude.



**Figure 4 :** Synthèse des voies de communication d’Aplahoué et du Moyen-Mono

La figure 4 présente les voies de communication de la Commune d'Aplahoué et de la Préfecture du Moyen-Mono. De l'analyse de cette figure, il ressort que les voies forment un réseau lâche et discontinu surtout dans la partie centrale et dans la périphérie nord. Le réseau est un peu dense surtout dans la partie méridionale. Aussi, se dégage-t-il que le territoire ne dispose pas d'un réseau étendu de voies revêtues. Cependant, on enregistre quelques voies bitumées qui traversent les localités comme Aplahoué, Azovè et Kissamey (Commune d'Aplahoué) et, Tohoun, Adanléhoiu et Cossihoué (Préfecture du Moyen-Mono). Dans la Préfecture du Moyen-Mono, au centre, on constate que le réseau routier est organisé autour de Tado. Plusieurs voies partent de ce canton et desservent d'autres localités. Ceci explique l'histoire de la diffusion du groupe socio-culturel *Aja*. Il faut ajouter au réseau routier, le réseau de la voie fluviale.

La voie d'eau utilisée dans le secteur d'étude est celle du fleuve Mono qui leur sert de limite dans sa partie méridionale. Il est seulement noté que sur cette partie du fleuve, deux points de passage sont installés. Le transport qui s'effectue sur ce fleuve n'est pas celui des grandes distances. Ce transport est fait dans la largeur du fleuve. Il permet seulement aux populations de traverser le fleuve en quittant Aplahoué (Bénin) pour le Moyen-Mono (Togo) et inversement.

A la lumière de cette analyse, il ressort que les voies d'Aplahoué et Moyen-Mono selon leur utilité présentent des insuffisances tant quantitatives que qualitatives en dépit des efforts entrepris depuis l'indépendance par les deux Etats. En effet, l'observation de la carte permet de se rendre compte qu'environ 50 % du réseau routier praticable dans le secteur d'étude est concentré sur environ 30 % de l'ensemble. Les différentes voies de communication du secteur d'étude desservent autant les différentes localités que les marchés.

## **2.4.2. Les Marchés**

La vie économique des communautés est souvent organisée autour des marchés. Les métropoles tissent depuis toujours des relations d'échanges par le biais des marchés économiques (Sossou-Agbo, 2011). La Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono entretiennent également des relations économiques, ceci, à travers un réseau de marchés.

Les marchés qui existent dans le milieu d'étude, sont de différentes tailles. Ils sont classés en deux catégories : les principaux marchés et les marchés secondaires.

### **2.4.2.1. Les principaux marchés**

Le territoire d'étude dispose de trois (3) principaux marchés : un (1) à Azovè, un (1) à Kissamey (les deux dans la Commune d'Aplahoué) et, un (1) à Kplékplémé (Préfecture du Moyen-Mono). Ce sont les plus grands marchés.

Situé au sud de la Commune d'Aplahoué, le marché d'Azovè est le plus grand marché du milieu d'étude. Ce marché reçoit des produits transportés des marchés des première et deuxième catégories. C'est un marché de type régional. Ses usagers viennent des localités de toutes les communes du département du Couffo, des autres régions du Bénin notamment Cotonou, Porto-Novo et Parakou. Aussi, des forains viennent-ils du Togo, du Nigeria, du Niger, et du Ghana. Ce marché qui autrefois faisait de la ville d'Azovè "ville marché" parce que étalé sur presque l'ensemble de cette ville, a été aménagé un nouveau site depuis 2015. Sur le nouveau site, il y est construit des magasins. On y trouve un mélange de hangars construits en matériaux définitifs ou précaires et couverts de tôle. Cependant, il existe des boutiques appartenant à des opérateurs privés qui sont également exploitées par des commerçants. Dans ce marché, la vente est faite en gros ou en détail. Les produits en échange dans ce marché vont des produits agricoles aux produits manufacturés en passant par les produits

artisans, vestimentaires et des appareils électroménagers. Les boutiques sont pour la plupart utilisées par les vendeurs des produits manufacturés, vestimentaires et des appareils électroménagers. Dans le marché d'Azovè, les activités commerciales sont effectuées les jours ordinaires en dehors des jours habituels de son animation (tous les 5 jours).

Le marché de Kissamey est le second plus grand marché de la Commune d'Aplahoué. Ce marché autrefois petit et local, s'animait aussi bien les jours d'animation du marché d'Azovè que les autres ordinaires. Progressivement, les activités se sont estompées pour reprendre dans les années 1990. Cette fois-ci, ce sont les revendeurs qui sont les premiers acteurs. Ils vont à la rencontre des vendeurs avant leur arrivée dans le marché pour acheter leurs produits à bas prix afin de les revendre le même jour au marché d'Azovè à un prix plus élevé. Ces revendeurs sont appelés "*atèkpato*" dans la langue locale *ajagbè* et signifie "*revendeurs*" en français. Ce phénomène a donné une autre dimension au marché. Les revendeurs ne vont plus écouler les produits au marché d'Azovè. Tous les acteurs se retrouvent à Kissamey. Ainsi, l'aire de rayonnement couvre non seulement l'Arrondissement de Kissamey mais aussi, au-delà des frontières de la Commune d'Aplahoué. Des marchands viennent des autres communes du Couffo, de Cotonou, de Porto-Novo, de Parakou et d'autres pays tels que le Nigeria et le Niger. Ce marché a bénéficié de certaines infrastructures. Il dispose désormais d'une gare routière et d'un grand magasin. Avec ces infrastructures, les produits ne sont plus convoyés sur le marché d'Azovè avant d'être chargés pour leur destination finale. Directement du marché de Kissamey, les produits sont chargés pour les autres marchés finaux (Cotonou, Abomey-Calavi, Porto-Novo, Abomey, Bohicon, etc). Les jours d'animation de ce marché coïncident avec ceux d'Azovè de qui il n'est que distant de 6 Km. Il peut être considéré comme une extension du marché d'Azovè.

Situé au nord de la Préfecture du Moyen-Mono, le marché de Kplékplémé est le plus grand de cette Préfecture. Il est contigu au village d'Agodogoui. Son aire de rayonnement couvre les communes du département du Couffo, les Commune de Djidja, d'Abomey et de Bohicon (département du Zou), de la Préfecture de l'Ogou et des autres cantons de la Préfecture du Moyen-Mono. Les produits qui sont en échange dans ce marché sont agricoles, manufacturés et artisanaux. Les produits agricoles viennent du Togo. Quant aux produits manufacturés et artisanaux, ils proviennent pour la plupart du Bénin. Le marché de Kplékplémé a un modèle de construction en hangars en bois couverts de tôle. Cependant, des boutiques érigées par des opérateurs privés se multiplient en face du marché. Ces boutiques constituent une haie pour son extension (Agbon, 2015). Derrière ce marché, l'extension est également rendue impossible car elle se heurte à la ligne de démarcation entre le Togo et le Bénin. Le marché de Kplékplémé dispose d'une gare pour les véhicules à quatre et deux roues. Il s'anime tous les 5 (cinq) jours. Mais les jours ordinaires, certains marchands y sont présents pour des échanges. Ce marché, par sa disposition et ses infrastructures marchandes, requiert la même importance que celui de Kissamey. La planche 5 montre une vue partielle deux marchés principaux.



**Planche 5 :** Vues partielles des marchés d'Azovè (a) et de Kplékplémé (b)

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 5 montre des vues partielles des marchés d'Azovè (a) et de Kplékplémé (b). La photo (a), montre que le marché d'Azovè bénéficie des magasins. Ce type de magasin est également existe également dans le marché de

Kissamey. Seulement qu'ici, il n'y a qu'un seul magasin. Cela montre l'importance du marché d'Azovè par rapport à celui de Kissamey. Quant à la photo (b), celle du marché de Kplékplémé, on remarque une succession de hangars en bois couverts de tôle. En face de cette bande de hangars, se dresse une série de boutiques.

Les principaux marchés sont alimentés par des marchés secondaires du secteur d'étude.

#### **2.4.2.2. Les marchés secondaires**

Les marchés secondaires sont composés des marchés de première catégorie et de deuxième catégorie.

- **Les marchés de la première catégorie**

Les marchés de la première catégorie qui sont implantés dans des villages. L'aire de rayonnement de tels marchés est donc le village où il est implanté en plus de quelques hameaux. Ils permettent aux acteurs de faire la collecte des différents produits. Les acteurs de ces marchés sont les villageois autochtones qui sont les vendeurs et, les commerçants étrangers qui sont les collecteurs. L'animation de ces marchés suit une fréquence (généralement tous les 5 jours). Mais ils sont également animés lorsqu'il y a la présence d'un commerçant collecteur. De petite taille, ces marchés sont inégalement répartis sur le territoire d'étude. Le tableau IV fait le point de ces marchés.

**Tableau IV** : Les marchés de la première catégorie à Aplahoué-Moyen-Mono

<b>Territoires</b>	<b>Marchés</b>	<b>Fréquence d'animation</b>	<b>Type de construction</b>
<b>Aplahoué</b>	Lagbavé	Tous les 5 jours	Hangars en dur couverts de tôle
	Kédjihoué	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Hoky	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Latadji	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Agodougou	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Djowé	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Godohou	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
<b>Moyen-Mono</b>	Saligbé	Tous les 5 jours	Hangars en dur couverts de tôle
	Kativou	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures
	Cossihoué	Tous les 5 jours	Hangars en bois couverts de tôle ou de branches feuillures

**Source** : Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau IV montre que les marchés de la première catégorie sont au nombre de dix (10) sur l'ensemble des deux territoires. Ils se répartissent à raison de sept (7) dans la Commune d'Aplahoué et trois (3) dans la Préfecture du Moyen-Mono. Ces marchés sont plus nombreux à Aplahoué qu'au Moyen-Mono. Leur fréquence d'animation est la même : tous les cinq (5) jours. Cependant, leurs jours d'animation ne coïncident pas toujours. Il s'agit des marchés dont l'animation commence le matin et prend généralement fin aux environs de 15 heures. Car de ces marchés, partiront les produits collectés pour des marchés plus grands. Ceci, à l'exception du marché de Djowé. Ce dernier est un marché de nuit. Son animation commence généralement de 18 heures à 24 heures. Aujourd'hui, le marché de Saligbé ne s'anime plus quand bien même l'emplacement existe avec des hangars bien construits. Il s'agit d'un marché qui

est dominé par celui d'Atomè qui lui fait corps (la proximité des deux marchés est forte, les deux localités sont séparés seulement de 500 mètres environ).

L'essentiel des produits qui sont échangés dans les marchés de la première catégorie sont agricoles. Cependant, on y trouve quelques produits manufacturés et surtout de la friperie. La planche 6 montre deux marchés de cette catégorie.



**Planche 6 :** Vues partielles des marchés de Saligbé (a) et de Kédjihoué (b)

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 6 montre des vues partielles des marchés de Saligbé et de Kédjihoué. Ces deux marchés sont de la deuxième catégorie. Celui de Saligbé est construit en hangars en matériaux définitifs. Le sol de ce marché est couvert de végétation montrant qu'il ne s'anime plus. Cependant, celui de Kédjihoué qui ne dispose que de hangars construits en bois et couverts de tôle, continue de s'animer. Les marchés de la première catégorie sont différents de ceux de la deuxième catégorie tant sur le plan de construction que sur le plan de fonctionnement.

- **Marchés de la deuxième catégorie**

Les marchés de la deuxième catégorie sont ceux qui sont plus grands et plus organisés dans leur fonctionnement que ceux de la première catégorie. Ce sont des marchés dont le rayonnement couvre un arrondissement. Les produits qui y sont enregistrés sont agricoles et manufacturés. Ces marchés disposent d'un espace qui fait office de parc auto. Ils s'animent chacun selon une fréquence donnée. Le tableau V présente les marchés de la deuxième catégorie dans le milieu d'étude.

**Tableau V** : Les marchés de la deuxième catégorie à Aplahoué-Moyen-Mono

Territoires	Marchés	Fréquence d'animation	Type de construction
Aplahoué	Atomè	Tous les 5 jours	Hangars en dur ou en bois couverts de tôle
	Dékpo	Tous les 2 jours	Hangars en dur ou en bois couverts de tôle
Moyen-Mono	Tohoun	Tous les 5 jours	Hangars en dur ou en bois couverts de tôle

**Source** : Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau V permet de dire que le milieu d'étude a peu de marchés de la deuxième catégorie. Au total, on en dénombre trois (3) à raison de deux (2) à Aplahoué contre un (1) au Moyen-Mono. Les marchés d'Atomè et de Tohoun ont la même fréquence d'animation (tous les 5 jours). Mais celui de Dékpo s'anime tous les 2 (deux) jours. Du marché de Dékpo, partent des produits pour des marchés plus grands dans le département du Couffo tels que Azovè et Klouékanmè. Ceci explique la fréquence de deux jours de ce marché. Car si son animation ne coïncide pas avec celle du marché d'Azovè, elle l'est plutôt avec celle de Klouékanmè. L'animation dans les marchés de la deuxième catégorie commence dans la matinée pour prendre fin la nuit (aux environs de 23 heures). Quant au marché de Dékpo, son animation commence vers 11 heures et prend fin vers 20 heures. La planche 7 présente des vues partielles de deux marchés de la deuxième catégorie.



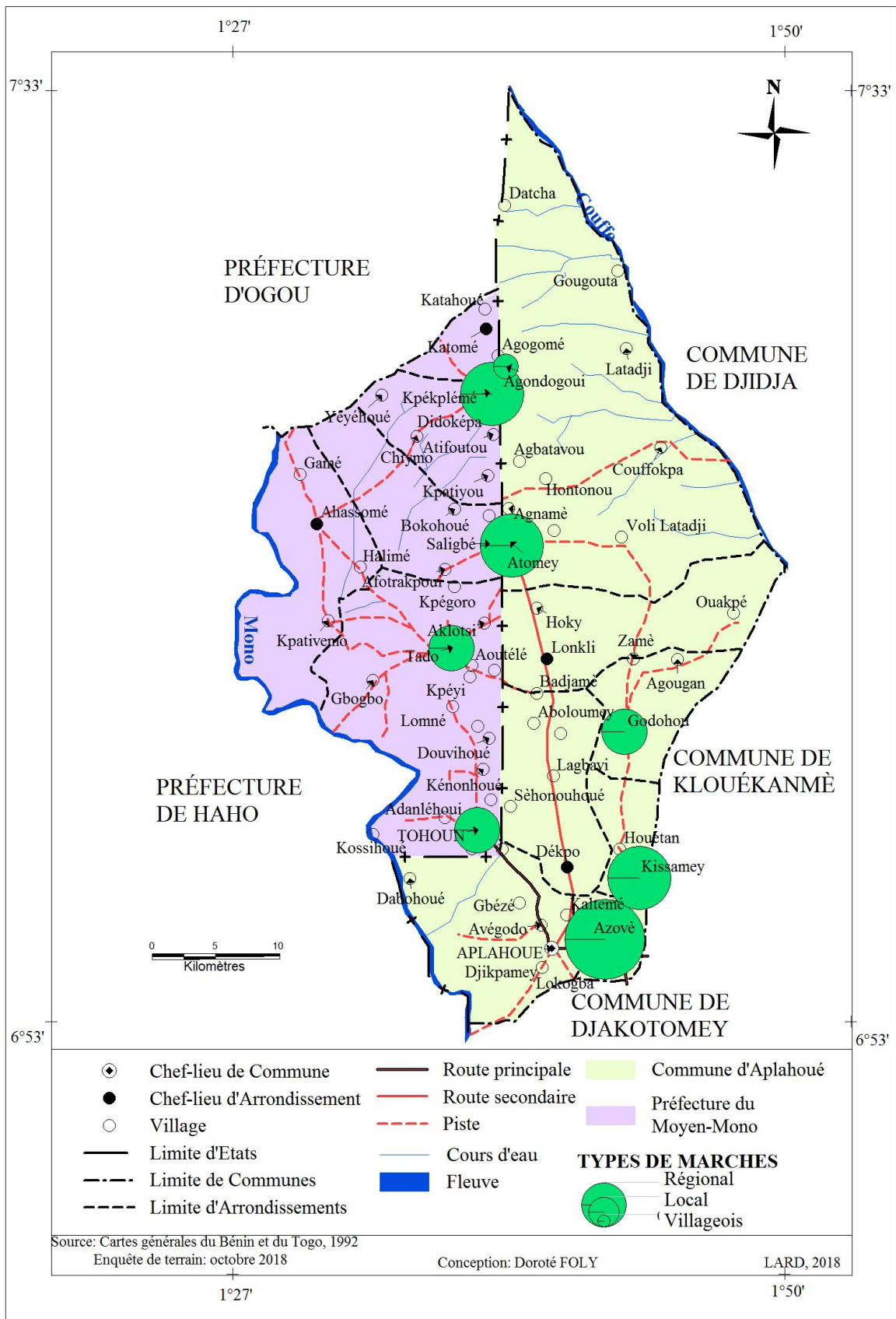
**Planche 7** : Vues partielles des marchés de Tohoun (a) et d'Atomè (b)

**Prise de vue** : Foly, avril 2018

La planche 7 montre les vues partielles des marchés de Tohoun (a) et d'Atomè (b). Dans le marché de Tohoun, on y voit des hangars construits en matériaux

définitifs et couverts de tôle. Mais à Atomè, en plus de ces types de hangars, des appâtâmes qui font office de hangars. C'est pour corriger cela que, l'ABeGIEF a doté ce marché d'un hangar de dix (10) places. Ceci traduit combien ce marché est important et attire l'attention de cette agence étatique. L'installation de lampadaires dans les marchés du deuxième niveau témoigne de leur animation qui se poursuit jusqu'à la tombée de la nuit. Cependant, ils sont dominés par ceux de la deuxième catégorie.

