

REPUBLIQUE DU BENIN

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la  
Recherche Scientifique



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

Mémoire présenté en vue de l'obtention des crédits associés au diplôme de  
LICENCE PROFESSIONNELLE EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie

Spécialités : Analyse des Projets & Analyse des Politiques de Développement

Analyse des effets socio-économiques de la phase I du Programme  
d'Appui au Sous-secteur Transport Rural (PASTR I) dans la commune  
d'Allada



Réalisé et présenté par :

EDDEH Ahouéfa Farelle & TCHIBO Roméo Prosper

Sous la direction de :

Maitre de stage :

M. FASSINOU Licius Arsène  
Responsable du Budget et de  
l'Administration au Fonds

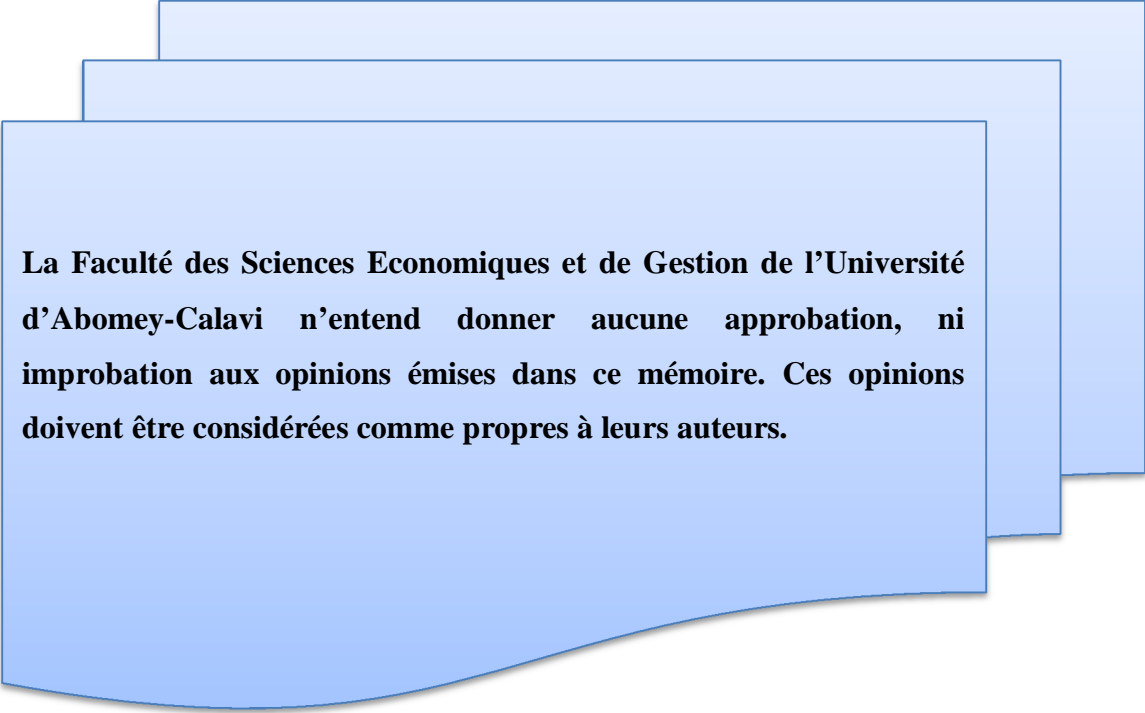
Directeur de mémoire:

Dr. Jean ADANGUIDI  
Enseignant à la FASEG-UAC

Année Académique : 2015 – 2016

Date de dépôt du mémoire : / /

## **Avertissement**



**La Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de l'Université d'Abomey-Calavi n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.**



Je dédie ce travail à :

- A mon père Innocent EDDEH et à ma mère Estelle DOSSOU.

**Farelle Ahouéfa EDDEH**



Je dédie ce travail à :

- A mon tuteur Aimé AKANDO et à ma mère Delphine LONMADON.

**Romeo Prosper TCHIBO**

## REMERCIEMENTS

Le présent document étant l'aboutissement d'un long processus d'efforts et de sacrifices consentis par plusieurs personnes, nous avons donc le devoir de leur adresser nos profonds sentiments de gratitude.

Nous adressons notre sincère remerciement :

- ▀ Au doyen de la FASEG, le Professeur Charlemagne IGUE ;
- ▀ notre maître de mémoire, le Docteur Jean ADANGUIDI, qui malgré ses multiples occupations, a accepté d'assurer la direction de ce mémoire ;
- ▀ A tous les enseignants de la FASEG pour tout le savoir qu'ils nous ont donné tout au long de ces trois années de formations ;
- ▀ A notre maître de stage, Monsieur FASSINOUC Lucius Arsène, pour ces suggestions et pour son appui à la rencontre des différents acteurs lors de nos enquêtes de terrain ;
- ▀ Au coordonnateur de l'Association de Développement pour le Transport Rural (ADTR), Monsieur DOSSOU Samuel pour tous ses apports et contributions pour la réalisation de ce mémoire ;
- ▀ A Monsieur Placide BADJI, Economiste des transports et infrastructures ;
- ▀ A Monsieur Roméo MITCHAI, en fonction à la Direction de l'Entretien Routier ;
- ▀ A Monsieur Gilbert MEDJE pour tout le soutien et ses multiples conseils ;
- ▀ A Monsieur Noël AHOUDJO pour tout le soutien et ses multiples conseils ;
- ▀ A tout le personnel du Fonds routier pour leurs différents apports et franche collaboration pendant toute la période que nous avons passé avec eux ;
- ▀ A tous nos amis Descartes, Astride ; Kevin ; Alice ; Romulus, Coster, Euphreme, James pour leur soutien sans cesse renouvelé ;
- ▀ A tous ceux dont les écrits ont contribué à la réalisation de ce document.

## LISTES DES SIGLES ET ABREVIATIONS

|                |  |
|----------------|--|
| <b>ADTR</b>    | : Association pour le Développement des Transports Ruraux        |
| <b>BE</b>      | : Bureau d'Etude   |
| <b>CNTR</b>    | : Conseil National du Transport Routier                          |
| <b>DANIDA</b>  | : Agence Danoise pour le Développement International             |
| <b>DDTPT</b>   | : Direction Départemental des Travaux Publics et des Transports  |
| <b>DERPR</b>   | : Direction de l'Entretien Routier des Pistes Rurales            |
| <b>DGTP</b>    | : Direction Générale des Travaux Publics                         |
| <b>FCFA</b>    | : Franc de la Communauté Financière Africaine                    |
| <b>FR</b>      | : Fonds Routier  |
| <b>HIMO</b>    | : Haut Intensité de Main d'Œuvre                                 |
| <b>HIEQ</b>    | : Haute Intensité D'équipements                                  |
| <b>ITR</b>     | : Infrastructure de Transport Rural                              |
| <b>MIT</b>     | : Ministère des Infrastructures et des Transports                |
| <b>PASR</b>    | : Programme d'Appui au Secteur Routier                           |
| <b>PASTR</b>   | : Programme d'Appui au Sous-secteur Transport Rural              |
| <b>PIB</b>     | : Produit Intérieur Brut   |
| <b>PME</b>     | : Petites et Moyennes Entreprise                                 |
| <b>SP/CNTR</b> | : Secrétariat Permanent du Conseil National de Transport Routier |
| <b>SCRP</b>    | : Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté         |
| <b>SNTR</b>    | : Stratégie Nationale de Transport Routier                       |
| <b>UE</b>      | : Union Européenne   |

## **LISTE DES TABLEAUX**

|  |    |
|--|----|
| <b>Tableau 1</b> : Analyse comparative de HIEQ / HIMO .....                                      | 12 |
| <b>Tableau 2</b> : Répartition de la population d'Allada selon le sexe .....                     | 16 |
| <b>Tableau 3</b> : Strate de la population mère.....   | 17 |
| <b>Tableau 4</b> : Echantillon représentatif de la population mère .....                         | 17 |
| <b>Tableau 5</b> : Evolution du trafic le jour des marchés dans les zones d'études.....          | 18 |
| <b>Tableau 6</b> : Variations du nombre de commerçant et la clientèle dans les arrondissements.. | 19 |
| <b>Tableau 7</b> : Variation de la quantité des produits vivriers.....                           | 19 |
| <b>Tableau 8</b> : Variation de la production animale .....                                      | 19 |
| <b>Tableau 9</b> : Variation des revenus mensuels des ménages interroge.....                     | 20 |
| <b>Tableau 10</b> : Main d'œuvre et matériels différenciés selon le groupe.....                  | 36 |

## **LISTE DES HISTOGRAMMES ET GRAPHIQUES**

|  |    |
|--|----|
| <b>Histogramme 1</b> : Variation en moyenne des vendeurs et acheteurs dans les études..... | 32 |
| <b>Histogramme 2</b> : Variation de la production agricole dans les zones d'études.....    | 33 |
| <b>Histogramme 3</b> : Variation de la production animale dans les zones d'études.....     | 34 |
| <b>Graphique1</b> : Catégories socio-économiques sur chantiers HIMO.....                   | 37 |
| <b>Graphique 2</b> : Catégories socio-économiques sur chantiers mécanisés.....             | 37 |
| <b>Figure 1</b> : droite de régression entre le pouvoir d'achat et le revenu.....          | 39 |