La figure 5 montre le positionnement des marchés de la Commune d'Aplahoué et de la Préfecture du Moyen-Mono par rapport à la ligne frontière entre le Bénin et le Togo.



**Figure 5 :** Marchés frontaliers entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué

La figure 5 permet d'affirmer que dans le secteur d'étude (Aplahoué-Moyen-Mono), les marchés sont situés de part et d'autre et proches de la ligne de démarcation entre le Bénin et le Togo. Les marchés de la Commune d'Aplahoué tels que Agodogoui, Atomè, Hoky et Dékpo sont contigus à la ligne de démarcation. Les marchés de Godohou, Djowé et Kédjihoué sont relativement distants de cette ligne (en moyenne à 20 Km à vol d'oiseau). Cependant, les marchés d'Azovè et de Kissamey qui sont situés respectivement à 12 Km et 18 Km de la frontière, sont reliés au Togo via la Préfecture du Moyen-Mono par la RNIE 4. Cette situation favorable aux échanges entre la préfecture du Moyen-Mono et la Commune d'Aplahoué. Dans cet espace présenté par la figure, on remarque que l'ensemble des marchés de la Préfecture du Moyen-Mono est presque contigu à la ligne de démarcation. Cette position des marchés par rapport à la frontière témoigne des échanges réciproques qui s'effectuent entre les deux territoires. Ces échanges s'effectuent à travers des canaux bien précis par des acteurs et les produits qui sont en échanges sont variés.

## **Chapitre III : Mode opératoire des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono**

Le présent chapitre analyse le circuit des échanges, la typologie des produits et celle des acteurs qui animent ce secteur.

### **3.1. Circuits d'échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono**

La Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono entretiennent des relations économiques. Ces relations passent par des circuits bien déterminés pour le transport des produits. Il existe dans ce secteur deux types de circuits : le circuit formel et le circuit informel.

#### **3.1.1. Circuit formel entre Aplahoué et Moyen-Mono**

Les échanges qui s'opèrent entre Aplahoué et le Moyen-Mono suivant le circuit formel sont ceux qui passent par le poste de douane de Hounsahoué (Aplahoué). Ce poste est le seul dont dispose le territoire.

Du côté béninois, l'infrastructure est constituée d'un poste de douane, d'un poste de police et d'un poste de santé. Le poste de douane s'occupe du contrôle et de la déclaration douanière des produits ; le poste de police gère les questions de sécurité frontalière et de l'immigration et ; le poste de santé s'investit principalement dans la vaccination des voyageurs contre les maladies épidémiques telles que le choléra et la méningite.

Situé à côté du poste de contrôle du Bénin, le poste de contrôle du Togo est constitué d'un poste de douane et d'un poste de police. Contrairement à ce qui est constaté du côté du Bénin, le poste de contrôle togolais ne dispose pas d'un point de contrôle sanitaire. C'est celui du Bénin qui joue ce rôle pour le compte des deux pays. La zone neutre entre les deux pays encore appelée le "*No man's land*", n'est pas aussi vaste : elle a une largeur de 20 mètres environ.

Les deux postes de contrôle frontaliers de Hounsahoué (du Bénin et du Togo) ne sont pas juxtaposés comme c'est le cas à Sèmè-Kraké, Hillakondji et Malanville.

Ceci explique que ce poste n'est pas hissé au même rang que ces derniers. Aussi, ce poste de passage est-il concurrencé par le circuit informel.

### **3.1.2. Circuit informel entre Aplahoué et Moyen-Mono**

Le circuit informel des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué, est l'ensemble des points de passage qui existent entre les deux territoires. Ces points de passage sont qualifiés d'informel parce qu'ils ne sont pas officiellement ouverts. Ils sont créés par les populations riveraines des villages. On les observe dans des villages qui sont contigus ou proches de la ligne frontière entre les deux pays. Le circuit informel est subdivisé en deux : le circuit informel fluvial et le circuit informel terrestre.

Le circuit informel fluvial regroupe les points de passage sur le fleuve Mono entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono. Ces points sont ceux de Ahossanou (Dabohoué) et de Djossoussanou (Kpélizi). Ce sont des passages qui s'opèrent par voie d'eau et qui permettent aux acteurs du transport de passer d'un côté à l'autre du fleuve Mono sans des formalités douanières. Ils sont moins usités que les points de passage du circuit informel terrestre.

Le circuit informel terrestre est l'ensemble des points de passage entre les deux territoires et qui sont situés sur la terre ferme. Ces points de passage doivent leur existence à l'installation des villages et hameaux qui sont proches de la ligne frontière. Ainsi, les transporteurs profitent des ouvertures qui sont créées entre ces localités et leurs voisines. Sur la ligne frontière entre Aplahoué et Moyen-Mono, il existe autant de points de passage que de villages ou hameaux proches de celle-ci. Le tableau VI présente les localités voisines inter-Etats.

**Tableau VI : Localités inter-Etats proches de la ligne frontière**

N° d'ordre	Villages ou hameaux proches		Distance en Km
	Aplahoué	Moyen-Mono	
1	Agodogoui	Agogomè	0
2	Agodogoui	Kplékplémé	1
3	Agnanmè	Avédjèmè	1
4	Agnanmè	Doloumè	0,6
5	Atomè	Saligbé	0,5
6	Hoky	Dékadé	1,5
7	Hoky	Aklotsi	1,5
8	Chialahoué	Kpéyi	3
9	Badjamè	Vodjèmè	1
10	Aboloumè	Douvihoué	2
11	Séhonouhoué	Wagba	0,7
12	Séhonouhoué	Kénonhoué	3
13	Hontonou	Tohoun	2,5
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>18,3</b>

**Source :** Travaux de terrain, Avril 2018

De l'analyse du tableau VI, il ressort que plusieurs points de passage inter-Etats informels existent dans le secteur d'Aplahoué. Ces points de passage sont situés entre deux ou trois localités inter-Etats proches de la ligne frontière. A Aplahoué, ces localités sont au nombre de vingt et un (21) dont neuf (9) à Aplahoué et treize (13) dans le Moyen-Mono. Il existe des localités qui donnent accès à plusieurs autres dans le Moyen-Mono. Il s'agit de Agodogoui, Agnanmè, Hoky et Séhonouhoué. Le circuit informel terrestre fait un linéaire de 18,3 Km. La moyenne des distances est 1,41 Km pour un maximum de 3 Km et un minimum de 0 Km. Le minimum des distances est observé entre Agodogoui et Agogomè qui sont mitoyens. Ici, les habitations sont construites de sorte qu'il n'est pas remarqué une démarcation entre le Bénin et le Togo (photo 2).



**Photo 2 :** Vue partielle d'Agodogoui et d'Agogomey par rapport à la ligne frontière

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La photo 2 montre l'espace frontalier entre Agodogoui (Aplahoué) et Agogomé (Moyen-Mono). Au centre, est implantée une borne frontière entre le Togo et le Bénin. En arrière-plan, on observe des habitations qui touchent presque cette borne. La disposition verticale de l'habitation qui apparaît à droite (en couleur blanche et coiffée de tôle) témoigne de ce qu'il y a des constructions qui partagent le territoire béninois et le territoire togolais. Ici, il est difficile de distinguer la nationalité des habitants. Il est ainsi constaté un brassage inter-Etats. Les mouvements de transport d'une localité à une autre, passent d'une concession à une autre. Du salon à la chambre, des riverains passent d'Agodogoui (Bénin) à Agogomé (Togo) et inversement.

L'ensemble des points de passage (quelle que soit leur nature) est favorable aux échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué.

### **3.2. Typologie des produits échangés entre Aplahoué et le Moyen-Mono**

Entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono, plusieurs types produits sont enregistrés et ceci, selon qu'il s'agit de la nature du point de passage frontalier.

### 3.2.1. Produits transitant par le poste de douane de Hounsahoué

Les produits qui transitent par le poste douanier de Hounsahoué sont de plusieurs catégories. A ce poste, il y est enregistré des produits manufacturés ou industriels et les produits agricoles. Le tableau VII présente les produits qui passent par Hounsahoué.

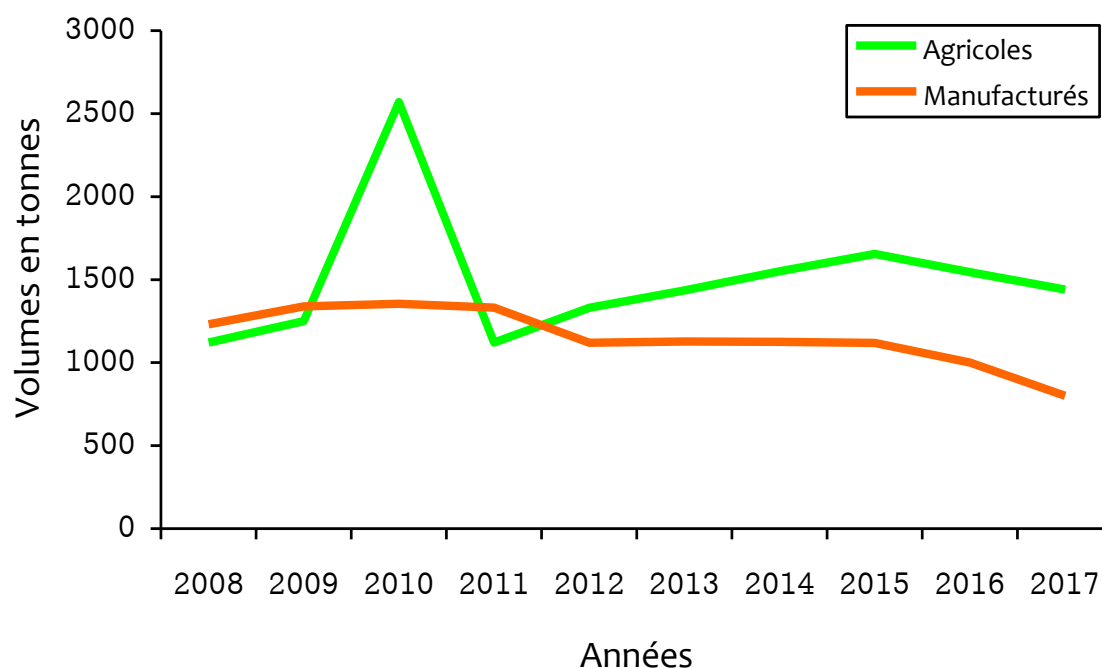
**Tableau VII : Produits passant par le poste de douane de Hounsahoué**

Catégorie	Sous-catégorie	Type	Observations
<i>Agricole</i>	<i>Agriculture</i>	Céréales	Ces produits sont exonérés des taxes douanières
		Piments	
		Légumes	
		Riz	Assujetti aux taxes douanières
	<i>Elevage</i>	Caprins et ovins	Exonérés des taxes douanières
		Bovins	
		Porcs	
		Volaille	
	<i>Pêche</i>	Poissons	Exonéré de taxe
	<i>Manufacturé</i>	<i>Industriel</i>	Pâte alimentaire
Tissus			
Chaussures			
Articles en			
Farine de blé			
Huile végétale			
Boîtes de conserve			
Boissons brassées			
Quincaillerie			
<i>Artisanal</i>		Gari	Exonérés des taxes douanières
	Tapioca		

**Source :** Poste de douane de Hounsahoué, avril 2018

L'analyse du tableau VII permet de se rendre compte de la pluralité des produits qui passent par le poste de douane de Hounsahoué. Au total, on y dénombre vingt (20) types de produits qui sont répartis en deux catégories à savoir : agricole et manufacturé. Mais pendant que les produits agricoles sont exonérés de taxes douanières, ceux qui sont manufacturés ou industriels y sont assujettis. Cependant, les quantités de ces différents produits au poste de douane de

Hounsahoué varie selon le type. La figure 6 présente l'évolution des volumes des produits de 2008 à 2017.



**Figure 6 :** Evolution des volumes des produits de 2008 à 2017 à Hounsahoué  
**Source :** Poste de douane de Hounsahoué, Avril 2018

De l'analyse de la figure 6, il ressort que le poste de douane de Hounsahoué enregistre des volumes variés de produits. De 2008 à 2009, les produits manufacturés dépassaient les produits agricoles qui, par la suite en 2010, ont connu une croissance en atteignant le pic en 2010 avec un volume de 2 500 tonnes. Mais en 2011, les produits manufacturés ont repris le dessus sur les produits agricoles avec un volume moyen de 1 300 tonnes. Cette tendance a connu un nouveau changement à partir de la fin de l'année 2012. Les produits agricoles occupent la grande partie des biens en transit au poste de douane de Hounsahoué. Une situation qui est restée telle jusqu'à la fin de l'année 2017. L'écart entre les volumes de ces produits est grand. La moyenne des volumes des produits agricoles est de 1 501,62 tonnes alors que celle des produits manufacturés est de 1 154,64 tonnes. Cela traduit que ces dernières années, le poste de douane de Hounsahoué a connu une baisse en volume des produits qui

contribuent à la réalisation des devises liées aux taxes. Cette situation s'explique par les voies de la contrebande qui rivalisent avec ce poste officiel.

### 3.2.2. Produits transitant par les voies de la contrebande

Les produits qui transitent par voie de la contrebande entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono sont de différentes catégories. On enregistre des produits agricoles, manufacturés et artisanaux. Le tableau VIII présente la composition de ces catégories de produits.

**Tableau VIII : Types de produits des issues de la contrebande**

Catégorie	Sous-catégorie	Type	Observations
<i>Agricole</i>	<i>Agriculture</i>	Céréales	Produits régulièrement en transit
		Piments	
		Légumes	
		Riz	
	<i>Elevage</i>	Caprins et ovins	Produits régulièrement en transit
		Bovins	
		Porcs	
		Volaille	
	<i>Pêche</i>	Poissons	Rarement en transit
	<i>Manufacturé</i>	<i>Industriel</i>	Pâte alimentaire
Tissus			
Chaussures			
Articles en plastique			
Farine de blé			
Huile végétale			
Boîtes de conserve			
Boissons brassées			
Produits pétroliers			
Quincaillerie			
<i>Artisanal</i>		Gari	Produits régulièrement en transit
		Tapioca	
		Sodabi (vin de palme distillé)	

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau VIII permet de dire que toutes les catégories de produits passent par voie de contrebande entre les deux territoires. Les mêmes types de

produits sont enregistrés tant au poste de passage régulier de Hounsahoué qu'aux issues clandestines. La différence se trouve dans la régularité des produits assujettis aux taxes douanières sur les issues clandestines et leur rareté au poste de passage régulier. Aussi, transite-t-il le sodabi (vin de palme distillé) contrairement au poste régulier. Ceci montre que des ressources financières échappent aux deux Etats. Malheureusement, le volume de ces produits n'est enregistré dans aucun document. Une enquête basée sur la fréquence de passage des transporteurs selon qu'il s'agit du moyen de transport et selon qu'il s'agit des issues fluviales ou des issues routières, a permis de faire une estimation de volume. Les Le Tableau IX présente l'estimation du volume moyen des produits sur les issues fluviales de Ahossanou et de Djossoussanou.

**Tableau IX :** Volume moyen des produits à Ahossanou et à Djossoussanou

Produits	Quantité en tonne ou en baril			
	Jour du marché d'Azovè		Jour ordinaire	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Maïs	9	0	3	0
Haricot	6	0	3	0
Gari (Farine de manioc)	4	0	0	0
Piment	0,7	0	0,2	0
Tomate	1,3	0	1	0
Boîtes de conserve	0,5	0	1	0
Produits cosmétiques	0,4	0	1	0
Riz	0,4	0,5	0	0,1
Sodabi (vin de palme distillé) en baril	0,2	0	0,6	0

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

De l'observation du tableau IX, il se dégage que différents produits transitent par les deux issues fluviales. Elles constituent des points stratégiques d'embarquement et de débarquement des produits en direction soit des villes ou vers des villages intérieurs à chaque territoire. Les marchandises transportées sont souvent des produits agricoles et des biens manufacturés, pour la plupart en provenance du Togo. Les quantités des différents produits transitant par les issues fluviales sont plus importantes le jour du marché d'Azovè que les autres jours. C'est le cas par exemple du maïs, du haricot ou du gari dont les quantités

transportées le jour du marché d'Azovè représentent le double voire le triple de celles qui transitent les autres jours. Aussi, est-il remarqué qu'il y a assez de produits qui transitent par le fleuve Mono pour la Commune d'Aplahoué que dans le sens contraire. Seuls les produits manufacturés quittent Aplahoué pour le Moyen-Mono à travers le fleuve Mono. Cet état de chose est différent de ce qui se passe au niveau des issues routières.