## **SOMMAIRE**

|  |    |
|--|----|
| Introduction .....   | 1  |
| Chapitre 1: Cadre théorique ; la revue de la littérature et méthodologie de recherche..... | 3  |
| Section 1 : Cadre théorique de l'étude.....  | 3  |
| Section 2 : Revue de la littérature et méthodologie de recherche.....                      | 6  |
| Chapitre 2: Cadre institutionnel, déroulement du stage et analyse des résultats.....       | 24 |
| Section 1 : Cadre institutionnel de l'étude.....   | 24 |
| Section 2 : Déroulement du stage .....   | 32 |
| Section 3 : Présentation et analyse des résultats.....                                     | 32 |
| Conclusion .....   | 42 |
| Bibliographie.....   | 43 |
| Tables des matières .....  | 45 |
| Annexe.....  | a  |

## Résumé

La présente recherche porte sur l'analyse des effets socio-économiques du Programme d'Appui au sous-secteur de Transport Rural dans la commune d'allada. Elle se propose de ressortir l'impact de l'aménagement des ITR par la méthode HIMO dans l'amélioration des conditions de vie de la population bénéficiaire. Les données utilisées pour cette étude proviennent d'une enquête réalisée auprès des différents acteurs intervenant dans le programme mais aussi de la population bénéficiaire de la commune.

Les résultats montrent que l'aménagement des ITR a permis l'augmentation du flux des échanges commerciaux, l'amélioration de la mobilité de la population en matière d'accès aux infrastructures socio communautaires.

La méthode HIMO a permis également la redistribution des revenus donc a entraîné une amélioration des conditions de vie des bénéficiaires. Rappelons ce pendant que cette méthode ne rend pas les pistes durable. Pour cela les mairies elles –mêmes doivent continuer à assurer un entretien courant de ces ITR.

Mots clés : la méthode HIMO ; ITR ; PASTR.

## Abstract

This is the analysis of socio-economic effects of the Support Program for Rural Transport sub-sector in the town of Allada. It intends to highlight the impact of the development of the ITR by HLI method in improving the living conditions of the beneficiary population. The data used for this study come from a survey of various actors involved in the program but also the beneficiary population of the municipality.

The results show that the development of ITR has allowed increased trade flows, improving the mobility of the population in access to community social infrastructure. The labor-intensive method also allowed the redistribution of income thus resulted an improvement in the living conditions of the beneficiaries. Recall that while this method does not make them sustainable trails. For this city hall -Same they must continue to ensure regular maintenance of these ITR.

**Keywords:** HIMO method; ITR; PASTR.

## INTRODUCTION

Un demi-siècle après les indépendances de la plupart des Etats africains, force est de constater que d'importants efforts restent à consentir pour amorcer un développement harmonieux. Les différents domaines de la vie socio-économique présentent des insuffisances dont il faut tenir compte pour une réelle articulation des secteurs vitaux susceptibles de produire des effets de développement probants. Le secteur des transports s'illustre parmi tant d'autres du fait qu'il est au cœur des problématiques prioritaires à prendre en compte pour sortir nos pays du sous-développement. En effet, les transports tiennent une place prépondérante, voire essentielle dans le monde. Principal vecteur des échanges commerciaux et économiques, il constitue l'artère de nos sociétés de consommation. Ils jouent un rôle majeur de facilitation du commerce, et ils sont indispensables pour permettre la percée sur les marchés intérieurs, régionaux et même mondiaux. Cependant 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 les infrastructures de transport rural permettent de surmonter. En réduisant l'obstacle majeur qu'est la distance, c'est-à-dire en abaissant les coûts de déplacement physique des biens et des personnes, le transport, favorise les échanges, étend les activités productrices et contribue à la création des richesses. L'investissement dans les transports représente globalement un énorme potentiel non exploité de création d'emplois productifs. Au Bénin, à l'instar de nombre de pays africains, au moins 90% des échanges internes se font par le transport routier. Les zones rurales où sont concentrées la grande partie de la population nationale, regorgent de potentiels peu ou pas du tout exploités par le manque d'accès acceptable (document sur la pérennisation de l'emploi HIMO). C'est conscient de cette problématique de développement que le Bénin s'est engagé depuis peu dans un processus de conduite de son développement par une place de choix réservée au sous-secteur transport rural (document de programme PASTR ,CNTR ,mars 2014). Ainsi le développement des Infrastructures de Transport Rural(ITR) constitue une composante importante des priorités du gouvernement du Benin dans sa Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté(SCRCP) (document de programme

PASTR, CNTR, Mars 2014). C'est dans l'optique d'étudier les effets socio-économiques de ces processus que notre étude porte sur **l'Analyse des effets socio-économiques du Programme d'Appui au Sous-secteur Transport Rural phase I (PASTR I) dans la commune d'Allada**. Les résultats des recherches de cette étude sont présentés en deux chapitres dont le premier chapitre consacré à la présentation du cadre théorique, la revue de la littérature et la méthodologie de recherche de l'étude et le second au cadre institutionnel de notre étude et analyse des résultats.

## **CHAPITRE 1: CADRE THEORIQUE, REVUE DE LA LITTERATURE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE**

A travers ce chapitre nous présenterons le cadre théorique, la revue de littérature et la méthodologie de recherche de notre étude.

### **SECTION 1- CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE**

#### **1-1- PROBLEMATIQUE**

Le transport représente l'une des activités humaines les plus importantes dans le monde. A ce titre ils occupent une place de choix dans l'économie des pays. Par exemple au 19<sup>ème</sup> siècle, la supériorité économique des pays d'Europe (la France, la Grande Bretagne, l'Allemagne et l'Angleterre) est due en grande partie au développement de leurs infrastructures de transport. A titre d'exemple l'Angleterre a pris la tête des pays Européens grâce à ses ressources naturelles fortes bien situées (le charbon et le fer) et surtout à son réseau de transport adapté à l'évacuation de ses produits ; la Grande-Bretagne, qui sans le développement conjoint de transport et de l'agriculture n'aurait pu acquérir une aussi forte avance sur les autres pays par sa seule industrialisation. Cette importance a été bien cernée par le Bénin.

La route est l'une des solutions les plus envisagées lorsqu'il s'agit de désenclaver une région isolée, de drainer le trafic d'une zone, de permettre l'accès aux infrastructures de références social. En matière de réduction de la pauvreté surtout en milieu rural où les problèmes d'accessibilité se posent avec acuité, le transport routier, contribue à la réduction des coûts et par conséquent, accrois le revenu réel des pauvres. Il est admis que ce secteur contribue au PIB à hauteur de 7% (document de PASTR II version final mars 2014).En milieu rural, le transport tient une place prépondérante, étant donné que 70%(PASTR II 2014) de la population vit en milieu rural et que l'agriculture constitue un élément essentiel à sa survie. Il va donc de soi que l'état des routes revêt un grand intérêt pour elle car l'impraticabilité des routes menace la suivie de nombreuses petites activités et métiers ruraux alors que ceux-ci occupent la moitié de la population active. Cependant, le Benin, comme la plupart des pays sous développé, est confronté à des problèmes liés au transport en milieu

rural. L'absence de pistes rurales reliant les villages, les zones de cultures et les marchés représente un frein considérable au développement socio-économique des régions concernées. Or, le développement socio-économique d'une nation appelle à un aménagement cohérent et conséquent du territoire, ce qui passe par la mise en place de moyens de communication (routes...) permettant un accès facile dans les différentes divisions administratives : régions, départements, arrondissements, communautés rurales.

L'Etat béninois n'a cessé depuis l'indépendance de mener des actions visant à réaliser des infrastructures de transport et plus spécifiquement routières. La volonté des autorités du pays à mettre en place des infrastructures routières a alors façonné le territoire national et a offert de nouvelles opportunités de développement aux espaces desservis. Ainsi plus de 6000 km de routes (bitumées, voies urbaines et en terre) ont été réalisées, avec des parcs automobiles et des gares routières pour soutenir l'activité transport. Mais malgré les efforts consentis par le Gouvernement du Bénin pour améliorer les performances de son économie, ceux-ci sont toujours faibles et sont tributaires de la faible capacité des infrastructures économiques et sociales, du faible développement de l'entrepreneuriat et de l'insuffisance de la main d'œuvre qualifiée dans les secteurs porteurs de l'économie béninoise. Le poids de ces contraintes est plus durement ressenti dans les zones rurales qui demeurent toujours fortement enclavées. Il en résulte que les paysans vivent dans un certain isolement sans un bon accès pour commercialiser leurs surplus de production ou pour importer des intrants agricoles. Par ailleurs, l'état dégradé des routes oblige les agriculteurs à pratiquer une agriculture de subsistance entraînant la paralysie du développement des régions à fort potentiel agricole, situation qui handicape sérieusement le transport de la production excédentaire et des cultures d'exportation vers les marchés et vers les grandes villes. Les échanges commerciaux de produits manufacturés sont également ralentis. Sans infrastructures de transport adéquates ou sans moyens de déplacement, de nombreux petits métiers ruraux sont menacés dans leur survie. C'est tout le secteur privé qui en pâtit donc, alors que ces métiers contribuent fortement à la formation du Produit Intérieur Brut (PIB) du pays et occupent plus de la moitié de la population active. Il a été cependant observé, à l'issue de différentes études réalisées dans le pays, que les périodes suivant le désenclavement des zones agricoles sont importantes et pourraient avoir une incidence majeure sur le climat des affaires.

C'est au vue de ces études que le Programme d'Appui au Secteur Routier (PASR) qui, est un programme précédant le PASTR et destiné à appuyer le secteur routier au Bénin dont, l'objectif principal est de contribuer à l'amélioration des conditions socio-économiques en réduisant les coûts de transport et en améliorant l'accessibilité dans les zones rurales, a été élaboré et exécuté.

Destiné au désenclavement des milieux ruraux incluant la méthode Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO), le Programme d'Appui au Sous-secteur de Transport Rural (PASTR) vient en continuité au PASR et fait partie intégrante des différentes stratégies de développement du pays. Il s'inscrit notamment dans le Cadre Stratégique National de la Stratégie de Croissance et de la Réduction de la Pauvreté (SCRCP). Ce programme opérationnalise l'objectif de développement de la (SNTR) Stratégie Nationale de Transport Rural) à savoir <<contribuer à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté pour l'amélioration de la mobilité en milieu rural de façon durable>>.

C'est pour mieux comprendre les effets socio-économiques du PASTR dans la commune d'Allada que nous avons choisi le thème : Analyse des effets socio-économiques du PASTR dans la commune d'Allada.

## **1-2- Objectifs et Hypothèses**

### ***1-2-1-Objectif général :***

La présente étude a pour objectif global d'analyser l'effet socio-économique du programme d'appui au sous-secteur transport rural sur la commune d'Allada

### ***1-2-2-Objectifs spécifiques :***

O1 : Montrer l'importance économique de l'aménagement des Infrastructures de Transport Routier (ITR) sur les activités commerciale dans la commune d'Allada ;

O2 : Evaluer les effets de la mise en œuvre du PASTR par la méthode HIMO sur les conditions de vie des populations d'Allada.

### ***1-2-3-Hypothèses :***

En tenant compte des informations sur la réalisation du PASTR dans la commune d'Allada, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

H1 :L'entretien périodique /aménagement des ITR facilite les échanges commerciaux dans la commune.

H2 : La réhabilitation/entretien périodique des pistes par la méthode HIMO assure plus de retombées socio-économiques en terme d'amélioration du revenu des populations.

## **SECTION 2 : REVUE DE LA LITTERATURE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE**

### **2-1- Revue de la littérature**

#### **2-1-1-clarification conceptuelle**

##### **PASTR : Programme d'Appui au Sous-secteur Transport Rural**

Le Programme d'Appui au sous-Secteur de Transport Rural (PASTR) est un Programme financé par la DANIDA avec une contribution importante de la Délégation de l'Union Européenne (DUE) en appui au Gouvernement du Bénin pour la mise en œuvre de sa Stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR). Le financement du PASTR par la DANIDA et la DUE répond au double objectif de respect de la « Déclaration de Paris » en termes d'alignement sur les cadres stratégiques nationaux, et de mise en place d'une « stratégie de sortie » dans un contexte de fin de coopération au développement entre la DANIDA et le Bénin tel qu'il en a été décidé par le Gouvernement du Danemark.

Le programme tel qu'envisagé vient en appui aux différentes initiatives prises par les partenaires, y compris le Bénin, dans le cadre de la mise en œuvre de la SCRP développée par le Gouvernement. Il est envisagé que l'appui au programme se décline en trois axes :

- Infrastructures de Transport Rural
- Assistance Technique au Ministère des Travaux Publics et des Transports (DGTP/DPR, Fonds Routier, DDTTP/DTTTP) ;
- Assistance Technique aux Communes et aux DTTTP

Le sous-secteur des Infrastructures de Transport Rural est composé de toutes les infrastructures de routes non classées, du ressort des Communes et de toutes les autres infrastructures rapportées à un mode de transport, notamment fluvial, développé sous

l'initiative des Collectivités Locales et qui ne relèvent pas de l'Etat central. Le développement de ce sous-secteur est régi par la Stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR).

Le Programme s'articule autour de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale du Transport Rural en donnant un appui à certaines parties sélectionnées de la SNTR, notamment

l'aménagement et l'entretien des routes et des infrastructures de transport fluvial et, le renforcement institutionnel.

La SNTR prévoit que l'entretien courant soit financé par les Communes, mais comme celles-ci n'ont pas suffisamment de moyens pour financer tous les besoins d'entretien courant, un appui financier limité et dégressif sera fourni par le programme à condition que les Communes fournissent également des fonds de leurs propres ressources.

Dans le cadre du respect des principes de la Déclaration de Paris, d'autres PTF se sont associés à l'initiative du Programme d'Infrastructure de Transport Rural. A travers une Convention de délégation passée avec l'Ambassade Royale du Danemark au Bénin, la DUE apporte un financement de 10 millions d'Euros, dont une partie est mobilisée dans le cadre de l'achèvement du PASR2 et le reste estimé à environ 30 millions pour abonder le PASTR sur la période 2012-2013. Le Fonds Routier contribuera également au financement du Programme à hauteur de 11,3 millions, destinés à financer l'entretien périodique. Ce qui représente également une partie de la contribution directe du Gouvernement du Bénin au PASTR.

L'objectif de développement du Programme sera *de « Contribuer à la croissance économique et la réduction de la pauvreté par l'amélioration de la mobilité en milieu rural d'une façon durable »*. Cet objectif est en lien avec les objectifs globaux de développement, en particulier avec ceux de la « Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté (janvier 2010) » (SCRIP), en cours de mise en œuvre par le gouvernement.

L'approche retenue pour la mise en œuvre des travaux de développement des infrastructures de transport rural est une exécution en entreprise, basée sur une méthode de Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). Pour la mise en œuvre du Programme, c'est potentiellement 200 à 300 PME et BE du secteur des BTP qui seront impliqués. A travers ces PME et BE engagés

dans la mise en œuvre du Programme, environ 1800 emplois qualifiés seront créés. Avec la dimension renforcement de capacités dont avaient bénéficié les PME dans le cadre de ce processus, c'est une contribution évidente au développement du secteur privé que fournira ce programme.

L'utilisation de la méthode HIMO offre également l'opportunité d'employer de la main d'œuvre non qualifiée. Grâce au Programme on envisage la création de plus de 2.800.000 personnes-jours de travail, soit environ 5,6 milliards de FCFA qui seront reversés aux travailleurs ruraux non qualifiés comme salaires pour être réinjectés dans les économies locales sous forme de dépense de consommation et de production. Les études d'impact précédentes du PASR ont montré que les travailleurs HIMO qui sont à 90% des agriculteurs réinjectent en moyenne 48% de leurs revenus HIMO dans le développement de leurs unités de productions agricoles. D'autres impacts sont également envisagés surtout en ce qui concerne le maintien des enfants à l'école et l'accès immédiat aux services de santé. La mise en œuvre de ce Programme constitue donc un atout pour l'impulsion des dynamiques productives au niveau des filières ainsi que des chaînes de valeurs agricoles.

## **2-1-2- Travaux antérieurs**

### **❖ Sur les infrastructures de transport.**

La question de l'impact des Infrastructures de Transport Rural sur le développement socio-économique a toujours suscité beaucoup de débats. Ces derniers sont plus que jamais d'actualité au Bénin, puisque depuis 1996, les constructions et les réhabilitations des infrastructures de transport rural font partie des priorités définies par l'Etat à travers ses politiques de développement.

Plusieurs études sur le secteur des transports ruraux montrent le rôle prépondérant que doivent jouer les transports pour la réalisation des objectifs fixés par le Bénin, à travers sa stratégie de croissance accélérée et de la réduction de la pauvreté.

Les études qui ont porté leurs analyses sur le secteur des transports et son implication sur les politiques de développement économique sont entre autre celle de Ibrahima NDIAYE (2008) sur le secteur des transports et de Ludovic NGUESSAN (2009) dans le domaine des transports ruraux, ils ont, tous, souligné la part importante de ce secteur dans l'économie du

pays et le rôle capital qu'il peut jouer pour permettre d'avoir une croissance importante pour de la réduction considérable de la pauvreté et atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

Ludovic NGUESSAN précise que: « Le secteur des transports constitue l'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie du Sénégal. Il est également l'un des plus diversifié et comporte quatre (4) modes d'inégale importance: le transport terrestre avec ses volets routier et ferroviaire, le mode fluviomaritime et le mode aérien. En 2007, sa contribution au PIB s'est élevée à environ 4 %. Elle serait du même ordre en 2008 ».