Les issues routières connaissent le transit de la même typologie de produits que le poste de douane de Hounsahoué et les issues fluviales. Cependant elles connaissent un trafic important. Le tableau X présente le volume journalier moyen des produits qui transitent par ces issues.

**Tableau X :** Volume moyen journalier des produits transitant par les issues routières

Produits	Quantité			
	Jour du marché d'Azovè		Jour ordinaire	
	Entrée sur Aplahoué	Entrée sur Moyen-Mono	Entrée sur Aplahoué	Entrée sur Moyen-Mono
Arachide	9,6 tonnes	0	3 tonnes	0
Avocat	3 bâchées	0	2 bâchées	0
Billes de bois et madriers	35	0	35	0
Boissons brassées	40 casiers	0	30 casiers	0
Boîtes de conserve (Divers)	2 tonnes	0	1 tonne	0
Essence et Huile moteur	0	80 barils	0	80 barils
Gari (Farine de manioc)	12 tonnes	0	3,5 tonnes	0
Haricot "Déiwé"	8,4 tonnes	0	2 tonnes	0
Haricot ordinaire (rouge et blanc)	10 tonnes	0	3 tonnes	0
Huiles de palme et végétale	4 barils	0	1,5 baril	0
Igname	5 bâchées	0	2 bâchées	0
Maïs	54 tonnes	0	18 tonnes	0
Oranges	0	4 bâchées	0	4 bâchées
Patate douce	0	2 bâchées	0	2 bâchées
Piment	600 paniers	0	240 paniers	0
Pois d'Angole	4 tonnes	0	1 tonne	0
Produits cosmétiques	1 tonne	0	1,5 tonne	0
Riz	0	30	0	40
Sachet	0	0	0	0
Sodabi (vin de palme distillé)	0	1 baril	0	0,4 baril
Soja	9 tonnes	0	3,5 tonnes	0
Tissus	4 balles	0	9 balles	0
Tôles	20 paquets	0	20 paquets	0
Tomate	480 paniers	0	200 paniers	0
Voandzou	2 tonnes	0	0,5 tonne	0

**Source :** Gares routières Azovè, Kissamey et Kplékplémé et, enquêtes de terrain, avril 2018

Le tableau X présente les produits qui sont en échange entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono à travers les issues routières de la contrebande. Au total au nombre de 24 produits, 83,33 % entrent dans la Commune d'Aplahoué contre 16,67 % seulement de ceux qui entrent dans la Préfecture du Moyen-Mono. Les produits en provenance du Togo sont agricoles (notamment les céréales) et les produits manufacturés et industriels. Les céréales font l'objet d'une entrée importante les jours du marché d'Azovè et de Kissamey

contrairement aux autres jours. Aussi, leur volume dépend-t-il de la saison de récolte de chaque produit. Quant aux produits manufacturés et industriels, leur volume est presque le même tous les jours. Les boissons brassées au Togo sont très prisées dans les échanges. Contrairement aux céréales, les produits manufacturés et industriels ne connaissent pas de saison. Cependant, leur volume croit pendant les périodes des fêtes de fin d'année. Dans le sens inverse, parmi les produits qui traversent la frontière à partir de la Commune d'Aplahoué, ce sont les produits pétroliers (essence et huile moteur) qui ont de valeur monétaire du côté togolais.

Ces échanges ne sont pas les seuls qui sont enregistrés entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono. Car il existe également des échanges de proximité. Il s'agit des échanges qui sont effectués par les populations des localités très voisines, distantes de moins de 2 Km.. C'est le cas de Atomey, de Saligé, de Agodogoui et de Kplékplémé. La proximité de ces villages fait que les populations peuvent aller dans le marché d'un côté comme de l'autre pour des achats qui ne sont pas maîtrisés. Les populations servent d'intermédiaires entre les marchands. Elles peuvent acheter des produits d'un côté comme de l'autre pour leurs ménages ou à des fins commerciales. Dans le dernier cas, elles entreposent les produits dans leurs ménages, faisant ainsi de ces localités, des entrepôts.

Les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono s'effectuent grâce à une diversité d'acteurs.

### **3.3. Typologie des acteurs des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono**

Les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono mettent en jeu plusieurs acteurs répartis en deux catégories à savoir les acteurs publics et les acteurs privés (commerçants et transporteurs).

### **3.3.1. Acteurs publics**

#### **3.3.1.1. Douaniers**

Les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono sont contrôlés par des agents de la douane béninoise et togolaise. Dans ce secteur, il existe seulement un seul poste de douane : le poste de Hounsahoué. Les agents de ce poste sont chargés du contrôle et de la maîtrise des biens qui entrent sur leur territoire de compétence. Leur rôle va du dédouanement à la répression en passant par la prévention. Ainsi, ils organisent des patrouilles pour l'interception éventuelle des commerçants et transporteurs contrebandiers. Pour réussir leur mission, les douaniers travaillent en collaboration avec un personnel civil communément appelé "*klébé*" ou "*adja*" (des hommes de confiance des agents douaniers) qui arrivent à se mêler à la population pour détecter des clandestins. Les agents douaniers, du côté béninois comme togolais, sillonnent les sentiers utilisés par les clandestins et qui aident ces derniers à échapper aux contrôles. Ce qui n'empêche pas l'arrivée des produits non déclarés sur le territoire d'Aplahoué. En dehors des agents douaniers, il y a des agents de la police des deux pays qui jouent également un rôle dans les échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono.

#### **3.3.1.2. Policiers et gendarmes**

Sur le territoire d'Aplahoué, on avait enregistré jusque-là des policiers et gendarmes. Mais depuis mars 2018, au Bénin, il a été procédé à la fusion de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale. Cette fusion a donné naissance à la Police Républicaine. Pendant ce temps, les deux corps continuent d'exister au Togo et par conséquent dans le Moyen-Mono.

Dans la Commune d'Aplahoué, les policiers sont présents au poste de contrôle de Hounsahoué. A travers le commissariat frontalier de police de Hounsahoué. Ce commissariat dispose d'un service d'immigration qui se charge de la mobilité inter-Etats des personnes. Les agents à ce poste sont chargés

d'enregistrer les mouvements des personnes. Aussi, assurent-ils la sécurité des personnes et des biens dans la zone frontalière. Ces agents sont appuyés au besoin, par d'autres agents qui sont dans d'autres unités de force de l'ordre dans la commune. Il s'agit des agents de la DDPR-Couffo, du commissariat central d'Aplahoué et du commissariat d'Azovè. Les policiers traitent également des contentieux entre acteurs commerçants ou transporteurs. Quand le contentieux dépasse leur compétence, ils affectent le dossier au tribunal de première instance de première classe d'Aplahoué.

Dans la Préfecture du Moyen-Mono, les gendarmes et policiers jouent le même rôle que leurs homologues d'Aplahoué. Ils sont aussi installés à la frontière de Hounsaoué avec le service d'immigration. Pour réussir leur mission, ils bénéficient de l'appui des agents qui sont dans d'autres unités. Il s'agit des agents du commissariat de Tohou et de la brigade territoriale de Kplékplémé. Ils s'occupent également du règlement des différends entre acteurs du commerce et renvoient les dossiers qui dépassent leur compétence au tribunal de première instance de première de Tohou. Contrairement au dispositif des forces de l'ordre de la Commune d'Aplahoué, les policiers et les gendarmes du Moyen-Mono ont le soutien des militaires aux postes de contrôle quand bien même il n'existe pas un camp militaire dans la préfecture.

Le monde des échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono est également animé par d'autres acteurs, que sont les commerçants et les transporteurs.

### **3.3.2. Commerçants**

Les commerçants sont les principaux animateurs de la vie économique du secteur d'étude. Les marchés d'Azovè, de Kissamey et Kplékplémé constituent les plates-formes des commerçants du secteur. On distingue plusieurs catégories de commerçants : les collecteurs ruraux et les revendeurs urbains.

### **3.3.2.1. Collecteurs ruraux**

Les collecteurs ruraux sont ceux qui vont dans les villages et hameaux pour se procurer les produits. En ce qui concerne les échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono, ils vont dans les villages de la Préfecture du Moyen-Mono notamment ceux qui sont situés au nord. Ils partent d'Aplahoué et se rendent dans ces localités pour y passer plusieurs jours (généralement autour de 5 jours pour écouler les produits sur les marchés d'Aplahoué). Pour une collecte bien fournie, les collecteurs vont au-delà des frontières de la Préfecture du Moyen-Mono. Ainsi, des produits provenant de Notsé, Kpalimé et Attakpamé transitent par la Préfecture du Moyen-Mono. Une fois la collecte des produits effectuée dans les villages et hameaux, les collecteurs les convoient vers les marchés de la Commune d'Aplahoué, principalement sur les d'Azovè et de Kissamey. Dans la Préfecture du Moyen-Mono, le marché de Kplékplémé est celui où les collecteurs rassemblent les produits collectés que les transporteurs se chargeront de convoier sur les marchés d'Aplahoué. Cependant, il existe des collecteurs qui disposent de leur propre moyen de transport (souvent des camionnettes bâchées) pour le transport de leurs produits. Les collecteurs sont relayés par les revendeurs urbains.

### **3.3.2.2. Revendeurs urbains**

Les revendeurs urbains sont les commerçants qui achètent les produits auprès des collecteurs dans les marchés de la Commune d'Aplahoué. Ensuite, ils les convoient sur les marchés des grandes villes telles que Cotonou, Porto-Novo, Parakou et des pays voisins comme le Nigeria et le Niger. Ces types de commerçants peuvent revendre les produits en gros, demi-gros ou en détails sur leur lieu de provenance.

Les commerçants qui interviennent dans la vie économique du secteur d'étude sont de différentes couches sociolinguistiques. Le tableau XI présente la

typologie des commerçants intervenant dans les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono.

**Tableau XI : Typologie des commerçants selon l'âge**

Tranche d'âge (année)	14 à 17 ans			18 à 49 ans			50 et plus		
	F	M	T	F	M	T	F	M	T
Effectif	5	2	7	42	16	58	22	9	31
Proportion	5,2%	2,1%	7,3%	43,75%	16,66%	60,41%	22,91%	9,38%	32,29%

*F = Sexe féminin*

*M = Sexe masculin*

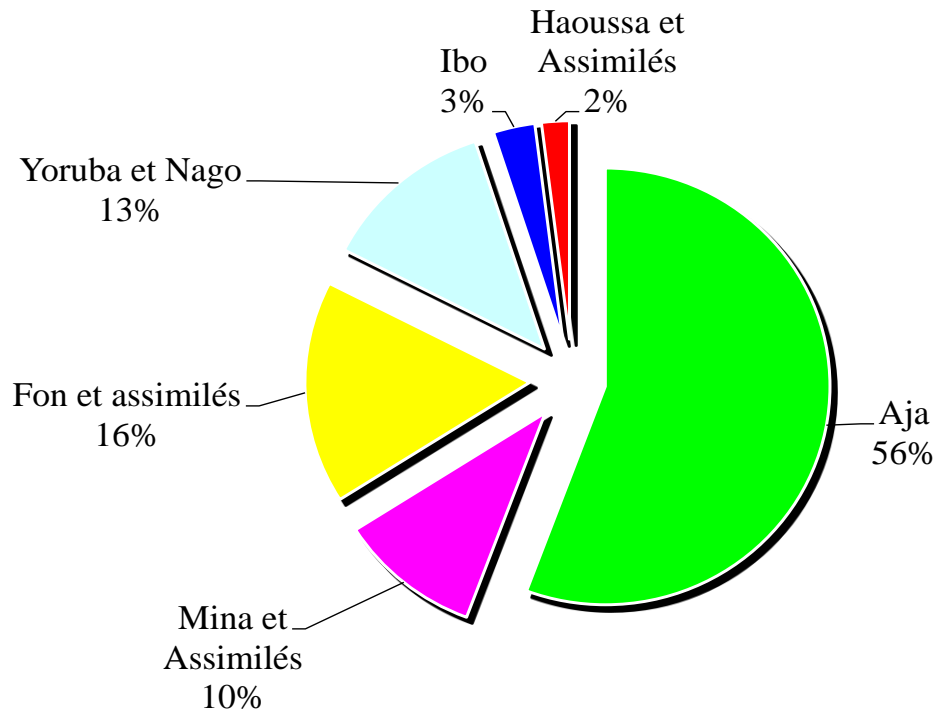
*T = Total*

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

Le tableau XI présente la répartition des acteurs commerçants par tranche d'âge et par sexe. Au total, il y est relevé trois tranches. La première est celle qui prend en compte les commerçants âgés de 14 ans au moins à 17 ans au plus. C'est la catégorie des commerçants qui ne sont pas majeurs. La proportion que représentent les commerçants dans cette tranche est 7,3 %. Les filles dominent dans cette catégorie à raison de 5,2 % contre 2,1 % pour les garçons. Cependant, cette tranche d'âge est la moins représentée de l'ensemble. La deuxième tranche est celle des commerçants ayant un âge d'au moins 18 ans et 49 ans au plus. Elle est la plus représentée avec 60,41 %. Les femmes dominent également dans cette catégorie avec 43,75 % contre 16,66 % pour les hommes. Cette tranche montre que les jeunes s'intéressent au commerce et dominent le secteur. Cependant, les personnes âgées ne sont pas du reste. Ainsi la dernière tranche des commerçants présente des individus âgés de 50 ans et plus. Elle a une proportion de 32,29 % et est alors la deuxième tranche la plus fournie. Comme dans les deux premières catégories, les femmes dominent avec 22,91 % contre 9,38 % pour les hommes.

En général, les femmes dominent le monde des commerçants opérant entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono avec un pourcentage de 71,86 % contre 28,14 % pour les hommes. Ces commerçants viennent de

plusieurs groupes socio-culturels. La figure 7 présente la répartition des commerçants du secteur d'étude selon leur groupe socio-culturel.



**Figure 7 :** Répartition des commerçants par groupe socio-culturel

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

La figure 7 présente la répartition des commerçants entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono. De cette figure, il se dégage que les *Aja* dominent le secteur avec une proportion de 56 %. Ils sont autochtones ou viennent des autres communes des départements du Couffo et du Mono, et des autres préfectures de la Région du Plateau (Togo). Aussi, certains viennent-ils du reste du Bénin et du Togo où ils se sont installés. Le deuxième groupe socio-culturel le plus représenté est constitué des *Fons* et assimilés. Les groupes socio-culturels assimilés sont les autres groupes socio-culturels dérivés des royaumes d'Allada et d'Abomey tels que les *Mahi*, *Gun*, *Wémènu*, *Toli*, etc. Les *Fon* et assimilés représentent 16 % des commerçants du secteur d'étude. Ils sont suivis par les *Yoruba* et les *Nago* avec un taux de représentation de 13 %. Ces derniers viennent principalement de Cotonou, de Porto-Novo et de Parakou. Les *Mina* et

assimilés (*Guin, Waci, Sahuè, Pédah* et *Cotafon*) constituent le quatrième groupe avec 10 % de taux de représentation. Dans le groupe des commerçants, il y a également la présence de la communauté *Ibo*. Les *Ibo* viennent du Nigeria et occupent 3 % des commerçants. Ils sont spécialisés dans l'achat du gari (la farine du manioc) qu'ils vont aussi chercher dans le Moyen-Mono et, de l'amende de pomme sauvage qu'ils trouvent dans la Commune d'Aplahoué. Les *Haoussa* et assimilés (*Jerman* et *Dendi*) qui pour la plupart viennent du Niger constituent le dernier groupe socio-culturel, ils font 2 %. Ces derniers font des allées/retours entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Moyen avec des produits tels que la friperie, chaussures et des objets en plastique. Outre les commerçants, il existe également les transporteurs.

### **3.3.3. Transporteurs**

Les transporteurs sont également des acteurs importants dans la vie économique du secteur d'étude. On distingue plusieurs catégories de transporteurs : les conducteurs de véhicules à quatre roues, les conducteurs de taxi-moto, et les piroguiers ou passeurs.

#### **3.3.3.1. Conducteurs de véhicules à quatre roues**

Les conducteurs de véhicules à quatre roues qui interviennent dans le transport dans le système des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono se répartissent en deux types : il y a des conducteurs de camionnettes bâchées et les conducteurs de camions.

Les conducteurs de camionnettes bâchées sont les plus nombreux sur le territoire d'étude. Ceux-ci vont dans les villages et hameaux pour charger les produits ; ils sont considérés comme des conducteurs ruraux pour la plupart. Car ils font la navette entre les milieux de collecte des produits et les marchés. Sauf une faible partie entre eux charge des produits des points de collecte pour des villes telles

que Cotonou, Porto-Novo, Abomey, Bohicon et autres. Ils sont plus dans le transport des produits agricoles.