Dans son étude, Ibrahima NDIAYE renforce en montrant que « pour atteindre les objectifs de la Stratégie de Croissance Accélérée, le secteur du transport doit jouer un rôle crucial ».

En dépit de l'intérêt porté aux transports et son implication dans l'économie, les auteurs n'ont pas pris en compte les caractéristiques assez spécifiques du secteur qui donnent souvent lieu à des débats passionnés.

Michel Didier et Rémy Prud'homme (2009) soulignent, dans leur rapport sur <<infrastructures de transport, mobilité, et croissance>> que pour analyser les relations entre infrastructures, mobilité et croissance et pour éclairer les politiques, il est important de considérer le caractère systémique des transports qui est caractérisé, notamment, par la part considérable du capital tant en infrastructures qu'en matériels, du temps et du travail, mais aussi un ensemble d'externalités et des conséquences pour les finances publiques. Une situation qui à son tour agit sur l'économie et par ricochet sur la société.

Aujourd'hui dans la littérature, la question de l'effet des infrastructures, notamment de transport, sur le développement suscite des controverses comme stimule l'étude de C. BLANQUART, G. JOIGNAUX, sur <<les Infrastructures de transport et développement économique>>. L'effet structurant des infrastructures de transport, direct, mécanique, est contestable et contesté : contestable par les faits, puisqu'il existe autant de cas où des infrastructures nouvelles génèrent des effets positifs que de cas où les effets sont à l'opposé négatifs ou nuls ; Contesté par les scientifiques, qui s'attachent à démontrer le caractère uniquement permissif des infrastructures dans le développement. Les infrastructures permettraient ou mieux accompagneraient le développement, mais ne le feraient pas.

Ici se démontre toute la controverse de l'idée : les infrastructures de transport contribuent au développement des milieux ruraux. Pour eux, l'origine de cette controverse ne tient qu'à la perception du développement économique et social que l'on adopte. Et que toutes les critiques sur les méthodes traditionnelles d'évaluation de la contribution des infrastructures de transport au développement sont liées et résultent de la politique de développement qui est retenue, dans laquelle l'infrastructure n'intervient que pour optimiser les coûts de transport. Dans cette représentation, les individus, rationnels, ajustent alors automatiquement leurs comportements aux variations des coûts de transport, tandis que l'espace n'est considéré que comme une contrainte, que l'infrastructure là encore permette de dépasser.

En fait, il ne faut pas attacher un poids excessif sur l'idée que les infrastructures de transport contribuent au développement comme le soutiennent beaucoup d'analyses économétriques ; et ne pas prendre en compte les non-dits de ces analyses.

Michel Didier et Rémy Prud'homme (2009) stipulaient, toujours dans leur même étude, que même s'il apparaît que l'infrastructure et la production sont corrélées, il ne s'ensuit pas que plus d'infrastructure engendre nécessairement plus de production. Il se peut aussi que plus de production permette de financer plus d'infrastructure. Et beaucoup d'investissements sont décidés pour augmenter le bien-être, qui ne se ramène pas à la production ou au PIB. Les gains de temps, qui sont la justification principale des projets de transport, n'entraînent pas automatiquement une augmentation du PIB. L'infrastructure inclut des éléments qui contribuent beaucoup à la croissance et des éléphants blancs qui n'y contribuent pas du tout. Ce qui compte pour le développement économique c'est l'utilisation des infrastructures pas l'offre d'infrastructure

La gravité des difficultés qui affectent les transports en milieu rural en Afrique subsaharienne a été soulignée dans l'étude de perspective à long terme (LTPS) de la banque mondiale : "De la crise à une croissance durable" (Banque Mondiale, 1989) qui stipule que l'amélioration de l'infrastructure rurale est une condition essentielle de la modernisation et de la croissance de l'agriculture. Ce rapport signale, en outre, que les incitations aux agriculteurs à produire et commercialiser leur production (surtout en ce qui concerne les prix et les intrants) restent des facteurs importants, mais que leurs effets seront amoindris si les barrières physiques et les coûts économiques qui grèvent les transports de marchandises, à destination et en provenance

des marchés locaux, sont prohibitifs. Selon *Barwell et al (1985)*, l'allègement des contraintes économiques et celui, tout aussi important, des entraves aux relations sociales et au développement appellent à une amélioration des accès entre les villages et les marchés, les écoles et les centres de santé puis des autres services économiques, sociaux et administratifs qui affectent la vie quotidienne des paysans.

#### ❖ la méthode HIMO

Le terme HIMO est une abréviation de « Haute Intensité de Main d'Œuvre ». Il désigne les méthodes qui combinent des équipements légers avec de la main d'œuvre dans un mélange optimal afin d'assurer la qualité et de minimiser les coûts lors de la création ou de la réhabilitation des infrastructures (Tajgman et al, 2000).

Les travaux HIMO sont des transferts sociaux. A ce titre ils sont non contributifs, ciblés au profit des foyers pauvres et vulnérables. La principale caractéristique de ce transfert repose sur la conditionnalité imposée aux bénéficiaires qui doivent préalablement à la perception du transfert (salaire), travailler.

Depuis les années 1970, les méthodes HIMO sont utilisées pour lutter contre le chômage et le sous-emploi particulièrement en Afrique. Selon Grosh et al (2008), ce transfert social est particulièrement indiqué pour les pays qui sortent d'une crise économique aiguë. Cette technique est également conseillée pour accélérer la reconstruction d'un pays dévasté par une catastrophe naturelle par le tsunami etc.....

Les techniques HIMO s'opposent aux méthodes à Haute Intensité d'Équipement (HIEQ). Les HIEQ désignent les méthodes où l'essentiel des travaux sont réalisés avec un équipement lourd et l'appui d'une main d'œuvre majoritairement qualifiée et très limitée.

La Banque Mondiale (BM) recommande particulièrement l'utilisation des techniques HIMO aux pays à faibles revenus et dont le salaire minimum journalier est de 4 Dollars USA.

Franco Olivier (1998) a étudié l'impact comparé des investissements HIMO et HIEQ sur les revenus des ménages, la consommation et les emplois en zone rurale de Madagascar. Il tire les conclusions suivantes : Un investissement de 50 milliards de francs Malgaches pour l'entretien des routes rurales sous forme HIMO engendre une création de valeur ajoutée de 58 Milliards, alors qu'elle n'est que de 34milliards si ces investissements sont réalisés sous forme HIEQ .L'impact différentiel des deux formes d'investissement est encore plus marqué sur le revenu, la consommation des ménages ou l'emploi. Il varie du simple au double selon qu'on adopte l'approche HIEQ ou HIMO. Le faible effet multiplicateur des projets HIEQ résulte

essentiellement de l'importance des dépenses en produits importés (équipements). Une grande partie des dépenses d'investissements vont directement à l'étranger, ce qui limite les effets d'entraînement sur la production locale. Les emplois qui sont créés directement lors de la réalisation des projets HIMO génèrent des revenus qui sont dépensés en grande partie localement, ce qui induit un effet multiplicateur sur la production locale. Ainsi pour chaque emploi créé directement par l'utilisation des techniques HIMO, 1,88 emplois sont créés indirectement.

Au Cameroun, Yemene et al(2009) ont mené des études de comparaison des deux approches. Celles-ci ont démontré que les techniques HIMO génèrent plus d'emplois et luttent efficacement contre le sous-emploi. Le tableau ci-dessous présente les atouts des approches HIMO et HIEQ.

**Tableau 1** : Analyse comparative de HIEQ / HIMO

| PIB en %                  | HIEQ     | HIMO     |
|---------------------------|----------|----------|
| PIB                       | 0.007 %  | 0.020 %  |
| Conso ménages             | 0.010 %  | 0.021 %  |
| Revenu brut ménages       | 0.013 %  | 0.027 %  |
| Déficit public            | -0.009 % | -0.008 % |
| Investissement privé      | 0.001 %  | 0.003 %  |
| Recettes                  | 0.0026 % | 0.0033 % |
| Taxe/conso                | 0.0003 % | 0.0005 % |
| Taxe / import             | 0.0019 % | 0.0020 % |
| Taxe/revenus              | 0.0004 % | 0.0008 % |
| Balance commerciale       | -0.007 % | -0.007 % |
| Importations              | 0.007 %  | 0.007 %  |
| Taux de croissance emploi | 0.016 %  | 0.033 %  |
| Création emploi           | 1248     | 2817%    |
| Dont emploi direct        | 84       | 856      |
| Multiplicateur            | 0.67     | 2.26     |