Quant aux conducteurs de camions, ils ne sont pas aussi nombreux que les conducteurs de camionnettes bâchées. Les conducteurs de camions, font leur transport entre les marchés. Ils quittent pour la plupart la ville d'Azovè pour les marchés du Moyen-Mono et ceux situés au nord de la Commune d'Aplahoué. Ils transportent toutes catégories de produits. Mais ils sont plus spécialisés dans le transport du riz, des produits pétroliers et, des billes et madriers de bois.

Les conducteurs de véhicules à quatre roues du secteur d'étude ne le deviennent pas du jour au lendemain. Ils font un apprentissage du métier de conducteur de véhicule auprès de ceux qui le pratiquent déjà pendant trois ans (en moyenne). Après cette formation, ils sont inscrits dans une auto-école pour passer par la suite l'examen du permis de conduire selon qu'il s'agit de la catégorie B, C ou C1.

Les conducteurs de véhicules intervenant dans les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono sont répartis par âge (tableau XII).

**Tableau XII :** Typologie des conducteurs de véhicules selon l'âge

<b>Tranche d'âge</b>	17 à 25 ans	26 à 49 ans	50 ans et plus
<b>Effectif</b>	13	23	12
<b>Proportion</b>	27 %	48 %	25 %

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau XII permet de dire qu'il existe plusieurs tranches d'âge de conducteur de véhicules. La première, est celle qui prend en compte les conducteurs qui ont un âge entre 17 et 25 ans. Ils représentent 27 % de ce corps. Cependant, il n'a pas été enregistré des conducteurs ayant 17 ans. Toutefois, certains ont eu leur permis de conduire sur l'engagement de leurs parents. La plupart de ceux-ci sont recrutés par des propriétaires à partir de l'âge 20 ans. La deuxième tranche d'âge est celle de 26 à 49 ans. Elle est la plus importante avec

une proportion représentative de 48 % (presque la moitié de ceux qui exercent dans cette catégorie de transporteurs). Les conducteurs de cette catégorie constituent la couche de transition entre la jeune et la vieille générations. La dernière tranche d'âge, quant à elle, regroupe les conducteurs ayant 50 ans ou plus. Ils sont les plus âgés et font une proportion de 25 %. Sur le territoire d'étude, les conducteurs, sont tous des hommes.

Les moyens de transport (véhicules) utilisés par les conducteurs dans le secteur d'étude n'appartiennent pas toujours au conducteur. Ils peuvent appartenir au conducteur lui-même ou à une tiers personne. Le tableau XIII présente l'appartenance des moyens de transport selon les tranches d'âge.

**Tableau XIII : Appartenance des véhicules de transport par tranche d'âge**

Tranche d'âge	17 à 25 ans		26 à 49 ans		50 et plus	
	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non
Appartenance du moyen de transport	0 %	100 %	25 %	75 %	70 %	30 %

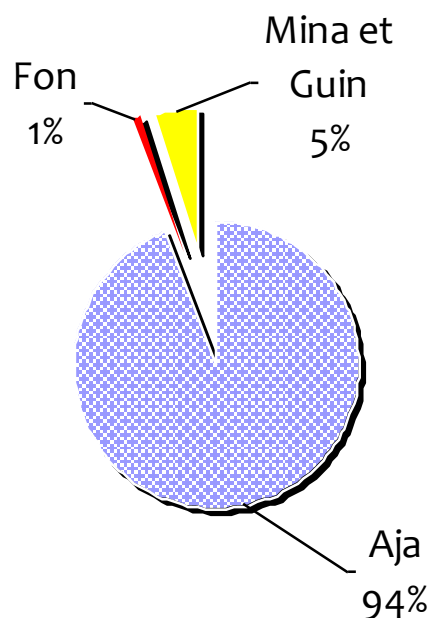
Source : Enquêtes de terrain, avril 2018

Le tableau XIII montre la propriété des moyens de transport (véhicules) répartis suivant les tranches d'âge. Il se dégage du tableau que les plus jeunes conducteurs (de 17 à 25 ans) ne sont pas propriétaires de leur véhicule. Il s'agit des jeunes qui ont en moyenne 3 ans d'expérience. Ils n'ont pas le pouvoir d'achat nécessaire à l'acquisition de leur propre véhicule. Ils sont recrutés par ceux qui en disposent pour se faire une économie dans l'espoir d'en avoir un jour. Dans le groupe des conducteurs de véhicules de la tranche intermédiaire (26 à 49 ans), 25 % d'entre eux sont propriétaires de leur moyen de transport contre 75 % de ceux qui ne le sont pas. Les propriétaires conducteurs de véhicules, ont exclusivement des camionnettes bâchées. Cela montre que ce sont ces types de moyen de transport qui sont mieux adaptés pour les activités de transport entre les deux territoires. La dernière tranche d'âge, la catégorie des plus anciens, est composée de 70 % de conducteurs propriétaires de véhicules contre 30 % de ceux-là qui n'en disposent pas personnellement. Dans le rang de

ceux qui sont propriétaires de véhicule, on n'enregistre pas de propriétaires de camion.

Les conducteurs qui ne sont pas propriétaires de leur véhicule sont dans une situation de contrat avec leur propriétaire. Le mode de contrat varie. Ils y a ceux qui sont recrutés par des propriétaires à qui ils versent journallement ou hebdomadairement les recettes prédéfinies et, prennent un salaire à la fin de chaque mois. Le deuxième cas de contrat prend en compte ceux qui travaillent et versent à la fin de chaque semaine, les recettes prédéterminées sans prendre un salaire à la fin du mois. Mais au bout de quelques mois (en moyenne 20 mois), le véhicule devient leur propriété.

Les conducteurs de véhicules enregistrés dans les échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono proviennent également d'une couche socio-culturelle. La figure 8 fait la répartition par groupe socio-culturel des conducteurs.



**Figure 8 :** Répartition des conducteurs par groupe socio-culturel  
**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

De l'analyse de la figure 8, il ressort que le monde des conducteurs de véhicules, est dominé par les *Aja*. Ils font à eux seuls une proportion de 94 %. Cela explique que ce sont les autochtones qui sont les principaux acteurs. Car ce sont eux qui maîtrisent le plus les différentes issues frontalières pour aller dans le Moyen-Mono à partir d'Aplahoué et inversement. Le deuxième groupe socio-culturel présent dans la catégorie des conducteurs de véhicules est constitué des *mina* et *Guin*. Leur pourcentage de représentation s'élève à 5 %. Le dernier groupe est celui des *Fon*. Ces derniers ne font que 1 % de ces conducteurs. Ce sont des hommes qui se sont établis dans la Commune d'Aplahoué.

Dans le secteur d'étude, les transporteurs sont de différents niveaux d'instruction. Dans le secteur d'étude, on enregistre également les conducteurs de taxi-moto.

### 3.3.3.2. Conducteurs de taxi-moto

Communément appelés *zemijans* (Agossou, 2011), les conducteurs de taxi-moto sont les acteurs les plus mobiles. Ils sont répartis sur toute l'étendue de la Commune d'Aplahoué et de la Préfecture du Moyen-Mono. Très bien organisés, ils ont, tout comme les conducteurs de véhicule à quatre roues, des parcs pour leurs regroupements. La planche 8 montre les différents points de regroupement des conducteurs de taxi-moto.



**Planche 8 :** Vues partielles des gares de taxi-moto à Azovè (a), Atomè (b) et Kplékplémé (c)

**Prise de vue :** Foly, avril 2018

La planche 8 montre trois vues partielles de gares différentes de taxi-moto. Il s'agit des gares de taxi-moto d'Azovè, d'Atomè et de Kplékplémé. Les deux premières sont de la même organisation (UCOZA) et sont implantées dans la Commune d'Aplahoué. La dernière est celle de l'organisation UCOTAMO (Togo). Ces gares sont des hangars coiffés de tôles avec des poteaux en béton armé à la différence de celle d'Atomè qui repose sur des bois. Ceci démontre l'importance des gares de taxi-moto d'Azovè et de Kplékplémé par rapport à celle d'Atomè.

Dans la Commune d'Aplahoué, l'UCOZA n'est pas la seule organisation des conducteurs de taxi-moto. Il existe également deux autres organisations à savoir, l'UCORTMA et l'UCB. Les membres de la l'UCB sont spécialisés dans le transport du charbon de bois. Cette union de conducteurs de taxi-moto est basée à Lagbévé, un village de l'Arrondissement de Dékpo. Ils vont non seulement dans les derniers villages du nord de la Commune d'Aplahoué mais aussi dans ceux du nord de la Préfecture du Moyen-Mono. Les sacs chargés sont convoyés principalement sur le marché d'Azovè.

Les membres de ces différentes associations de conducteurs de taxi-moto, ne sont pas tous spécialisés dans le transport des personnes et des biens entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono. Aussi, ils ne sont pas de la même catégorie d'âge. Le tableau XIV présente les conducteurs de taxi-moto acteurs des échanges entre les deux territoires selon les catégories d'âge.

**Tableau XIV : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon l'âge**

<b>Tranche d'âge</b>	17 à 25 ans	26 à 49 ans	50 ans et plus
<b>Effectif</b>	16	24	5
<b>Proportion</b>	35,56 %	53,33 %	11,11 %

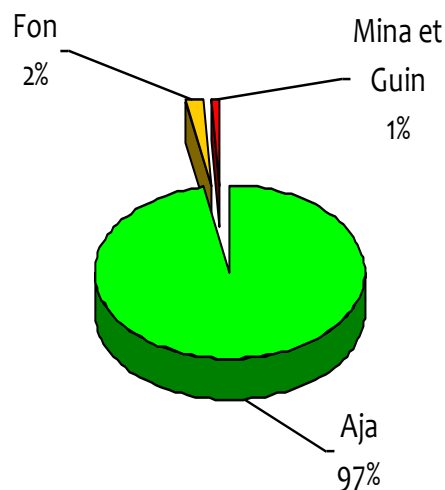
**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau XIV permet de dire que les conducteurs de taxi-moto sont essentiellement constitués de jeunes. La tranche d'âge la plus fournie est se situant entre 26 ans et 49 ans au plus. Elle est représentée avec un pourcentage

de 53,33 %. Cette tranche d'âge est suivie de celle qui va de 17 à 25 ans qui est représentée avec 35,56 %. Ces deux premières catégories d'âge font à elles seules 88,89 %. Quant à la dernière tranche, celle des individus âgés de 50 ans et plus, le pourcentage de représentation est seulement de 11,11 %.

Les conducteurs de taxi-moto dans le secteur d'étude sont pour la plupart propriétaires de leur moto. Ce sont des personnes qui se procurent une moto après les recettes faites après les travaux champêtres effectués dans le secteur d'étude ou ailleurs et principalement au Nigeria.

Les conducteurs de taxi-moto proviennent également de différents groupes socio-culturels. Cette répartition selon le groupe socio-culturel est présentée par la figure 9.



**Figure 9 :** Répartition des *zemijans* par groupe socio-culturel

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

En analysant la figure 9, on constate que le secteur des conducteurs de taxi-moto (*zemijan*), est dominé par les *Aja*. Ces derniers représentent 97 % de l'ensemble. Les *Fon* quant à eux, font 2 % et les *Mina* et *Guin* 1 %. Ceci explique que les issues frontalières entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono sont plus maîtrisées par les autochtones que les étrangers. Cependant, les *Fon*, les *Mina* et les *Guin* sont ceux qui se sont établis sur le territoire de la

Commune d'Aplahoué. Ils maîtrisent également l'*ajagbè*. Ceci leur facilite les relations interpersonnelles. Aussi, la langue leur permet de passer en tant que riverains.

### **3.3.3.2. Les passeurs**

Les passeurs sont ceux-là qui sont spécialisés dans le transport par la voie d'eau. Ils exploitent le fleuve Mono qui sépare la Commune d'Aplahoué de la Préfecture du Moyen-Mono. Ils ne font pas un grand nombre dans l'espace frontalier. Leur présence est remarquée seulement aux embarcadères de Ahossanou et de Djossoussanou.

A Ahossanou, les passeurs sont au nombre de deux (02) à raison d'un de chaque rive. Mais à Djossoussanou, on enregistre un seul passeur qui s'est installé sur la rive béninoise (rive est). L'effectif total des passeurs s'élève à trois (3). Quant à leur répartition socio-culturelle, ils sont tous des hommes et du groupe socio-culturel *Aja*. Ils ont également un âge supérieur à 50 ans. Ils se font assister par leur famille (femmes, et enfants) ou autre personne. Cependant, les activités s'opèrent dans leur intérêt.

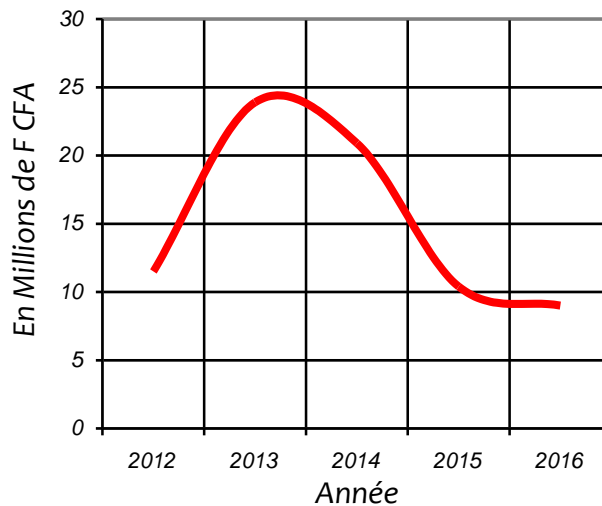
## **3.4. Enjeux socioéconomiques des échanges**

L'examen des mobilités transfrontalières révèle l'importance des relations socioéconomiques qui existent entre les deux nations, même si, ces déplacements ont un caractère plus illicite (Sossou-Agbo, 2012). L'enjeu des échanges est exprimé ici par leur rôle. Les différentes activités menées dans le secteur d'étude procurent nombre d'avantages aux différents acteurs, de l'Etat aux privés en passant par les collectivités locales.

### **3.4.1. Recettes effectuées au poste de douane à Hounsahoué**

Les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ne sont pas sans impact économique. A partir de ces échanges, le poste de douane de Hounsahoué engrange des recettes importantes qui profitent à l'économie du

Bénin. Il est à signaler que ces recettes varient d'une année à une autre. La figure 10 montre les recettes du poste de douane de Hounsahoué qui sont des redevances territoriales de la Mairie d'Aplahoué.



**Figure 10 :** Evolution des recettes au poste de douane de Hounsahoué

De la figure 10, il se dégage que les recettes effectuées de 2012 à 2016 ne sont pas constantes. De 2012 à 2013, elles ont connu une croissance en passant de 11.471.522 FCFA à 23.895.012 FCFA avant de connaître une décroissance entre 2013 et 2016 en atteignant son plus bas niveau, 9.072.000 FCFA. La période d'observation des recettes correspond à la période où le Programme de Vérification des Importations (PVI) est mis en exécution par la société Bénin Contrôle S.A. La mise en œuvre de ce programme a pris en compte des postes importants de douane tels que ceux du Port Autonome de Cotonou, de l'Aéroport International Bernardin Cardinal Gantin de Cadjehoun, de Sèmè-Kraké et d'Illakondji. Du coup, les postes moins importants dont celui de Hounsahoué ont vu leurs chiffres d'opération baisser. Car ils ne sont pas dotés des moyens adéquats (principalement le scanner) pour effectuer tous les types de contrôle et de dédouanement. Le PVI va connaître en 2013 une suspension.

Cependant, les opérations au poste de douane de Hounsahoué connaissent une régression de façon générale. Les causes de cette baisse des opérations à

Hounsahoué, sont dues à la cessation d'activités de grandes sociétés d'importation et d'exportation telles que la Société le BAZARE, la Société SOCOMINPEX et la Société FANTODJI KELE. Les promoteurs de ces entreprises sont originaires de la Commune d'Aplahoué, et avaient orienté les activités sur le pays *aja* principalement. Leur cessation d'activités du coup, a entraîné la chute de ces entreprises.

Aujourd'hui, les opérateurs économiques du milieu ont plus orienté les activités sur d'autres villes notamment celle de Cotonou. Quand bien même ces derniers font des affaires entre Lomé et Aplahoué, ils préfèrent passer par les postes d'Hilla-Condji ou d'Athiémé. Ceci se comprend dans la mesure où il leur faut faire 200 Km de transport sur le circuit Lomé-Notsé-Azovè contre 170 Km sur le circuit Lomé-Hilla-Condji-Comé-Azovè. Aussi, à cette baisse des opérations, s'ajoute-t-il la dynamique des issues frontalières informelles.

Les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ne permettent pas qu'à l'Etat de faire des recettes. Les collectivités locales trouvent également leur compte.

### **3.4.2. Recettes collectées par la Mairie d'Aplahoué**

Les échanges à travers les diverses activités de transport constituent une source importante de recettes pour la Commune d'Aplahoué. La Commune perçoit plusieurs taxes liées aux activités commerciales. En effet, il est imposé dans la commune, quinze taxes. On a entre autres taxes : les taxes sur les taxis, les droits de stationnement et parking et les droits sur les services marchands. Il s'avère important d'évaluer les apports des échanges dans les recettes de la Commune d'Aplahoué.

Le tableau XV montre l'apport des échanges dans la mobilisation des fonds propres de la Commune d'Aplahoué.

**Tableau XV** : Apport des échanges dans la mobilisation des fonds propres de 2008 à 2017

Année d'exercice	Recettes de fonctionnement réalisées (FCFA)	Part des échanges	
		Montant (FCFA)	Pourcentage
2008	210 922 512	34 001 297	16,12 %
2009	194 768 667	42 668 900	21,90 %
2010	175 512 872	39 005 659	22,22 %
2011	199 551 141	35 870 437	17,96 %
2012	192 575 661	57 156 100	29,68 %
2013	219 636 282	44 920 038	20,45 %
2014	271 229 804	48 359 945	17,83 %
2015	263 880 726	60 164 748	22,80 %
2016	343 232 294	92 115 370	26,84 %
2017	284 567 875	59 216 461	20,81 %
<b>Moyenne</b>	<b>235 587 783,4</b>	<b>51 347 896</b>	<b>21,66 %</b>

**Source** : D'après C/SAF/Mairie d'Aplahoué), octobre 2018

Le tableau XV présente la contribution des échanges dans la mobilisation des fonds propres de la Mairie d'Aplahoué sur une période de 10 ans (2008 à 2017). Il ressort de l'analyse de ce tableau que, les échanges constituent une source importante de financement des recettes de fonctionnement de la mairie. Cette contribution au budget communal fait une moyenne de 51 347 896 F CFA pour un pourcentage de 21,66 % (soit plus de 1/5 des fonds propres) sur la période décennale.

A la lumière de ce constat, il apparaît que les échanges sont très importants et participent à l'élaboration du budget communal. Ceci montre que les échanges sont vitaux pour l'économie de la commune malgré que les recouvrements soient incomplets. Cette dépendance économique vis-à-vis des échanges serait plus accentuée et perceptible si les opérations de collecte des taxes et impôts étaient bien menées. La Commune d'Aplahoué gagnerait beaucoup à la réorganisation du personnel du service de recouvrement des taxes. L'Etat et les collectivités locales ne sont pas les seuls à bénéficier des avantages des échanges, les acteurs privés y tirent également profit.

### 3.4.3. Profit réalisé par les acteurs privés

Les échanges constituent une source de revenus pour les différents acteurs privés : les commerçants et les transporteurs. Chacun d'eux tire son profit à sa manière.

#### 3.4.3.1. Chez les commerçants

Les commerçants bénéficient des échanges frontaliers inter-Etats entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué. Ils font des profits sur la spéculation des produits. Ceci varie en fonction des périodes. Quand il s'agit de la période des récoltes, les coûts deviennent moins élevés et les bénéfices moins importants. Le phénomène inverse est observé quand c'est la période des semis et de la saison sèche. Le tableau XVI présente une estimation des bénéfices réalisés par les commerçants.

**Tableau XVI :** Estimation des bénéfices réalisés par les commerçants

<b>Spécialité</b>	<b>Période</b>	<b>Recettes moyenne par mois (FCFA)</b>	<b>Profit moyen par mois (FCFA)</b>	<b>Pourcentage du profit</b>
<b><i>Vivrière (produits agricoles)</i></b>	<i>Août à Novembre</i>	750 000	150 000	20 %
	<i>Décembre à Mai</i>	1 000 000	250 000	25 %
<b><i>Manufacturière et autres</i></b>	<i>Période ordinaire</i>	450 000	100 000	22,22 %
	<i>Période de fête</i>	1 000 000	300 000	30 %

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

Le tableau XVI présente les différents profits que réalisent les commerçants selon la catégorie de produits en commercialisation et selon la période. Il est à remarquer que sur les deux catégories de produits en spéculation, des profits sont réalisés à différents taux. Le profit moyen réalisé en un mois par les commerçants des produits agricoles s'élève à 150 000 F CFA soit 20 % des recettes réalisées pendant la période du mois d'août au mois de mai. Dans la période du mois de décembre à mai, le profit s'élève à 250 000 F CFA, soit 25%

des recettes. Cette période est plus bénéfique aux commerçants qui s'investissent dans la spéculation des produits agricoles. Ceux des produits manufacturés font un bénéfice de 100 000 F CFA soit un taux de 22,22 % des recettes pendant la période ordinaire. Ceux-ci voient leur bénéfice passer à 300 000 F CFA avec un taux de bénéfice de 30 % pendant la période de fête (cette période va du mois de novembre au mois de janvier). Cette période de l'année est la plus bénéfique à cette catégorie de commerçants. Ces différents chiffres montrent que les commerçants spécialisés dans les produits manufacturés tirent plus de profits que ceux qui sont les produits agricoles. La conséquence vient du fait que les spécialistes des produits manufacturés arrivent à échapper aux contrôles douaniers et ne paient pas les taxes y afférentes. Ainsi, ils sont dans une concurrence déloyale avec ceux-là qui commercialisent des produits qui ne sont pas assujettis aux taxes douanières. Les échanges permettent également aux transporteurs de réaliser des profits.

### 3.4.3.2. Chez les transporteurs

Les transporteurs bénéficient aussi des avantages liés à la frontière que partage le Bénin avec le Togo dans le secteur d'Aplahoué. A partir de leurs activités de transport, ils arrivent à réaliser des profits. Ces bénéfices varient selon qu'il s'agit d'un conducteur de moto ou celui de véhicule. Le Tableau XVII montre les réalisations de profits par type de transport.

**Tableau XVII :** Estimation des profits réalisés par les transporteurs

Moyen de transport	Recettes moyenne par mois (en FCFA)	Profit moyen réalisé par mois (en FCFA)	Pourcentage du profit
Moto	80 000	50 000	62,5 %
Camionnette bâchée	200 000	40 000	20 %
Camion	500 000	50 000	65,79 %

**Source :** Enquêtes de terrain, avril 2018

L'analyse du tableau XVII permet de dire que les transports contribuent fortement à la réalisation de bénéfice par les acteurs et ceci, en fonction du

moyen de transport. Les transporteurs par moto réalisent moyennement en un mois un profit de 50 000 F CFA représentant 62,5 % des recettes du mois. La différence des recettes est consacrée à l'achat de carburant et aux frais de mécanique. Quant à la catégorie des conducteurs de camionnette bâchée, leur profit fait 40 000 FCFA soit 20 % des recettes. Leur profit représente ici leur salaire. Ces derniers ont l'obligation contractuelle de verser à leur propriétaire 40 000 F CFA en moyenne le mois. S'ils sont eux-mêmes propriétaires, les recettes n'atteignent pas 200 000 F CFA. Car les conducteurs de camionnette bâchée qui en sont propriétaires, ont au moins l'âge de 50 ans et, ne sont plus très actifs par rapport aux moins âgés. Les conducteurs de camion font 50 000 F CFA de revenu représentant leur salaire soit 10 % des recettes. Tout comme leurs homologues des camionnettes bâchées, ils ont un contrat avec leur propriétaire. Un montant contractuel n'est pas fixé à l'avance. Ils versent aux propriétaires un montant au prorata du coût de chaque chargement.

Parmi tous les transporteurs, ceux des taxis-motos sont ceux qui réalisent un pourcentage élevé de revenu. Car ils arrivent à franchir la frontière entre le Bénin et le Togo avec aisance. Avec les motos, ils arrivent à emprunter les sentiers les plus difficiles d'accès aux camionnettes bâchées et aux camions. Cependant, le fleuve Mono constitue un obstacle majeur dans les mouvements de transport. C'est ainsi que les passeurs impliqués dans les transports y réalisent également des profits (Agbon, 2015).

#### **3.4.3.3. Chez les passeurs**

Les passeurs réalisent des recettes grâce à leur activité. Il n'existe pas une tarification fixe pour le transport des biens. Mais le coût de transport de ces derniers est obtenu après des négociations entre le passeur et son client. Mais en ce qui concerne les personnes, le tarif est connu des usagers. Il s'élève à 100 F CFA le jour. Cependant, il est revu à la hausse quand il fait nuit et selon

l'urgence. Le tableau XVIII présente les recettes moyennes estimées des passeurs.

**Tableau XVIII** : Estimation des recettes réalisées par passeurs aux embarcadères

<b>Embarcadères</b>	<b>Recettes moyenne par mois (en FCFA)</b>	<b>Profit moyen réalisé par mois (en FCFA)</b>	<b>Pourcentage du profit</b>
Ahossanou	152 200	112 200	73,72 %
Djossoussanou	119 900	79 900	66,64 %

**Source** : Enquêtes de terrain, juillet 2004 et avril 2018

L'analyse du tableau XIX permet de dire que les passeurs font des recettes importantes. A Ahossanou, elles s'élèvent à 152 200 F CFA dont 73,72 % de profit contre 119 900 F CFA dont 66,64 % de profit à Djossoussanou. Cette activité se voit bien rémunératrice. La différence entre les recettes et les profits constituent les charges liées au personnel de soutien (ceux qui les aident dans leurs activités), à l'entretien des barques et aux sacrifices faits à l'endroit des dieux du fleuve Mono. Pour les passeurs, il faut des rituels pour demander la permission aux dieux du fleuve et apaiser leur éventuelle colère qui coûteraient la vie aux passagers.

Ces différentes données montrent combien les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur de la Commune d'Aplahoué aident les différents acteurs à se faire des recettes et des bénéfices. Ces bénéfices sont utilisés par les acteurs à différentes fins, ceci en fonction du type d'acteurs.

### **3.4.4. Enjeu social des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono**

#### **3.4.4.1. Considération du secteur d'Aplahoué par l'Etat béninois**

L'importance des espaces frontaliers pour l'Etat béninois, se traduit par la création de l'ABeGIEF par décret N° 2012-503 du 10 décembre 2012 portant attribution, organisation et fonctionnement de l'Agence Béninoise de Gestion Intégrée des Espaces frontaliers (ABeGIEF). Cette agence a pour rôle, entre

autres, la prévention des crises et le développement des espaces frontaliers ; elle est bien présente dans la Commune d'Aplahoué. Sa présence est marquée par ses actions sur le terrain.

L'ABeGIEF a accompagné la douane béninoise dans la Commune d'Aplahoué avec la construction du commissariat frontalier de police à Hounsahoué. Aussi, a-t-elle construit sur le même site, un bâtiment devant servir de lieu de contrôle et vaccination médicale des personnes en voyage entre le Bénin et le Togo. Si les locaux du commissariat sont effectivement occupés par les agents, cela n'est pas encore le cas pour les agents de santé. Ceux-ci sont encore dans leur cabinet de fortune fait d'un conteneur. Ce poste de santé est le seul installé au poste frontalier de Hounsahoué. Le Togo n'en dispose pas. Celui du Bénin prend en charge les voyageurs en provenance des deux sens. Outre ce poste sanitaire, l'ABeGIEF organise des campagnes de vaccination (vaccinations foraines) dans les localités situées dans l'espace frontalier (proche de la ligne frontière). Ceci pour le bien-être sanitaire des populations.

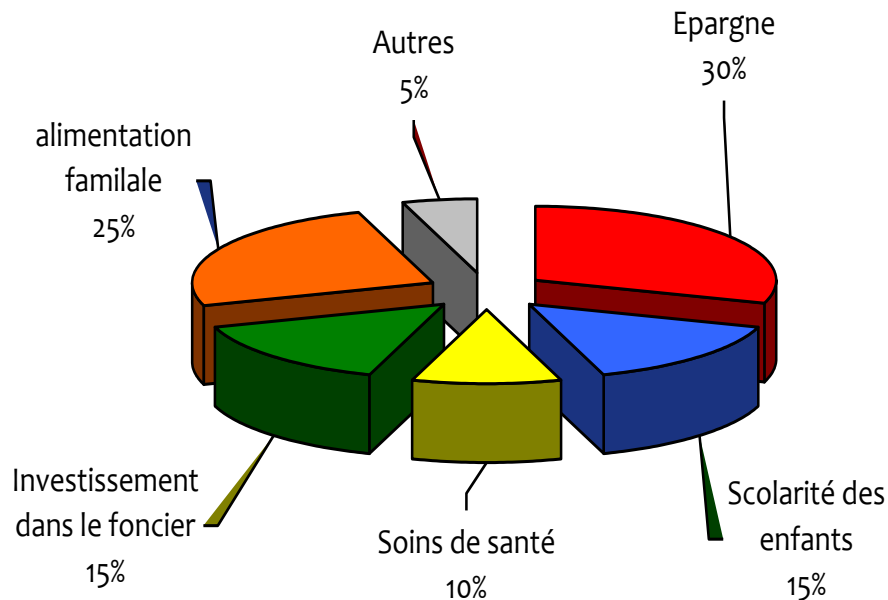
L'ABeGIEF est également présente dans le développement sociocommunautaire des populations de la Commune d'Aplahoué. De ce fait, elle a fait bâtir un grand hangar dans le marché d'Atomè. Ce marché qui est également fréquenté par les Togolais de Saligbé, dont le marché ne s'anime plus, se trouve renforcé en équipement. L'intégration des peuples d'Atomè et de Saligbé est facilitée par cet acte de l'ABeGIEF. Sur le plan économique, ceci va dans l'avantage de la Mairie d'Aplahoué. Car elle prélève des taxes sur les activités marchandes.

Ces activités de l'ABeGIEF ont pour source de financement le budget national et les appuis des partenaires techniques et financiers.

En ce qui concerne les acteurs privés, l'enjeu socio-économique des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué varie d'une catégorie d'acteurs à une autre.

### 3.4.4.2. Chez les transporteurs

Les transporteurs se servent des bénéfices réalisés sur leurs activités pour satisfaire des besoins. La majorité des besoins qui sont satisfaits est fondamentale. La figure 11 montre l'usage des bénéfices par les transporteurs.



**Figure 11 :** Utilisation des bénéfices par les transporteurs

**Source :** Travaux de terrain, avril 2018

L'analyse de la figure 11 montre que les bénéfices réalisés par les transporteurs dans le secteur d'étude servent à satisfaire plusieurs besoins. Il ressort de cette analyse que l'épargne occupe une place importante avec un taux de 30 % des bénéfices réalisés. Ces épargnes ne se font pas toujours dans des structures formellement installées. Elles se font dans des groupes ou associations que l'intéressé intègre avec tout le risque de perdre ses dépôts. Quant à l'alimentation familiale, elle est satisfaite par 25 % des bénéfices pendant que l'investissement dans le foncier (achat de terrain pour l'agriculture et ou pour la construction d'habitation) et les frais de scolarité des enfants font chacun 15 %. Les soins de santé sont satisfaits à hauteur de 10 % et autres besoins à 5 %.

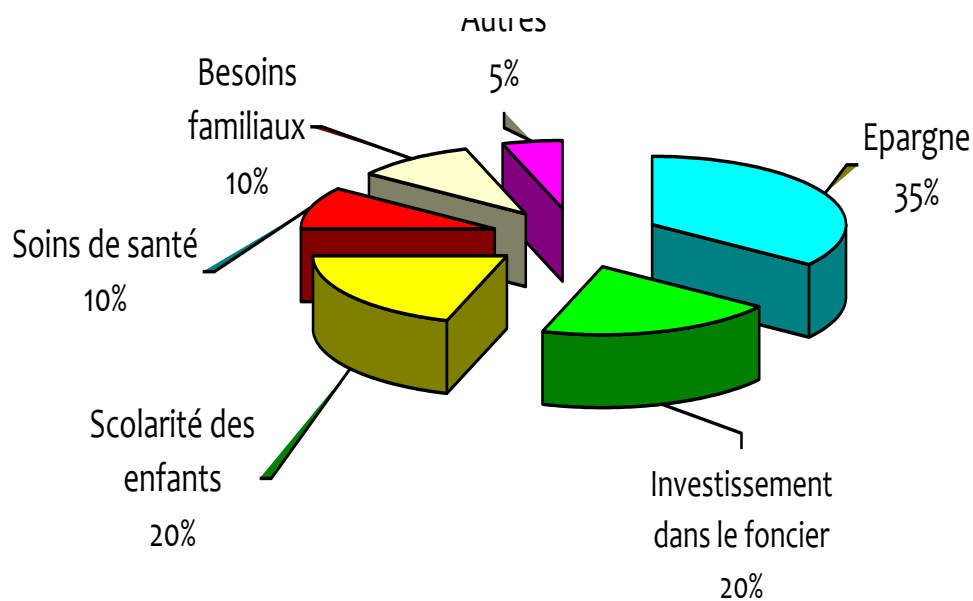
Au regard de ces chiffres, il ressort que les transporteurs de l'espace frontalier d'Aplahoué arrivent à satisfaire des besoins grâce à la leurs activités. Le besoin

le plus important à cet effet est l'épargne. La satisfaction des besoins de santé est faible. Ceci parce que les transporteurs s'adonnent à l'automédication. Aussi, la part de la satisfaction des frais de scolarité des enfants n'est pas reluisante. Cet état de choses peut cacher le mauvais suivi des enfants dans leur cursus scolaire et par conséquent, l'échec des enfants.