**Source** : Yemene et al, 2009

Stock (1996) affirme que les méthodes HIMO se sont révélées moins chères au kilomètre et plus compétitives que les méthodes HIEG lorsque les travaux sont exécutés par des petites entreprises HIMO à la seule condition que les paiements se fassent dans les délais, car ces petites entreprises sont plus sensibles aux retards de paiements parce que les obligations

auxquelles elles font face différent de celles des HIEQ Pour réussir les travaux HIMO en zone rurale, Stock (1996:37) estime que les petites entreprises sont une solution « de bon sens » parce qu'elles seules ont la motivation pour assurer un encadrement de qualité sur leurs chantiers. Il convient toutefois de préciser que l'encadrement de qualité des ouvriers seul n'est pas gage de succès d'un programme HIMO. En amont, il est important de coordonner les actions à mener sur le terrain, déterminer les périodes d'exécution des travaux qui correspondent aux périodes de soudure tout en mettant sur pied un arsenal juridique approprié. Dans les pays en développement, il est fréquent de constater une prolifération d'actions parfois opposées dans la lutte contre la pauvreté. Les gouvernements à travers plusieurs ministères (Education, Travail, Affaires Sociales, Travaux Publics, Santé etc....) mènent le plus souvent des actions sans concertation et sans coordination. Les Partenaires Techniques et Financier (PTF) et les Organisations Non Gouvernementales (ONG) rivalisent d'ingéniosité dans la mise en place de différentes stratégies. La conséquence est la multiplication de mini-projets et programmes HIMO et qui, parfois disparaissent au stade des projets pilotes. La nécessité de coordonner l'ensemble des actions de lutte contre la pauvreté dans le cadre d'une stratégie de dialogue sociale prôné par le socle de protection sociale est nécessaire. Selon Cichon et al ( 2011), sans investissements coordonnés pour assurer à toute la population un minimum de sécurité de revenus à travers un socle de protection sociale, beaucoup de personnes ne pourraient atteindre le niveau de compétences et de productivité nécessaires pour intégrer l'économie formelle et resteraient au contraire prisonniers du secteur informel.

**Selon les travaux de M. ONGOLO ETEME NGA Arsène(2010) les Objectifs des Projets HIMO sont :**

L'objectif global est de contribuer au désenclavement en toute saison des villages traversés par les pistes afin de lever les contraintes à leur développement. De façon spécifique,

- favoriser l'accès aux villages, aux services sociaux de base, aux écoles ;
- favoriser les échanges commerciaux entre les populations riveraines et contribuer à l'amélioration de l'assiette fiscale des mairies ;
- servir de base de développement des secteurs de l'économie, transport, tourisme en milieu rural ; favoriser l'écoulement des produits locaux agricoles et artisanaux

vers les grands centres de consommation. Le taux de sous-emploi invisible est considérablement élevé (INSAE, 2007): 69,2% dans le milieu urbain et 71,2% dans les zones rurales (en raison du caractère saisonnier de l'activité agricole). Ce taux constitue le problème réel du marché de l'emploi au Bénin, avec des différences significatives entre les régions et les genres (les femmes étant défavorisées par rapport aux hommes). Les initiatives dénommées "argent ou vivres contre travail" sont des interventions à court terme qui fournissent des emplois temporaires dans des projets publics (tels que la construction ou réhabilitation des pistes rurales, activités environnementales (collecte des déchets, plantation des arbres), confection des banquettes, la fixation des dunes, la lutte contre les feux de brousse, etc.) aux couches les plus vulnérables de la population ou en zones touchées par des catastrophes naturelles.

Les travaux HIMO sont des travaux à fort potentiel de main d'œuvre locale susceptible d'inverser les tendances du chômage avec un impact positif sur l'économie locale. Ils ont généralement cours dans les Bâtiments Travaux Publics (BTP) et induisent une forte utilisation de la main d'œuvre locale et une faible exploitation des engins lourds. Les travaux HIMO sont rémunérés soit en nature ou en espèce. Au Bénin, le cas généralement observé est la rémunération en espèce. Deux projets et programme ont été recensés et ont fait objet d'analyse sur l'approche HIMO. Les Filets Sociaux au Bénin Outil de Réduction de la Pauvreté (Andrea Borgarello et Damien Mededji mai 2011) ; nous avons identifié deux institutions qui ont mis en place des programmes liés à cette modalité de Filet. Le premier se réfère aux initiatives de l'AGETUR créée depuis les années 1990 suite à la crise de l'emploi, et le deuxième est un programme de l'agence danoise pour le développement (DANIDA). Le PGUD est le programme de l'AGETUR orienté vers les méthodes HIMO et appuyé par la Banque Mondiale et dont les principaux objectifs consistent à : (i) créer au moins à titre temporaire un nombre significatif d'emplois nouveaux principalement dans les zones urbaines, (ii) améliorer à travers l'exécution des travaux financés, le savoir-faire des artisans et des petites entreprises; (iii) entreprendre des travaux à haute intensité de main d'œuvre dont le résultat est économiquement et socialement utile. Dans ce programme, il y a aussi une contribution de l'Etat qui tourne autour de 15% du financement total.

Le programme a démarré dans les villes de Cotonou, Porto Novo et Parakou, avant de s'étendre aux villes secondaires comme Lokossa, Abomey et Djougou. Le PGUD a été mis en œuvre suivant l'approche de la Maîtrise d'Ouvrage Déléguée et entièrement géré par

différentes structures mise en place par la Banque Mondiale. De 2005 à 2010, un montant total de 5.350.509.443 FCFA a été distribué pour 1.469.410 de salaire distribué. Les cibles privilégiées restent et demeurent les diplômés sans emploi sortis des lycées et collège, les artisans en fin de formation qui attendent de s'installer. Il faut noter que des milliers de jeunes en fin d'apprentissage ont pu obtenir leur attestation et ouvrir leur unité grâce aux ressources issues des travaux HIMO.

Les programmes se basant sur la méthode HIMO tels que le PASTR ont pour objectifs de procurer des revenus et moyens de subsistance contre travail aux personnes les plus désœuvrées; améliorer l'environnement social et les conditions de vie des populations par le financement de la réalisation des travaux HIMO ; créer des emplois temporaires ;créer des activités complémentaires et rémunératrices dans le monde rural ; créer des emplois temporaires ,construire et/ou réhabiliter les pistes, les canaux d'irrigation, les écoles, les voies urbaines, les toilettes publiques et les puits, renforcer les capacités des techniciens communaux et des associations de quartiers dans les domaines de la construction et l'entretien d'infrastructures économiques et sociales, créer et gérer des actifs de développement et de protection de l'environnement ,renforcer les capacités d'autonomies, créer des opportunités économiques ,créer des activités complémentaires et rémunératrices dans le monde rural.

## **2-2- METHODOLOGIE DE RECHERCHE**

Il s'agit de présenter la zone d'étude, la technique d'échantillonnage, les données collectées, les outils et méthodes de collectes de ces données et enfin la technique de validation des hypothèses.

### **2-2-1- Présentation de la zone d'étude**

La commune d'Allada est située au Nord du département de l'Atlantique à environ 56 km de Cotonou, la capitale économique du Bénin. Elle couvre une superficie de 381 m<sup>2</sup>. Elle est limitée au Nord, par la commune de Toffo, au Sud par la commune de Tori-Bossito, à l'Est par la commune de Zè, à l'Ouest par les communes de Kpomassè et de Bopa. La commune d'Allada est composée de douze arrondissements, de 84 villages et quartiers de villes. Sur ces douze arrondissements, notre étude ne portera que sur deux à savoir les arrondissements de Tokpa et Lon-agonme. Selon le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat réalisé en 2013(RGPH4), la population de la commune d'Allada

est estimée à 127 493habitants dont 62 148hommes et 65 364femmes repartit dans le tableau suivant :

**Tableau 2** : Répartition de la population d'Allada selon le sexe

| ARRONDISSEMENTS | HOMMES        | FEMMES        | TOTAL          |
|-----------------|---------------|---------------|----------------|
| AGBANOU         | 5 515         | 5 965         | 11 480         |
| AHOUANNONZOUN   | 5 799         | 6 161         | 11 960         |
| ATTOGON         | 3 413         | 3 710         | 7 123          |
| AVAKPA          | 2 369         | 2 483         | 4 852          |
| AYOU            | 3 886         | 4 011         | 7 897          |
| HINVI           | 2 477         | 2 683         | 5 160          |
| LISSEGAZOUN     | 7 413         | 7 576         | 14 989         |
| LON-AGONMEY     | 1 965         | 2 262         | 4 227          |
| SEKOU           | 13 089        | 13 403        | 26 494         |
| TOKPA-AVAGOUDO  | 1 971         | 2 021         | 3 992          |
| ALLADA          | 11 301        | 11 986        | 23 287         |
| TOGOUDO         | 3 101         | 2 950         | 6 051          |
| <b>TOTAL</b>    | <b>62 148</b> | <b>65 364</b> | <b>127 512</b> |

Source : RGPH4, 2013

### 2-2-2 –Technique d'échantillonnage

Par rapport à notre étude nous avons choisi la méthode d'échantillonnage non probabiliste plus précisément la technique d'échantillonnage stratifier. Il s'agit de subdiviser une population mère en strate (sous-groupe).Elle consiste à retrouver dans chaque échantillon, les mêmes proportions pour chacune des strates selon les caractéristiques choisie pour l'étude dans la population visée.