Les bénéfices réalisés aident également les commerçants à satisfaire des besoins à leur manière.

### 3.4.4.3. Chez les commerçants

Les commerçants parviennent eux aussi à satisfaire des besoins. Ces besoins sont variés. La figure 12 montre l'utilisation des bénéfices par les commerçants.



**Figure 12 :** Utilisation des bénéfices par les commerçants

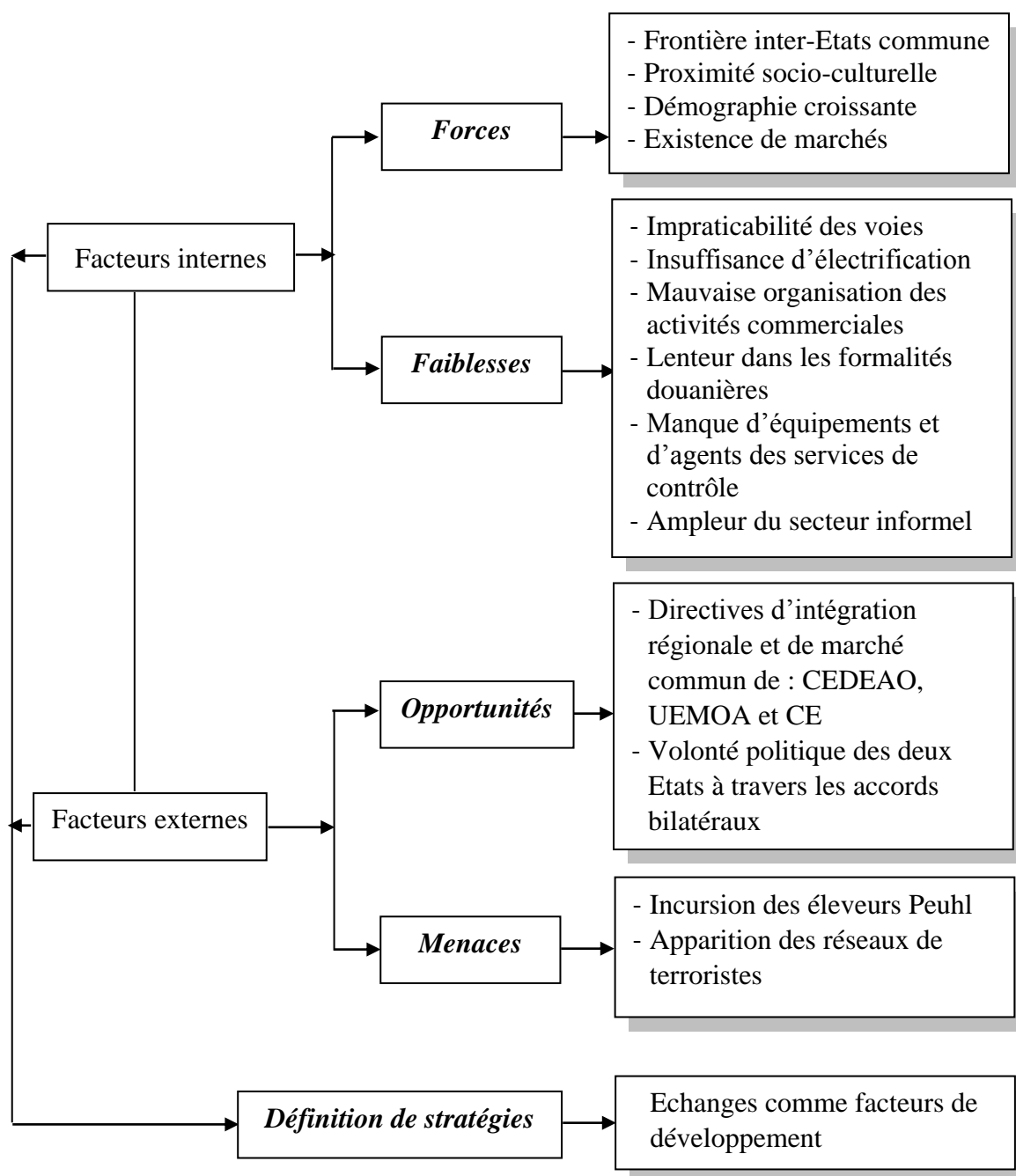
**Source :** Travaux de terrain, avril 2018

De l'analyse de la figure 12, il ressort que les bénéfices réalisés par les commerçants servent à satisfaire une variété de besoins comme c'est le cas chez les transporteurs. L'épargne vient au premier rang avec un taux de 35 % des bénéfices réalisés. L'épargne ici, est faite dans les mêmes conditions que chez les conducteurs. Cependant, certains en épargnent dans des structures formelles telles que la CLCAM et la CNE. L'investissement dans le foncier (achat de

terrain pour l'agriculture et ou pour la construction d'habitation) et les frais de scolarité des enfants viennent au deuxième rang avec chacun 20 %. Les soins de santé et les besoins familiaux sont au même niveau avec 10 %. Les autres besoins sont à 5 %.

La part que représente l'épargne dans la répartition des bénéfices est élevée chez les commerçants par rapport aux transporteurs. Ceci s'explique par le nombre important de femmes qu'enregistre le monde commercial. Celles-ci souscrivent plus à l'épargne que les hommes. Le même fait est constaté quant à la satisfaction des besoins familiaux. Les commerçantes s'y investissent moins que les hommes. Cependant, les commerçantes de façon générale investissent plus que les hommes quand il s'agit du paiement des frais de scolarité de leurs enfants.

Ces différents chiffres croisés permettent d'orienter les institutions, structures et les différents partenaires socio-économiques dans l'accompagnement des acteurs des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué. Car avec ces chiffres on est en mesure d'identifier le groupe cible d'un projet de développement dans le secteur d'étude. Cependant, il va falloir relever des défis afin que les échanges participent véritablement au développement des deux territoires et aux populations. Pour y parvenir, le modèle d'analyse FFOM a été mis à contribution (figure 13).



**Figure 13 :** Modèle d’analyse des échanges inter-Etats à l’aide de FFOM

Source : Foly, avril 2018

### 3.5. Défis liés aux échanges dans le secteur d’Aplahoué

Les échanges entre le Bénin et le Togo méritent un regard particulier de la part des autorités et les populations à divers niveaux.

### **3.5.1. Célérité dans les opérations douanières et contrôle efficace**

Il est très évident que le poste de douane d'Aplahoué situé à Hounsahoué connaît une baisse des opérations. Le défi à relever aujourd'hui est de redonner vie à ce poste. La reprise effective des opérations au poste de douane de Hounsahoué passe par la célérité dans les formalités à ce poste et l'intéressement des opérateurs à y passer.

En effet, la plainte récurrente des commerçants est celle de la lenteur dans les opérations de contrôle et de dédouanement. Il n'est pas rare de voir un véhicule chargé de produits franchir le poste de douane togolais en peu de temps (2 heures de temps en moyenne) et rester à celui du Bénin pendant un long moment voire même des jours (24 heures en moyenne). Cette lenteur décourage les quelques opérateurs qui choisissent de passer ce poste. Alors la célérité dans les opérations douanières va faire gagner la confiance de ceux qui notamment ont pour destination Azovè, les départements du Zou et des Collines, et le nord de la République Fédérale du Nigeria. Pour ces derniers, le poste de douane de Hounsahoué est stratégique. Car il est situé sur la RNIE 4 (Aplahoué-Abomey-Kétou-Ilara). Cette voie permet aux marchands nigériens de vite atteindre le Nigeria que prendre par le corridor Lagos-Cotonou-Lomé-Accra-Abidjan. Selon les marchands, la traversée de la Cotonou est pénible et occasionne des pertes de temps. Malgré les faiblesses sur ce corridor, le poste de Hounsahoué enregistrerait un accroissement dans les opérations. Aussi, l'asphaltage de la voie Tohoun-Notsé, est-il un atout pour les agents douaniers de Hounsahoué pour gagner la confiance des opérateurs en y ajoutant la célérité.

L'efficacité des contrôles douaniers réside dans la connaissance des issues frontalières entre le Bénin et le Togo dans le secteur de la Commune d'Aplahoué et de les mettre sous contrôle. Cette tâche ne saurait être une réussite si les agents douaniers n'infiltrèrent pas les différents groupes des transporteurs. Ceci découragerait les contrebandiers et va permettre de

combattre la fraude. Les deux Etats y gagneraient aussi sur le plan sécuritaire car, tous les mouvements inter-Etats seront maîtrisés.

### 3.5.2. Renforcement du réseau routier

Le renforcement du secteur des transports prend en compte essentiellement le renforcement du réseau routier. Le réseau routier du secteur d'étude est peu dense. Le secteur enregistre seulement 7,9 % de voies bitumées. Les principales voies qui desservent chacune des territoires du nord au sud sont en encore terre. Ce sont des voies qui longent la ligne frontière. il s'agit des voies Aplahoué-Agodougou (Aplahoué) et Tohoun-Tado-Kplékplémé. Ces deux voies occupent une position stratégique dans la défense du territoire. Le bitumage de ces voies permettra de desservir plusieurs localités et faire de Tado, un site touristique pour les peuples de l'aire culturelle Aja-Tado.

### 3.5.3. Considération sociale

Les échanges commerciaux s'opèrent entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué et profitent aux Etats et municipalités. Le nord de la Commune d'Aplahoué est moins logé que celui du nord de la Préfecture du Moyen-Mono. Les infrastructures socio-économiques sont inégalement réparties sur le territoire d'étude. La planche 9 présente un déséquilibre dans la construction des infrastructures.



**Planche 9 :** Vues partielles de salles de cours du CEG Agodougou (a) et du CEG Kplékplémé (b)

**Prise de vues :** Foly, avril 2018

La planche 9 présente deux photos qui montrent respectivement des salles de classe du CEG Agodogoui et celui de Kpléklpémé. Ces images mettent en évidence la disparité entre les deux localités proches ; Agodogoui (Aplahoué) et Kpléklpémé (Moyen-Mono). Les salles de cours du CEG Agodogoui sont construites avec des matériaux de fortune. Pendant ce temps, celles du CEG Kpléklpémé sont faites en de matériaux définitifs. Les apprenants de ce collège se trouvent dans un confort que leurs camarades d'Agodogoui. Cet état de choses peut être considéré comme une négligence de cette localité de la part des autorités locales et les responsables des services déconcentrés de l'Etat.

Outre cette disparité, le nord de la Commune d'Aplahoué est confronté au problème d'électricité. Pendant que Kpléklpémé est électrifié pour le développement des activités, les localités comme Agodogoui, Atomè, Lonkly et Dékpo de la Commune d'Aplahoué en souffrent.

Au regard de ces disparités, l'Etat béninois et la municipalité d'Aplahoué ont un grand défi à relever. Ceci passe par la construction des salles de cours en matériaux définitifs afin d'épargner les apprenants et enseignants des intempéries et, stimuler chez les enseignants l'envie d'enseigner dans ces localités et chez les apprenants l'envie d'aller à l'école et le goût de l'apprentissage. Toute chose amenant les populations de ces localités à être fières d'appartenir au territoire béninois et d'y vivre.

Pour y parvenir, l'Etat devra déterminer une ligne budgétaire dans les recettes qu'elle réalise pour la construction et l'équipement des salles de cours. Ceci sera salubre pour l'ABeGIEF dans ses activités. Doit-il procéder à l'extension du réseau électrique dans ces milieux.

#### **3.5.4. Accompagnement aux acteurs privés**

Les acteurs privés des échanges entre la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono réalisent des profits. Mais ces profits sont utilisés à des fins

diverses. Il ressort que les transporteurs et les commerçants s'investissent plus dans l'épargne. Ainsi, ils constituent une cible d'un grand intérêt pour les structures d'épargne et de finance. Ces structures en venant en appui (épargne assurée, conseil et finance) favoriseraient l'éclosion d'opérateurs économiques.

Aussi, les ONG spécialisées dans le développement social et les centres de promotion sociale doivent intervenir auprès de ces acteurs afin qu'ils suivent et investissent mieux dans la scolarisation de leurs enfants. Toute chose qui contribuera à l'instruction des jeunes de cet espace.

## Conclusion

L'étude des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué, a fait ressortir les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué ; les caractéristiques du système d'échange et les enjeux et défis à relever pour la maîtrise des échanges entre la Commune d'Aplahoué et la République du Togo pour le développement du milieu.

De cette étude, il ressort que les échanges dans ce secteur sont favorisés par des facteurs géographiques. Il s'agit de la proximité géographique du Bénin et du Togo : deux pays limitrophes. Cette proximité est renforcée par la présence dans le secteur des populations sœurs qui ont les mêmes réalités sociolinguistiques et culturelles. Le relief peu accidenté du milieu favorise les déplacements des populations entre la Commune d'Aplahoué (Bénin) et la Préfecture du Moyen-Mono (Togo). La première hypothèse à savoir que les canaux et voies de constituent les fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué, est ainsi vérifiée.

Les déplacements dans le secteur d'étude sont aussi bien formels qu'informels et font développer des activités économiques sur le territoire d'étude mais principalement à Azovè (Aplahoué) et à Kplékplémé (Moyen-Mono) à travers un réseau de marchés et d'issues frontalières officielles et de contrebande. Aussi, l'existence des voies de communication (routières et fluviales) y joue un rôle déterminant. Les différents acteurs des échanges dans le milieu sont composés des acteurs publics et privés. Au nombre des acteurs publics on a les douaniers, les policiers, les gendarmes (seulement au Togo) et les agents de la Commune d'Aplahoué et de la Préfecture du Moyen-Mono. Quant aux acteurs privés, ils sont composés des transporteurs et des commerçants. Au rang des transporteurs, on distingue les conducteurs de taxi-moto, les conducteurs de camionnette bâchée, les conducteurs de camion et les passeurs (piroguiers). Les acteurs privés sont constitués majoritairement par le groupe socio-culturel *aja*.

Tous ces acteurs tirent de profit chacun à sa manière. Cependant, les profits réalisés ne montrent pas encore un développement conséquent dans l'ensemble du secteur d'étude. Ceci interpelle les autorités à divers niveaux à relever des défis. La deuxième hypothèse qui à savoir, les échanges commerciaux sont variés et effectués sur des marchés par des acteurs de différentes origines et appartenances socio-culturelles, est vérifiée.

La maîtrise des issues frontalières est un défi pour contrôler tous les mouvements dans le secteur d'étude et prévenir les incursions à risque sur l'un ou l'autre des territoires. En ce qui concerne les voies de communication routières, le défi à relever est l'asphaltage des voies principales qui sont Aplahoué-Agodogoui (dans Aplahoué) et Tohoun-Tado-Kplakpémé-Katomè (dans le Moyen-Mono). Ceci rendra plus importants les échanges. Les opérations douanières sont en baisse au poste de douane de Hounsahoué. Or les échanges entre les deux territoires se développent. Ce qui montre que les acteurs privés ont besoin d'être sensibilisés sur les risques qu'ils courent et les deux Etats doivent passer à la répression. Aussi, est-il remarqué que les acteurs privés ont besoin d'un accompagnement de la part des structures d'épargne et de financement, des ONG spécialisées dans le développement social et des centres de la promotion sociale pour leur plein épanouissement. De même, l'Etat et les administrations locales doivent-ils œuvrer pour la bonne répartition des infrastructures socio-économiques. Ainsi, la troisième hypothèse, le bitumage et l'entretien des voies de communication permettront de renforcer les échanges et de les maîtriser, n'est pas vérifiée. Car les voies de communication bitumées en nombre suffisant et bien entretenues ne suffisent pas de maîtriser les échanges. Des questions se posent à cet effet :

- Pourquoi les gens empruntent-ils les circuits de la contrebande pendant qu'il existe un poste officiel de contrôle où il existe un dispositif sécuritaire pour leur protection ?

- Les acteurs privés du secteur sont-ils ignorants de l'existence du poste officiel ?

Le présent travail a des limites. Les recherches sur les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué n'ont pas pu prendre en compte les recettes générées par les échanges pour l'économie togolaise et les collectivités locales de la Préfecture du Moyen-Mono. Aussi, le volume des productions dans la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono n'ont pas été analysés. Si ce dernier aspect avait été étudié, il aurait permis d'évaluer le volume des produits localement produits dans le Moyen-Mono et celui commercialisé. Cela aurait permis de voir si les offres des producteurs ne dépassent pas leur capacité de consommation. Toute chose pouvant causer une insécurité alimentaire et aiderait à proposer un plan d'échange réglementé pour l'autosuffisance alimentaire.

Pour consolider les résultats du présent sujet, il faudra planifier au-delà des présentes analyses et élargir le champ des paramètres à prendre en compte. De plus une analyse du cadre juridique dans lequel s'opèrent les échanges entre le Bénin et Togo s'avère importante.

## Bibliographie

1. ABeGIEF, 2017 : *Agenda des frontières 2017*. Cotonou, 197 p.
2. ABeGIEF, 2015 : *Rapport national sur l'état des frontières et des espaces frontaliers en République du Bénin, Gestion 2015*. Cotonou, 51 p.
3. ABeGIEF, 2014 : *Rapport national sur l'état des frontières et des espaces frontaliers en République du Bénin, Gestion 2014*. Cotonou, 65 p.
4. ABeGIEF, 2013 : *Politique Nationale de Développement des Espaces Frontaliers (PNDEF)*. Cotonou, 68 p.
5. ABeGIEF, 2013 : *Programme National de Gestion Intégrée des Espaces Frontaliers (PNGIEF)*. Cotonou, 77 p.
6. ABeGIEF, *Echos des frontières*. N°00, Cotonou : ABeGIEF, 58 p.
7. Adam K. et Boko M., 1983 : *Le Bénin*. Cotonou : Flamboyant, Nouvelle édition, 93 p.
8. Agbon C. A., 2015 : *Cartographie prospective des dynamiques de l'espace frontalier Aplahoué (Bénin)-Tohou (Togo)*. Thèse de Doctorat, Abomey-Calavi : UAC, 190 p.
9. Agossou A. F. et Boko M., 1989 : *Croissance urbaine périphérique et investissement foncier à Adjarra*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UNB/FLASH, 97 p.
10. Agossou N., 2016 : *Fondamentaux de Géographie du Bénin*. Porto-Novo: EPA/CERADE, 69 p.
11. Agossou N., 2011 : *Zemijan conquiert le territoire béninois. L'exemple de la diffusion spatiale des taxicycle en Afrique*. Porto-Novo : Editions Populaires Africaines, 147 p.
12. Agossou N., 2004 : *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou*. Revue Autrepart n° 32. Paris, pp. 135-148.
13. Agossou N., 1991 : *Disparités régionales et aménagement en Afrique ; la modernisation de Lokossa au Bénin ; fragment de géosociographique*. Thèse

- pour l'obtention du grade de Ph.D, département de Géographie, faculté des lettres, Université Laval, Québec, 422 p.
14. Ahoussinou-Djossou O. A., 2007 : *Etude d'impact sur l'environnement urbain du pavage des rues : cas de la ville de Porto-Novo*. Mémoire de maîtrise de Géographie, FLASH/UAC, 81 p.
  15. Aizan R. S., 2008 : *La construction de l'axe routier A.B.O.K. et son impact en pays Agonlin*. Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH/UAC 76 p.
  16. Akakpo O. C., 2018 : *Le différend frontalier Bénin-Niger : une analyse sous le prisme de la géopolitique*. Mémoire de Maîtrise en ès Sciences Politiques. Parakou : Université de Parakou, FDSP, 120 p.
  17. Akueson G.-R., 1997 : *La problématique des frontières de l'Ouest de la République du Bénin : Approche juridique*. Mémoire de Maîtrise en sciences juridique. Abomey-Calavi : UNB/FASJEP, 71 p.
  18. ANDA DIAPOL, 2007 : *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest*. Paris : KARTHALA, 224 p.
  19. Assou F. K., 2001 : *Atlas monographique des communes du Bénin: commune d'Aplahoué*. Cotonou : INSAE, 3 p.
  20. Atiogbé K. M., 1980 : *Matériaux de base pour une politique des infrastructures de transport terrestre dans le bas-Bénin*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UNB/FLASH, 112 p.
  21. Banque Mondiale, 2009 : *Rapport sur le développement dans le monde : Repenser la géographie économique*. Washington, D.C., 383 p.
  22. Bonjawo J., 2002 : *Internet, une chance pour l'Afrique*. France : Kartala, 2008 p.
  23. Bossa S. A. I. et Kponnon M. S. C., 2006 : *Rôle et importance économique des transports dans le développement du département de l'Ouémé*. UAC/FLASH/DGAT, 108 p.
  24. Bourrières P., 1964 : *L'économie des transports dans les programmes de développement*, PUF. Paris, 200 p.

25. Brand D. et Durousset M., 2002 : *Dictionnaire thématique, Histoire et Géographie*. Lyon : Sirey, 6<sup>ème</sup>, 559 p.
26. Brites D., 2013 : *Eléments globaux sur les transports béninois. Notes de réflexions*. Document internet, 3 p.
27. Capo-Chichi J. G., 1985 : *Rôle des transports dans la croissance spatiale et le développement de la ville de Parakou*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UNB/FLASH, 109 p.
28. CEA, 2011 : *Rapport d'examen africain sur les transports (Résumé)*. ONU, 28 p.
29. CEDEAO, 2004 : *Convention relative au transit routier inter-Etats des marchandises*. Abuja : Secrétariat exécutif de la CEDEAO, 42 p.
30. CEDEAO, 2005 : *Atlas des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*. Ouagadougou, Document de consultation, 19 p.
31. Chassande P., 2002 : *Développement durable : Pourquoi ? Comment ?* France : Editions Edisud, 192 p.
32. Dahou K., Dahou T. et Gueye C., 2007 : *Espaces frontières et intégration régionale : Le cas « SKBo »* in Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest. Paris : KARTHALA, pp. 15-52
33. Derruau M. et Wolowiscth M., 1978 : *Géographie appliquée des transports*. In *Initiation à la géographie appliquée*, Paris, Masson, pp 159-188.
34. DGSCN, 2012 : *Recensement de population au Togo. Résultats définitifs*. Lomé : DGSCN, Volume spécial, 238 p.
35. DGSCN, 1981 : *Recensement de population au Togo. Résultats définitifs*. Lomé : DGSCN, 411 p.
36. Dias Van Dunem F. J. de F., 1969 : *Les frontières africaines*. Thèse de doctorat en Droit. Marseille : de Droit et des Sciences Economiques d'Aix-Provence, 376 p.

37. Dossou-Guédégbé O. et al., 2012 : *Transport et développement dans l'espace 2KP (Kérou - Kouandé - Péhounko)*. Revue semestrielle de Géographie du Bénin, pp 90 -109.
38. Dovonou E., 2003 : *Les aspects géographiques des projets de bitumage de la route Comè-Possotomè-Bopa-Zoungbonou : étude prospective*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UAC/FLASH, 107 p.
39. Foly K. D., 2010 : *Agriculture in the development process of Benin : 50 years after the independence*. Porto-Novo : CEBELAE, 17 p.
40. Foly K. D., 2015 : *Rôle des voies de communication dans le développement socio-économique de la commune d'Aplahoué*. Mémoire de maîtrise en Géographie. Porto-Novo : UPN/FLASH, 87 p.
41. Foucher M., 1994 : *Fronts et frontières : un tour du monde géopolitique*. Paris : Fayard, 116 p.
42. Gbéhi V. C., 2014 : *Différend territorial entre le Bénin et le Niger devant la Cour Internationale de Justice (CIJ) : Affaire Île de Lété*. Mémoire de DEA en Droit. Abomey-Calavi : UAC/EDFDSP, 119 p.
43. George P., 1974 : *Précis de géographie urbaine*. Paris : PUF, 286 p.
44. Gnèlé I. G., 1990 : *La place du complexe fluvio-lagunaire du bas-mono dans l'évolution socio-économique de la région de Grand-Popo (Province du Mono)*. Mémoire de maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UNB/FLASH, 163 p.
45. Godoui C. ; 2004 : *Impacts de l'environnement et de l'exploitation de certains ouvrages hydrauliques sur l'environnement dans les départements du Mono et du Couffo*. Mémoire de DEA en Géographie, Abomey-Calavi : UAC/EDP/ FLASH, 111 p.
46. Gonzallo G, 1994 : *Les sociétés rurales face à une expérience de développement : le cas de la SEMRY dans l'extrême-Nord du Cameroun*. Thèse de doctorat. Université Paul Valéry-Montpellier III, 256 p.

47. Hounkpèvi C.H., 2012 : *Impacts sociaux et économiques de la voie Inter-Etats Cotonou - Porto-Novo sur la commune de Sèmè-Podji (Bénin)*. Mémoire de maitrise en Géographie. UAC/FLASH/DGAT, 97 p.
48. Hoyle B. S. et Knowles R. D., 1992: *Modern transport Geography*. London: Belhaven Press, 276 p.
49. Idrissou M., 2010 : *Echanges transfrontaliers et structuration de l'espace dans le secteur Bassila-Tchamba*. Mémoire de maitrise en Géographie. UAC/FLASH/DGAT, 108 p.
50. Igué O. J. (S/d), 2006 : *Les Etats-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'ouest : le cas du Benin*. Paris : Karthala, 248 p.
51. Igué O. J. et Soulé B. G. (1992) : *Etat entrepôt au Bénin*. Paris : Karthala, 210 p.
52. Jomier A. et Lernoud F., 2009 : *Migration, pourquoi part-on ? Le dessous des cartes*. Magazine de Géopolitique produit et diffusé par ARTE/Laurène L'allinec, en collaboration avec le LEPAC ; Version française, DVD.
53. INSAE, 2002 ; *Méthodologie d'enquête sur le commerce extérieur non enregistré au Bénin*. Cotonou : 56 p.
54. INSAE-BENIN, 1979 : *RGPH 1, mars 1979 : résultats définitifs*. Cotonou : INSAE, 317 p.
55. INSAE-BENIN, 1992 : *RGPH 2, mars 1992 : résultats définitifs*. Cotonou : INSAE, 33 p.
56. INSAE-BENIN, 2002 : *RGPH 3, mars 1992 : résultats définitifs*. Cotonou : INSAE, 252 p.
57. INSAE-BENIN, 2013 : *RGPH 4, février 2013 : résultats définitifs Août 2016*. Cotonou : INSAE, 384 p.
58. Kammi Y. V. , 2026 : *La problématique de la frontière bénino-burkinabè au sujet de Kourou/Koualou ; Approche historique*. Mémoire de DEA en Histoire. Abomey-Calavi : UAC/FLASH, 59 p.

59. Kindoho M., 2003 : *Impacts du réseau routier sur les ressources naturelles et le développement durable au Bénin*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UAC/FLASH, 106 p.
60. Labazée P., 1994 : *Producteurs, consommateurs et marchands du Nord ivoirien. Aspects de la construction sociale des relations d'échanges*. Cahier des Sciences Humaines, vol. 1-2, pp. 211-227
61. Laboratoire "Connaissance du Tiers-Monde"/Pluriel débat, 1981 : *Frontières : Problèmes de frontières dans le Tiers-Monde*. Paris : Pluriel-débat/L'Harmattan/Université Paris VII, 203 p.
62. Lantokpodé E., 1990 : *Le financement des infrastructures routières au Bénin de 1980 à 1990*. Mémoire de fin de cycle I, ENA/ UNB, 98 p.
63. Laroche H., 1962 : *Le Nigeria*. In *Qui suis-je ? Le point des connaissances actuelles*, N° 1015. Paris : Presses universitaires de France, 130 p.
64. Larouge G., 2007 : *La mission des frontières*. Paris : Editions Albin Michel, 448 p.
65. Le Petit Larousse : *Dictionnaire illustré de la langue française*. Paris : Edition Larousse, 1856 p.
66. Le Robert, 2013 : *Dictionnaire de français, nouvelle édition*. Paris : Le Robert, 632 p.
67. Lishou M. R., 1989 : *Les infrastructures routières à Cotonou : présentation et problèmes*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey Calavi : UAC/FLASH, 117 p.
68. Lokossou M.-P. B. L., 2019 : *Analyse du mécanisme de suivi-évaluation du programme national de gestion intégrée des espaces frontaliers*. Mémoire de Master II en gestion de projets. Cotonou : Institut International de Management, 78 p.
69. Lombard J. et Ninot O. 2010 : *Connecter et intégrer les territoires et les mutations des transports en Afrique*. IRD – CNSR, Paris, 16 p.

70. Mairie d'Aplahoué, 2018 : *Plan de développement communal (PDC) 3<sup>ème</sup> génération de la commune d'Aplahoué : 2018 -2022*. 239 p.
71. MDTTP, 2007 : *Stratégie sectorielle des transports dans sa version actualisée*. Cotonou, 73 p.
72. Mérenne E., 1995 : *Géographie des transports*. Paris, Nathan ,192 p.
73. Mérenne E., 2008 : *Géographie des transports*. PUF, 58p.
74. Milohin D. B. et Yamontché M., 2007 : *Pilotage maritime et compétitivité portuaire : cas du port de Cotonou et perspectives*. Mémoire de Maîtrise professionnelle en Géographie. Abomey-Calavi : UAC/FLASH/DGAT, 95 p.
75. Moreau Defarges P., 1993 : *La mondialisation : Vers la fin des frontières ?* Collection RAMSES. Paris : IFRI, 140 p.
76. N'Bessa B., 1979 : *Les fonctions urbaines de Cotonou*. Thèse de Doctorat du 3<sup>e</sup> cycle. Bordeaux, 290 p.
77. Ntomba H., 2010 : *Le rôle du réseau routier dans l'intégration et la croissance économique: impacts des RING et routes de desserte agricole dans la création des richesses en RDC*. Mémoire de licence, Economie Finance, Kinshasa, 67 p.
78. OCDE, 2006 : *Perspectives économiques en Afrique 2005-2006, le cas du Bénin*. BAD/OCDE 2006, 18 p.
79. ONU, 2004 : *Convention des nations unies contre la criminalité transnationale organisée et protocoles s'y rapportant*. New York : 88 p.
80. Pazzi R., 1984 : *Aperçu sur l'implantation actuelle et les migrations anciennes des peuples de l'aire culturelle Aja-Tado*. Paris : CRA Editions, pp. 11-19.
81. Pazzi R., 1979 : *Introduction à la l'histoire de l'aire culturelle ajatado*. Lomé : INSE/UB, 323 p.
82. PDM, 2004 : *Le développement du transport au Bénin, support de conférence*. Cotonou, document internet, 3 p.

83. PGUD, 2003 : *Rapport de synthèse des activités au 31 Décembre 2002*. Cotonou, 41 p.
84. Pierre M., 1991 : *Géographie, économie et planification des transports*. Paris : PUF, 473 p.
85. Pitte J-R., 1993 : *Géographie 2<sup>nd</sup>e*. Paris : Nathan, 287 p.
86. Pitte J-R., 1993 : *Transports et organisation de l'espace. Géographie 2<sup>nd</sup>e*. Editions Nathan, pp 174 -177.
87. Préfecture du Moyen-Mono, 2004 : *Monographie de la préfecture du Moyen-Mono*. Togo, Région des plateaux, 27 p.
88. REPUBLIQUE DU BENIN et REPUBLIQUE FEDERALE DU NIGERIA, 1999 : *Rapport du sous-comité technique sur la reconnaissance des bornes et les emplacements des villages litigieux dans le secteur département du Borgou (Bénin)/Etats du Niger et de Kébbi (Nigeria)*. 41 p.
89. Sagbo N-D., 2003 : *Contribution à l'aménagement de la ville de Djougou*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : DGAT/FLASH, 96 p.
90. Schwartz D., 1995 : *Méthodes statistiques à l'usage des médecins et des biologistes*. 4<sup>ème</sup> édition, Paris, 314 p.
91. Sègla L. F., 2009 : *Contribution à une gestion intégrée des espaces frontaliers du Bénin*. Mémoire de fin de formation au cycle II pour l'obtention du diplôme d'administration. Abomey-Calavi : UAC/ENAM, 107 p.
92. Sènou A. et Hounnonvi C., 2011 : *Analyse des entraves au développement du transport routier : la dégradation des routes et la multiplicité des postes de contrôle routier*. Mémoire de fin de formation pour l'obtention du diplôme de technicien supérieur - Université d'Abomey- Calavi, 76 p.
93. Sossou-Agbo A. L., 2012 : *Dynamique territoriale à la frontière bénino-nigériane : rôle des marchés du Sud-Est.*, Geneve/Grenoble, France : Brit XI, HAL, 23 p.

94. Statistique Canada, 2010 : *Méthodes et pratiques d'enquêtes*. Ottawa : Centre de contact national de Statistique Canada 434 p.
95. Tchitchi T. Y., 2009 : *Profils linguistique et sociolinguistique du Bénin*. Université d'Abomey-Calavi : Ablodè, DDC, pp 31-56.
96. Tokoudagba C. M. T., 2015 : *Transports routiers et ferroviaires au Bénin : portée économique et sociale*. Mémoire de DEA en Géographie, Abomey-Calavi : UAC/EDP/ FLASH, 137 p.
97. Tossa T. J., 1982 : *Les effets géographiques du chemin de fer au Bénin*. Thèse de Doctorat du 3<sup>e</sup> cycle. Bordeaux : Talence, 273 p.
98. Vichemey K. S. F. S., 2007 : *Les contraintes du développement socio-économique liées à l'état des réseaux de communication dans la commune de Covè*. Mémoire de Maîtrise de Géographie. Abomey-Calavi : UAC/FLASH, 93 p.