Pour notre étude, nous avons deux sous-groupes dont Tokpa et Lon-agonme dans lesquels se trouvent des pistes rurales.

**Tableau 3** : Strate de population mère

|             | Sexe   | Nombre d'individus | Pourcentage |
|-------------|--------|--------------------|-------------|
| Lon Agonmey | Hommes | 1965               | 46,5%       |
|             | Femmes | 2262               | 53,5%       |

Analyse des effets socio-économiques de la phase I du Programme d'Appui au sous-  
secteur du Transport Rural dans la commune d'Allada

---

|       |              |             |             |
|-------|--------------|-------------|-------------|
|       | <b>Total</b> | <b>4227</b> | <b>100%</b> |
| Tokpa | Hommes       | 1971        | 49,4%       |
|       | Femmes       | 2021        | 50,6%       |
|       | <b>Total</b> | <b>3992</b> | <b>100%</b> |

Pour avoir un échantillon représentatif, nous nous sommes proposé de questionner 30 individus par arrondissement réparti comme suit :

- Lon-agonmey { hommes :  $0,465*30 = 14$  ; femmes :  $0,535*30 = 16$
- Tokpa { hommes :  $0,494*30 = 15$  ; femmes :  $0,506*30 = 15$

**Tableau 4:** Echantillon représentatif de la population mère

|             | Sexe         | Nombre d'individus |
|-------------|--------------|--------------------|
| Lon Agonmey | Hommes       | 14                 |
|             | Femmes       | 16                 |
|             | <b>Total</b> | <b>30</b>          |
| Tokpa       | Hommes       | 15                 |
|             | Femmes       | 15                 |
|             | <b>Total</b> | <b>30</b>          |

### 2-2-3- Données collectées (mesures quantitatives et mesures qualitatives)

Cette partie de notre étude consiste à définir des variables, et les présenter dans des tableaux de données issue de nos enquêtes.

Par ailleurs, Compte tenu des objectifs de notre étude et de l'indisponibilité des données secondaires sur nos variables, nous avons procédé à une enquête par échantillonnage afin de collecter des données primaires, données qui sont à la fois quantitative et qualitatives.

### A- Définition des variables

| Variables | Indicateurs  |
|-----------|--|
|           | évolution du trafic les jours des marchés et les jours |

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Fréquentation des pistes            | simples  |
| Affluence vers les marchés          | <ul style="list-style-type: none"> <li>. Activité/Offre sur le marché ;</li> <li>. transport (dont les nouveaux moyens) ;</li> <li>. affluence de la clientèle/Ecoulement ;</li> <li>. diversification des produits.</li> </ul>                    |
| Production (agriculture et élevage) | <ul style="list-style-type: none"> <li>.Accès aux intrants ;</li> <li>.Variation de la quantité de production (rendement)/Moyen de production ;</li> <li>.Diversification des cultures ;</li> <li>.Diversification des espèces élevées.</li> </ul> |
| Revenu pendant la réhabilitation    | <ul style="list-style-type: none"> <li>.Augmentation du pouvoir d'achat et accès aux biens de luxe ;</li> <li>.accès et disponibilité de nouveaux produits ;</li> <li>.variation de la fréquentation des établissements ;</li> </ul>               |

## B-Présentation de tableau des données

A cette phase, il a été procédé en un premier lieu au dépouillement manuel des questionnaires d'enquête. Une codification des résultats a permis de les traduire en données numériques.

### ❖ Fréquentation des pistes

**Tableau 5** : évolution du trafic le jour des marchés dans les zones d'études

| Déplacement des camions/bâchés                   | Tokpa     | Lonagonmey |
|--|-----------|------------|
| Effectif en moyenne avant piste (jour du marché) | 05        | 03         |
| Effectif en moyenne après piste (jour du marché) | 25        | 18         |
| <b>Différence</b>                                | <b>20</b> | <b>15</b>  |

Source : enquête de terrain 2016

❖ **Affluence vers les marchés**

**Tableau 6:** Variations du nombre de commerçants et la clientèle dans les arrondissements

| Variation en moyenne des vendeurs et acheteurs | Tokpa | Lon-agonmey |
|--|-------|-------------|
| Nombre de commerçant avant piste               | 480   | 350         |
| Nombre de commerçant après piste               | 700   | 800         |
| Affluence de la clientèle avant piste          | 400   | 400         |
| Affluence de la clientèle après piste          | 1100  | 950         |

Source : enquête de terrain 2016

❖ **Production**

**Tableau 7:** Variation de la quantité des produits vivriers

| Arrondissements | produits | Quantité produite avant en tonne | Quantité produite après en tonne | Différence |
|-----------------|----------|----------------------------------|----------------------------------|------------|
| Lon-Agonmey     | Maïs     | 2,5                              | 4                                | 1,5        |
|                 | Ananas   | 2                                | 4                                | 2          |
|                 | Tomate   | 2                                | 3                                | 1          |
| Tokpa           | Maïs     | 2,5                              | 4,5                              | 2          |
|                 | Ananas   | 2                                | 3,5                              | 1,5        |
|                 | Tomate   | 1,5                              | 2,5                              | 1          |

Source : enquête de terrain 2016

**Tableau 8 :** Variation de la production animale

| Arrondissements | Effectifs       | Effectif estimé en moyenne par éleveur avant la piste | Effectif estimé en moyenne par éleveur après la piste |
|-----------------|-----------------|---|---|
|                 | Espèces Animale |   |   |
| Lon-Agonmey     | Bovins          | 17  | 35  |
|                 | Ovins           | 25  | 45  |
|                 | Caprins         | 18  | 30  |

|       |           |    |    |
|-------|-----------|----|----|
|       | Volailles | 40 | 25 |
| Tokpa | Bovins    | 14 | 55 |
|       | Ovins     | 20 | 25 |
|       | Caprins   | 25 | 45 |
|       | Volailles | 50 | 65 |

Source : enquête de terrain 2016

**Tableau 9** : Variation des revenus mensuels des ménages interrogés

| Revenu mensuel | Nombre de ménage par classe de revenu (avant PASTR) | Nombre de ménage par classe de revenu (après PASTR) | Augmentation en % du pouvoir d'achat |
|----------------|---|---|--------------------------------------|
| 0-5000         | 00  | 00  | 00                                   |
| 5000-10000     | 28  | 35  | 12                                   |
| 10000-15000    | 10  | 16  | 23                                   |
| 15000 et plus  | 04  | 08  | 33                                   |
| Total          | 42  | 59  | -                                    |

Source : enquête de terrain 2016

#### 2-2-4-Outils et méthodes de collecte de données

##### ❖ outils de collecte

- Les enquêtes auprès des ménages

L'unité d'enquête est l'individu considéré par rapport à son ménage d'appartenance. 60 villageois ont été questionnés ; soit 30 individus par arrondissement bénéficiaires de piste rurale telle définie dans notre technique d'échantillonnage.

Elles ont permis d'obtenir des données relatives :

- à la production (agriculture et l'élevage)
- à l'appréciation du déplacement des biens et des personnes (fréquentation de la piste).
- aux revenus perçus pendant le PASTR.

- **Enquêtes auprès, des personnes ressources et des usagers**

Elles ont permis de cerner d'autres paramètres, consolidant ainsi les données collectées au niveau des enquêtes ménages.

.Les principales cibles sont entre autres :

- le coordonnateur des activités de la zone sud ;
- les animateurs de terrain, des autorités de la mairie ;
- les transporteurs locaux ;
- les commerçants.

#### ❖ **Méthode de collecte**

##### **Phase pré- enquête**

Cette phase s'est faite au début de la rédaction de notre mémoire à travers les entretiens qu'on a eu avec les acteurs du système tels que les délégués /PASTR au Fonds Routier ; les agents/animateurs des travaux HIMO de ADTR ; le RBA etc.....

##### **Phase de la revue de la littérature**

La revue documentaire constitue la base de toute étude. Elle s'est déroulée tout au long de l'étude ; de la phase de l'élaboration, du protocole de recherche à celle de la rédaction du mémoire. Les résultats de cette phase ont permis de faire le point des études antérieures sur les infrastructures de transport en milieu rural. Elle a permis de mieux appréhender notre sujet de recherche, de fixer les objectifs et d'en cerner les différents contours.

##### **Phase de l'enquête formelle**

L'enquête formelle a été réalisée dans les villages desservis par les pistes traversant les arrondissements de Tokpa et Lon-angonme pour mesurer l'incidence de l'aménagement la piste sur facteurs de production, celui des quantités vendues ainsi les conditions de vie de la population.

#### **2-2-5- Méthode d'analyse et traitement de données**

A cette phase, nous avons procédé au dépouillement manuel des questionnaires d'enquête. Les méthodes statistiques utilisées sont :

- le test de régression (corrélation, droite de régression) ;
- et le logiciel Excel qui nous a permis de construire des graphes.

Illustratif que nous avons commenté et dont nous avons tiré des conclusions afin de valider notre première hypothèse.