## Listes des figures

Figure 1 : Situation géographique et administrative du secteur Aplahoué-Moyen-Mono.....	29
Figure 2 : Evolution de la population d'Aplahoué de 1979 à 2013 .....	35
Figure 3 : Evolution démographique de la préfecture du Moyen-Mono .....	36
Figure 4 : Synthèse des voies de communication d'Aplahoué et du Moyen-Mono .....	43
Figure 5 : Marchés frontaliers entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué .....	53
Figure 6 : Evolution des volumes des produits de 2008 à 2017 à Hounsahoué .	60
Figure 7 : Répartition des commerçants par groupe socio-culturel .....	70
Figure 8 : Répartition des conducteurs par groupe socio-culturel .....	74
Figure 9 : Répartition des <i>zemijans</i> par groupe socio-culturel.....	77
Figure 10 : Evolution des recettes au poste de douane de Hounsahoué .....	79
Figure 11 : Utilisation des bénéfices par les transporteurs .....	87
Figure 12 : Utilisation des bénéfices par les commerçants.....	88
Figure 13 : Modèle d'analyse des échanges inter-Etats à l'aide de FFOM .....	90

## Liste des tableaux

Tableau I : Synthèse de la recherche documentaire .....	22
Tableau II : Répartition des personnes enquêtées .....	26
Tableau III : Répartition des responsables administratifs et personnes ressources .....	27
<b>Tableau IV</b> : Les marchés de la première catégorie à Aplahoué-Moyen-Mono	49
Tableau V : Les marchés de la deuxième catégorie à Aplahoué-Moyen-Mono.	51
Tableau VI : Localités inter-Etats proches de la ligne frontière .....	57
Tableau VII : Produits passant par le poste de douane de Hounsahoué .....	59
Tableau VIII : Types de produits des issues de la contrebande .....	61
Tableau IX : Volume moyen des produits à Ahossanou et à Djossoussanou .....	62

Tableau X : Volume moyen journalier des produits transitant par les issues routières .....	64
Tableau XI : Typologie des commerçants selon l'âge .....	69
Tableau XII : Typologie des conducteurs de véhicules selon l'âge.....	72
Tableau XIII : Appartenance des véhicules de transport par tranche d'âge .....	73
Tableau XIV : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon l'âge .....	76
Tableau XV : Apport des échanges dans la mobilisation des fonds propres de 2008 à 2017 .....	81
Tableau XVI : Estimation des bénéfices réalisés par les commerçants.....	82
Tableau XVII : Estimation des profits réalisés par les transporteurs.....	83
Tableau XVIII : Estimation des recettes réalisées par passeurs aux embarcadères .....	85

### **Liste des photos**

Photo 1 : RNIE 4 à la sortie nord d'Aplahoué .....	38
Photo 2 : Vue partielle d'Agodougou et d'Agogomey par rapport à la ligne frontière .....	58

### **Liste des planches**

Planche 1 : Etat des voies RN 2 (a), RN 2 bis (b) et RN 34 (c) d'Aplahoué.....	38
Planche 2 : Vues partielles de deux pistes de desserte d'Aplahoué.....	39
Planche 3 : Vues partielles de deux voies routières dans la Préfecture du Moyen-Mono.....	40
Planche 4 : Vues partielles des embarcadères d'Aplahoué et du Moyen-Mono	41
Planche 5 : Vues partielles des marchés d'Azovè (a) et de Kplékplémé (b) .....	47
Planche 6 : Vues partielles des marchés de Saligbé (a) et de Kédjihoué (b) .....	50
Planche 7 : Vues partielles des marchés de Tohou (a) et d'Atomè (b).....	51
Planche 8 : Vues partielles des gares de taxi-moto à Azovè (a), Atomè (b) et Kplékplémé (c) .....	75
Planche 9 : Vues partielles de salles de cours du CEG Agodougou (a) et du CEG Kplékplémé (b).....	92

# Annexes

## Annexe 1 : Point des voies routières de la commune d'Aplahoué

Identification	Désignation des tronçons	Linéaire en km dans la commune d'Aplahoué	Etat actuel	Praticabilité
RNIE 4	Hounsahoué - Azovè - Lokossouhoué	20,5	Bitumé et bon état	Permanente
RN 2 bis	Djakotomey-Azovè	3,5	Bitumé et début de dégradation	Permanente
RN2	Aplahoué - Lodji (Djakotomey)	3	En terre et assez-bon état	Permanente
RN 34	Aplahoué - Agodogoui	46	En terre et assez-bon état	Permanente
RN 35	Azovè – Bétoumey (Djakotomey)	2	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 1	Hédétoumey-Laougan	11	En terre, mauvais	Permanente
Piste 2	Atomey-Volly	9	En terre, mauvais	Saisonnaire
Piste 3	Lonkly-Godohou	9,6	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 4	Takpatchiomey-Mahougbehoué	9,8	En terre, mauvais	Permanente
Piste 5	Agodogoui- Douso	11	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 8	Kissamey-Hédétoumey	5	En terre, passable	Permanente
Piste 9	Djikpamey-Matekpè-Fleuve Mono	16	En terre, mauvais	Permanente
Piste 10	Sodjagohoué-Lonkly	7	En terre, mauvais	Permanente
Piste 11	Eglimey-Lagbavé	3	En terre, mauvais	Permanente
Piste 12	Dakuinihoué-Kogbétohoué	6	En terre, mauvais	Permanente
Piste 13	Boloumey -Lonkly	5	En terre, mauvais	Permanente
Piste 14	Sinlinta - Kidji	6	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 15	Dotohoue -Voudjèmè	6	En terre, mauvais	Permanente
Piste 16	Azondogahoue -Hévi Séhonouhoué	6	En terre, mauvais	Permanente
Piste 17	Kédjihoué-Zamè	14	En terre, mauvais	Permanente
Piste 18	Wagba-Séhonouhoué-voie d'Atomey	7	En terre, mauvais	Permanente
Piste 19	Aboloumey-Vignonhoué	12	En terre, mauvais	Permanente

Piste 20	Gbézé-Dabohoué (Ahossanou)	11	En terre, mauvais	Permanente
Piste 21	Hontonmey-voie d'Atomey	3	En terre, mauvais	Permanente
Piste 22	Agodogoui-Fleuve Couffo	15	En terre, mauvais	Permanente
Piste 23	Vincenhoué-Fleuve Couffo	10	En terre, mauvais	Saisonnaire
Piste 25	Sodjagohoué –Fleuve Couffo	18	En terre, mauvais	Permanente
Piste 26	Avégodo- Djossoussanou	14	En terre, mauvais	Permanente
Piste 27	Zohoudji-Kpélizi	9	En terre, mauvais	Permanente
Piste 28	Agodogoui-Gougouta	20	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 29	Yèhouémey-Atchihoué	4	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 30	Dékanmey-Houétan	5	En terre, assez-bon	Permanente
Piste 31	Itouhoué-Atto Sobichhoué	7	En terre, assez-bon	Permanente
<b>Total</b>		<b>340,4</b>	-	-

**Source :** Service Technique / Mairie d'Aplahoué et enquêtes de terrain, août 2018

## **Annexe 2 : Point des voies routières du Moyen-Mono**

<b>Identification</b>	<b>Désignation des tronçons</b>	<b>Linéaire en km dans la Préfecture du Moyen-Mono</b>	<b>Etat actuel</b>	<b>Praticabilité</b>
Route N°1	Hounsaoué-Tohoun-Cossihoué	15	Bitumé et en bon état	Permanente
Route N°1	Tohoun-Tado-Kpléklémé-Katahoué	50	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 1	Tado - Halimé - Ahassomé	16	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 2	Tado – Gbogbo (Frontière Haho)	14	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 3	Tado – Kpatyéme	12	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 4	Tado – Vodjémé - Dekadé	7,5	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 5	Kpatyéme - Ahassomé	8,5	En terre et assez-bon état	Saisonnaire
Piste 6	Ahassomé – Chiymé - Kléklémé	18,5	En terre et assez-bon état	Permanente

Piste 7	Ahassomé – Gamé (Frontière Ogou)	8,5	En terre et assez-bon état	Permanente
Piste 8	Kplékplémé - Fiossouhoué	3,7	En terre et assez-bon état	
<b>Total</b>		<b>153,7</b>	-	-

Source : Préfecture du Moyen-Mono et enquêtes de terrain, avril 2018

### Annexe 3 : Flux de passagers aux embarcadères entre Aplahoué et Moyen-Mono

Embarcadères	Jour du marché d'Azovè		Atres jours	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Ahossanou	85	40	50	43
Djossoussanou	163	35	32	12

Source : Enquêtes de terrain, juillet 2014 et avril 2018

### Annexe 4 : Recettes douanières au poste de Hounsahoué pour la redevance territoriale à la Commune d'Aplahoué

<i>Années</i>	<i>Recettes en million de francs CFA</i>
2012	11 471 522
2013	23 895 012
2014	20 868 892
2015	10 369 556
2016	9 072 000
<b>Moyenne</b>	<b>15 135 396,4</b>

Source : Extrait des comptes de la Mairie d'Aplahoué, octobre 2018

**Annexe 5 :**

**QUESTIONNAIRE A L'ENDROIT DES COMMERCANTS**

**I- Identité et sociologie**

1. Nom et prénom (s) et contact : .....
- .....
2. Sexe : F  ou M
3. Age : .....
4. Lieu de résidence : .....
5. Ethnie : .....
6. Langue(s) parlée(s) : .....
7. Niveau d'instruction : Néant  Primaire  Secondaire   
Universitaire
8. Formation professionnelle : .....
- .....

**II- Produits et transport**

9. Nature des produits : Agricole  Manufacturé  Artisanal
10. Lieu(x) d'approvisionnement des produits :
- du Bénin : .....
- du Togo : .....
11. Fréquence des approvisionnements : .....
12. Quantité par approvisionnement : .....
13. Moyen de transport :
- a) Vélo  Moto  Véhicule léger  Véhicule lourd
- Charge humaine  Pirogue  Autres : .....
- b) Personnel  Privé
14. Voie de transport reconnue par le pouvoir public : Oui  Non

15. Paiement de taxe douanière : Oui  Non

Si oui combien : .....

16. Paiement de taxe à la municipalité : Oui  Non

Si oui combien : .....

### III- Problèmes

17. Etats des voies : Mauvais  Assez-bon  Bon

18. Difficulté douanière : Oui  Non

19. Insécurité :

a) Accident de la circulation : Oui  Non

b) Braquage : Oui  Non

c) Autres : .....

.....

20. Rançonnements :

a) Oui  Non

b) Par : Douaniers  Gendarmerie  Policier

Agent de la fiscalité locale

# GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES AUTORITES LOCALES

## I- Identité

Nom et Prénoms :.....

Titre (Fonction occupée) : .....

Contacts :.....

## II- Questions sur les produits en échanges

1- Quels sont les produits commercialisés sur le Togo à partir de votre commune ?

.....  
.....  
.....

2- Quel est le tonnage de chaque produit ?

.....  
.....  
.....  
.....

3- Qui sont les acteurs des échanges ?

.....  
.....  
.....

4-

### • QUESTIONS SUR L'ETAT DES VOIES

4- Comment appréciez-vous l'état actuel des voies de communication de votre commune ?

5- Les voies sont-elles praticables durant toutes les saisons ?

6- Quelles sont les voies qui présentent de grandes dégradations ?

7- Quelles sont les voies qui présentent moins de dégradations ?

• **QUESTIONS SUR L'ENTRETIEN DES VOIES**

8- Existe-il des structures d'entretien des voies ?

Si oui, les quelles ?

.....  
.....  
.....

9- Quels sont les opérations d'entretien des routes qui ont eu lieu ?

10- Quand est-ce ses différentes opérations ont eu lieu ?

11- Entretenez-vous la voie fluviale? Si oui, comment ?

12- Combien de fois ces opérations sont effectuées par an ?

13- Comment ces opérations sont financées ?

14- L'Etat vous apporte-t-il des aides :

- financières ? Si oui, à quelle hauteur ?

- matérielles ? Si oui, comment ?

• **QUESTIONS SUR LE ROLE DES VOIES**

15- En quoi les voies de communication vous aident-elles pour le développement de la commune :

- sur le plan social ?

- sur le plan économique ?

16- Quel est l'apport des voies de communication dans les recettes de la commune ?

- **QUESTIONS SUR LES PERSPVTIVES**

17- Quels sont les projets pour ;

- l'entretien des voies ?

---

---

- le bitumage des routes ?

---

---

- le pavage des routes ?

---

---

18- Quelles sont les mesures prises pour la voie fluviale ?

---

---

19- Quelles sont les mesures en cours pour permettre aux voies de communication de jouer pleinement leur rôle dans le développement socio-économique de la commune ?

---

---

- **QUESTIONS SUR LES PROBLEMES DES VOIES**

20- Quels sont les problèmes que connaissent actuellement les voies de communication ?

---

---

---

---



## Table des matières

Sommaire.....	2
Dédicace .....	3
Remerciements .....	4
Sigles, acronymes et abréviations .....	6
Résumé .....	7
Abstract.....	7
Introduction .....	8
Chapitre I : Cadres théorique et méthodologique de l'étude .....	11
1.1. Cadre théorique de l'étude .....	11
1.1.1. Revue de littérature .....	11
1.1.2. Justification du sujet.....	14
1.1.2.1. Problématique.....	14
1.1.2.2. Objectifs de recherche .....	17
1.1.2.3. Hypothèses de recherche .....	17
1.1.3. Clarification de quelques concepts.....	18
1.2. Approche méthodologique .....	20
1.2.1. Collecte des données .....	20
1.2.1.1. Nature des données collectées.....	20
1.2.1.2. Techniques de collecte des données générales .....	21
1.2.1.3. Techniques de collecte des données spécifiques.....	23
1.2.1.4. Echantillonnage .....	24
1.2.3. Traitement des données et analyse des résultats .....	27
Chapitre II : Fondements des échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué .....	28
2.1. Cadre géographique de l'étude.....	28
2.2. Caractéristiques géophysiques du milieu d'étude.....	30
2.2.1. Aspect climatique .....	30
2.2.2. Aspect géomorphologique.....	31
2.2.3. Aspect pédologique .....	31
2.2.4. Aspect hydrographique .....	32
2.3. Fondements socioculturels .....	32
2.3.1. Histoire du peuplement d'Aplahoué-Moyen-Mono.....	32
2.3.2. Groupes socioculturels d'Aplahoué-Moyen-Mono .....	33
2.3.3. Caractéristiques démographiques d'Aplahoué-Moyen-Mono .....	34
2.4. Infrastructures des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono.....	36
2.4.1. Voies de communication .....	37

2.4.2. Les Marchés .....	45
2.4.2.1. Les principaux marchés.....	45
2.4.2.2. Les marchés secondaires .....	48
Chapitre III : Mode opératoire des échanges entre Aplahoué et le Moyen-Mono .....	55
3.1. Circuits d'échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	55
3.1.1. Circuit formel entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	55
3.1.2. Circuit informel entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	56
3.2. Typologie des produits échangés entre Aplahoué et le Moyen-Mono .....	58
3.2.1. Produits transitant par le poste de douane de Hounsahoué.....	59
3.2.2. Produits transitant par les voies de la contrebande .....	61
3.3. Typologie des acteurs des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono.....	65
3.3.1. Acteurs publics .....	66
3.3.1.1. Douaniers.....	66
3.3.1.2. Policiers et gendarmes.....	66
3.3.2. Commerçants.....	67
3.3.2.1. Collecteurs ruraux .....	68
3.3.2.2. Revendeurs urbains .....	68
3.3.3. Transporteurs.....	71
3.3.3.1. Conducteurs de véhicules à quatre roues .....	71
3.3.3.2. Conducteurs de taxi-moto .....	75
3.3.3.2. Les passeurs.....	78
3.4. Enjeux socioéconomiques des échanges .....	78
3.4.1. Recettes effectuées au poste de douane à Hounsahoué.....	78
3.4.2. Recettes collectées par la Mairie d'Aplahoué.....	80
3.4.3. Profit réalisé par les acteurs privés.....	82
3.4.3.1. Chez les commerçants .....	82
3.4.3.2. Chez les transporteurs .....	83
3.4.3.3. Chez les passeurs.....	84
3.4.4. Enjeu social des échanges entre Aplahoué et Moyen-Mono .....	85
3.4.4.1. Considération du secteur d'Aplahoué par l'Etat béninois .....	85
3.4.4.2. Chez les transporteurs .....	87
3.4.4.3. Chez les commerçants .....	88
3.5. Défis liés aux échanges dans le secteur d'Aplahoué.....	90
3.5.1. Célérité dans les opérations douanières et contrôle efficace .....	91
3.5.2. Renforcement du réseau routier .....	92
3.5.3. Considération sociale .....	92

3.5.4. Accompagnement aux acteurs privés.....	93
Conclusion.....	95
Bibliographie.....	98
Listes des figures.....	107
Liste des tableaux.....	107
Liste des photos.....	108
Liste des planches.....	108
Annexes.....	109