## **2-2-6 TECHNIQUE DE VALIDATION DES HYPOTHESES**

A ce niveau nous parlerons des instruments d'analyse relative à chaque hypothèse

### **▀ Instrument d'analyse relatif à la vérification de la première hypothèse**

Rappel de la première hypothèse :

L'entretien périodique et l'aménagement des ITR facilitent les échanges commerciaux dans la commune relative à l'objectif 1, on a procédé à des analyses graphiques basées sur la différence entre les échanges commerciaux avant et après la mise en œuvre du programme

### **▀ Instrument d'analyse relatif à la vérification de la deuxième hypothèse.**

Pour Rappel de la deuxième hypothèse :

La réhabilitation/entretien périodique des pistes par la méthode HIMO assure plus de retombées socio-économiques en terme d'amélioration de revenu des populations. Pour tester l'hypothèse 2 relative à l'objectif 2, on a procédé à des analyses basées sur la: catégories socio-économiques sur les chantiers HIMO ainsi que la relation qui lie l'augmentation du revenu monétaire et le pouvoir d'achat des bénéficiaires.

## **CHAPITRE 2 : CADRE INSTITUTIONNEL ET RESULTATS DE L'ETUDE**

Dans ce chapitre nous présenterons le cadre institutionnel de notre étude, le déroulement de notre stage et les résultats au terme de nos recherches

### **Section 1 : CADRE INSTITUTIONNEL DE L'ETUDE**

#### **1-1-Historique**

Conscients de l'importance des voies de communication dans le développement d'une nation, de la nécessité d'offrir aux usagers un bon état de praticabilité du réseau routier et surtout dans la perspective de rapprocher les finances des structures chargées de l'entretien routier pour des raisons de célérité dans la procédure d'exécution des dépenses publiques, les pouvoirs publics ont décidé de la création d'un budget autonome dénommé Fonds Routier.

Consacré par le décret n° 70-23 /D/MEF/DB du 14 Février 1970, le Fonds Routier jouit de la personnalité civile et de l'autonomie financière ; il est chargé du financement des programmes d'entretien routier et d'études routières établis par le Ministère des Travaux Public et des Transports MTPT, à exécuter en régie ou par une entreprise privée.

Plus tard, le décret n° 84-98 du 20 février 1984 a adjoint aux missions du Fonds Routier, le financement des programmes de renouvellement du matériel des travaux publics.

Dans le cadre de la réorganisation du MTPT en 1992, il a été ôté au Fonds Routier sa mission de financement de renouvellement du matériel routier et il lui a été adjoint la gestion des conventions de concession des postes de péage/pesage. Des réflexions ont été engagées pour procéder à une clarification des statuts du Fonds Routier et à un recentrage de son personnel.

Le décret n° 96-373 du 29 août 1996 a consacré l'adoption des nouveaux statuts du Fonds Routier aux termes desquels le Fonds Routier est transformé en une structure de type Groupement d'Intérêts Publics. Aux termes des Articles 1 et 2 des statuts mis en vigueur par ledit décret, le Fonds Routier est régi par le droit privé et soumis à l'obligation du

contrôle de l'Etat. Il est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Cette réforme institutionnelle constitue l'une des conditions de la mise en vigueur du Projet Sectoriel des Transports (PST), étant donné son importance dans la réalisation des objectifs du Sous-secteur Routier.

## **1-2 Missions**

Le Fonds Routier est un instrument de la politique du Gouvernement en matière d'entretien routier. A ce titre, il a pour mission de :

- ▶ Financer les programmes d'entretien du réseau routier à charge du MTPT et certaines études y afférentes ;
- ▶ Gérer les conventions de concessions des postes de péage/pesage et toutes autres infrastructures routières ;
  - ▶ Gérer les fonds provenant de tous organismes au bénéfice d'infrastructures routières et annexes ;
  - ▶ Gérer toute activité complémentaire ou connexe au projet du développement du sous-secteur routier.

Le Fonds Routier, pour l'accomplissement de ses missions, se sert des ressources propres (les redevances de concession des postes de péages/pesage, les subventions de l'Etat, etc.), des ressources affectées (la taxe de circulation sur les véhicules, le produit des prélèvements sur les hydrocarbures (essence, gas-oil, etc.) et des subventions externes (venant de l'Union Européenne, la banque mondiale, la DANIDA, etc.).

L'importance du Fonds Routier se voit à travers les nombreuses activités menées dans le domaine routier, notamment celui de l'entretien routier.

Selon l'article 9 du décret portant approbation de ses statuts, le Fonds Routier comprend les organes de gestion, de direction et de contrôle.

### **1-3-Organisation structurelle du Fonds Routier**

Pour une bonne administration et un meilleur fonctionnement du Fonds Routier , il a été prévu dans le décret N°96-373 du 29 Aout 1996 portant approbation des statuts du Fonds Routier, des organes de gestion composés du Conseil de Revue et du Comité de Gestion, des organes de directions constitués du Directeur, du Chef Comptable et du Contrôleur de Gestion, des organes de contrôle savoir un Cabinet d'Audit externe et deux commissaires aux comptes

#### **❖ Les organes de gestion**

Ce sont des institutions placées au sommet du Fonds Routier qui s'occupent de l'élaboration et du suivi de la politique globale de sa gestion. Il s'agit du conseil de Revue et du Comité de Gestion.

#### **Le Conseil de Revue**

Le Conseil de Revue est une institution paritaire << gouvernement et bailleurs de fonds>>. Il est l'organe suprême du Fonds Routier ; il élabore et suit sa politique générale, détermine de manière générale les perspectives de développement, évalue périodiquement le respect des orientations, le niveau de réalisation des objectifs et l'accomplissement des performances. Sa composition au terme du décret suscité est déterminée comme suit :

- Ministre des Travaux Publics et des Transports ;
- Ministre des Finances ;
- Ministre du développement Rural ;
- Ministre de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme ;
- Ministre du Plan et de la Restructuration Economique et de la Promotion de l'Emploi
- Deux représentants des bailleurs de fonds.

Il faut noter que le Conseil de Revue a délégué une partie de son pouvoir au Comité de Gestion.

### **Le Comité de Gestion**

Le Fonds Routier est administré par un Comité de Gestion investi, par le Conseil de Revue, des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom du dit Fonds. Il les exerce dans la limite de ces attributions. (confer article 11 du décret portant approbation des statuts du Fonds Routier)

Le Comité de Gestion a les pouvoirs suivants dont l'énumération n'est pas limitative :

- Il met en œuvre la politique générale du Fonds Routier ;
- Il reçoit directement de la direction, communication des rapports semestriels, annuels et tous autres rapports et délibère à leur sujet ;
- Il examine et approuve chaque année le programme d'activités du Fonds Routier pour l'exercice établi dans le respect de la politique générale adoptée par le Conseil de Revue ainsi que les comptes de l'exercice écoulé, il en adresse un rapport au Conseil de Revue ;
- Il propose au conseil de revue, par un rapport moitié toutes modifications aux statuts qui lui paraissent utiles ou indispensables pour assurer le bon fonctionnement du Fonds Routier ;
- Il ordonne de la manière et aux conditions qu'il juge convenables les contrôles, audits et inspections appropriés ;
- Il exerce toutes actions judiciaires, tant en demande qu'en défense.

Au terme de l'article 14 portant approbation des statuts du Fonds Routier cité précédemment, le Comité de Gestion est composé de :

Composition au terme du décret suscitée est déterminée comme suit :

- Un représentant du Ministre des Travaux Publics et des Transports ;
- Un représentant du Ministre des Finances ;
- Un représentant du Ministre du développement Rural ;
- Un représentant du Ministre de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme ;
- Un représentant du Ministre du Plan et de la Restructuration Economique et de la Promotion de l'Emploi

- Un représentant du Ministère de la Fonction Publique, du Travail et de la Réforme Administrative
- Un représentant de la Chambre d'Agriculture ;
- Un représentant de la Chambre de Commerce ;
- Un représentant des Conducteurs ;
- Un représentant des Transporteurs ;
- Un représentant des Collectivités Locales.

❖ **Les organes de direction**

Conformément aux dispositions de l'article 20 du décret n°96-373 du 29 Aout 1996 portant approbation des statuts, la gestion du Fonds Routier est confiée un Directeur, recruté sur test et nommé par le Président du Comité de Gestion pour un contrat de trois (03) ans renouvelable. Il doit être de nationalité béninoise et jouir de tous ses droits civiques. Il est assisté dans ses fonctions par :

- ✓ Un Chef Comptable, responsable du Service Comptabilité, recruté sur test et nommé par le directeur pour une durée de trois (03) ans renouvelable ;
- ✓ Un Contrôleur de Gestion, chef du Service Contrôle de Gestion (SCG), recruté sur test et nommé par le directeur pour une durée de trois (03) ans renouvelable.

Le Directeur du Fonds Routier est chargé de :

- Assurer l'exécution des décisions prises par le Conseil de Revue et le Comité de Gestion ;
- Préparer le budget du Fonds Routier et l'exécuter après l'approbation du Comité de Gestion
- Assurer la gestion quotidienne du Fonds Routier ;
- Etc.

Sous la Direction du Fonds Routier se trouve le secrétariat administratif, dirigé par un secrétaire qui sert de courroie de transmission entre le Directeur et les services comptabilité et contrôle de gestion.

Quant au Chef Comptable, il est garant de la bonne tenue des comptes et est responsable du suivi comptable et financier des opérations dont l'exécution est confiée au Fonds Routier. A ce titre, il :

- Assure le paiement des factures et des décomptes des travaux ;
- Contrôle et envoi des demandes de retrait de Fonds ;
- S'assure de la mise à jour des états certifiés des dépenses ;
- Rend compte au Directeur de la situation financière du Fonds Routier ;
- Suit l'état des comptes bancaires et assure la garde des chéquiers ;
- Etc.

Le Chef Comptable est aidé dans ses fonctions de collaborateurs rompus à la tâche. Nous pouvons citer :

- ❖ Le Comptable, chargé de l'enregistrement de l'ensemble des opérations budgétaires et financières du Fonds Routier ;
- ❖ L'Assistant Comptable qui, placé sous l'autorité du Comptable, suit avec celui-ci tous les enregistrements financiers du Fonds Routier et les dépenses effectuées en espèces ou sur les comptes bancaires ;
- ❖ Le Chargé du Règlement qui assiste le Chef Comptable pour la gestion de la trésorerie du Fonds Routier dans le planning annuel de trésorerie établi et gère les relations avec les banques.

Le Contrôleur de Gestion, en ce qui le concerne, est responsable des comptes et de la mise en œuvre des moyens nécessaires au fonctionnement permanent du Fonds Routier, ainsi il :

- Exécute la totalité des opérations financières et administratives correspondantes sous sa responsabilité ;
- Assiste le Directeur du Fonds Routier dans la gestion ;
- Contrôle l'exécution du budget ;
- Etc.

Ces attributions ne pouvant être assumées sans la mise en place d'une équipe, le Contrôleur de Gestion est assisté par la secrétaire du service et le Responsable du Budget et de l'Administration(RBA) ; ce dernier a sous son autorité le Chargé du Budget et des

Engagements (CBE), l'Assistant du Chargé du Budget et des Engagements (A/CBE) ainsi que le Chargé du Personnel et du Personnel (CPP).

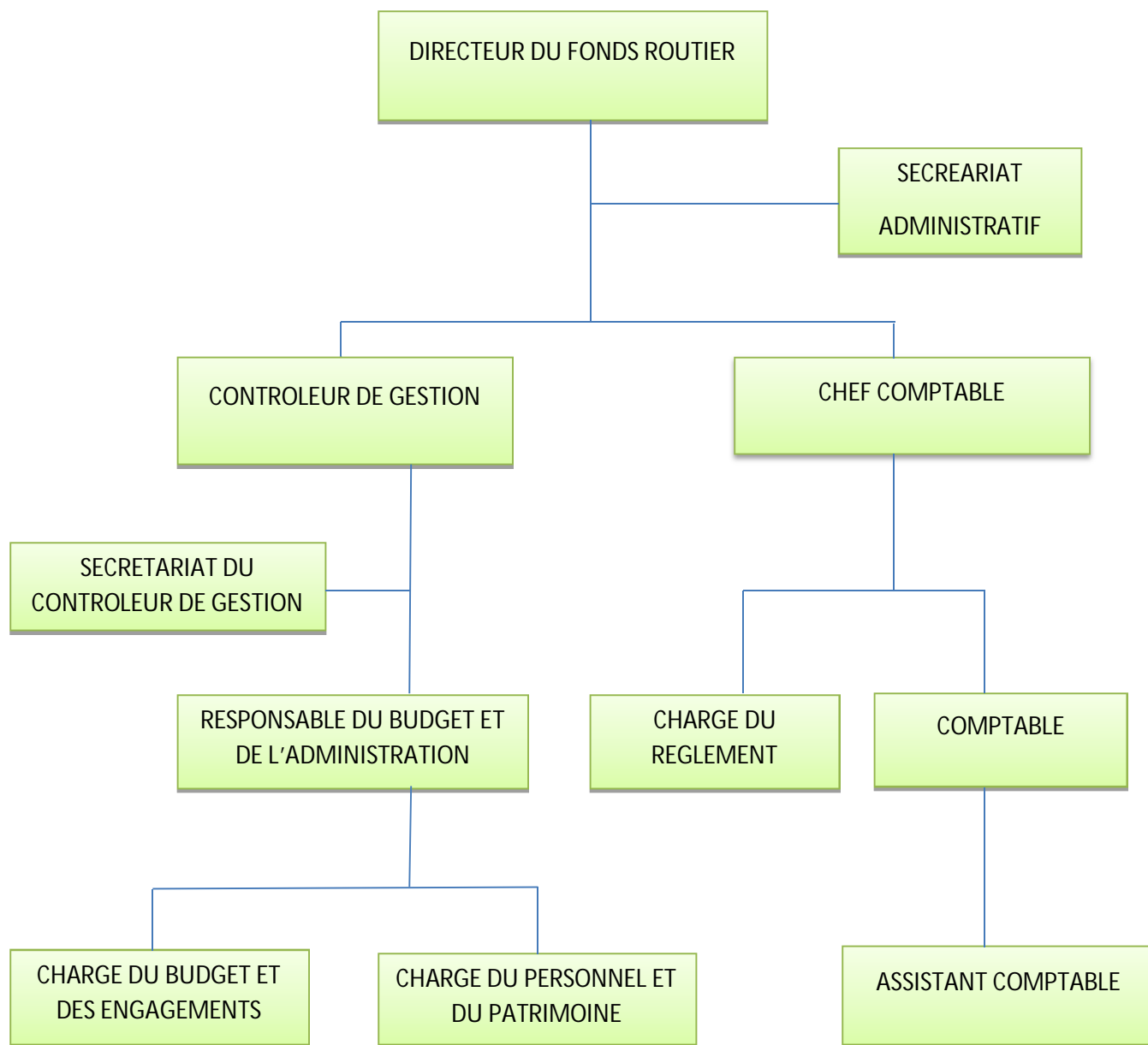
- Le RBA est chargé de la gestion du personnel, des immobilisations et des approvisionnements. Il s'occupe également de l'organisation matérielle des réunions, de la supervision des activités des chauffeurs et des gardiens. En outre, il assure non seulement l'élaboration du budget du fonctionnement du Fonds Routier et, en relation avec la DGTP, du budget de l'entretien Routier, mais il suit également l'exécution desdits budgets.
- Le CBE participe à l'élaboration des budgets de fonctionnement du Fonds Routier et de l'entretien routier. Il suit, comme le RBA l'exécution desdits budgets.
- L'A/CBE accomplit les tâches relatives à l'élaboration des deux différents budgets et au suivi de l'exécution de ceux-ci
- Le CPP, dans la mesure des pouvoirs qui lui sont délégués par le RBA, gère le personnel, les immobilisations et les fournitures, organise les réunions et supervise les activités des chauffeurs et des gardiens.
- La secrétaire du SCG est chargée de l'exécution de toutes les tâches de secrétariat de ce service.

### **Les organes de contrôle**

Comme nous l'avons précisé plus haut, les organes de contrôle sont constitués de :

- Un cabinet d'audit externe qui peut être requis par le Comité de Gestion, sur instruction du Conseil de Revue, en cas de besoin.
- Deux commissaires aux comptes qui contrôlent la comptabilité du Fonds Routier

**Organigramme du Fonds Routier**



## **SECTION 2 : DEROULEMENT DU STAGE**

Il est abordé dans cette section, les tâches exécutées, les apports du stage, les difficultés rencontrées dans la rédaction de notre mémoire.

### **2-1-Taches exécutées au sein de la structure**

Entre notre séjour au service du contrôle de gestion et au service de la comptabilité nous avons appris :

- A enregistrer les courriers notamment les factures et les décomptes ainsi que les bons de commande
- A traiter les factures et décomptes
- A faire le dépouillement de ces derniers
- A classer ces documents

### **2-2-Les apports du stage et les difficultés rencontrées**

Il faut noter que les tâches exécutées au sein du Fonds Routier n'ont pas essentiellement rapport avec notre thème d'étude cependant le Fonds Routier est une structure qui en dehors du gouvernement, de l'union européenne et de la coopération danoise finance également le PASTR d'où notre intérêt à effectuer une analyse sur les effets socio-économiques du programme sur la population bénéficiaire. Il nous a ainsi servi d'appui dans le choix du thème d'étude et orienter vers les cellules d'appui ainsi que les acteurs de la réalisation du programme

Les difficultés rencontrées sont liées à l'asymétrie d'information, à l'accès en temps réel aux informations correspondantes à nos recherches.

## **SECTION 3 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS**

A travers cette section nous allons présenter l'analyse des résultats issus de la collecte de données sur le terrain afin d'en ressortir les effets socio-économiques donc son implication en termes d'amélioration des productions et de leur écoulement et ensuite en termes d'amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires du programme.

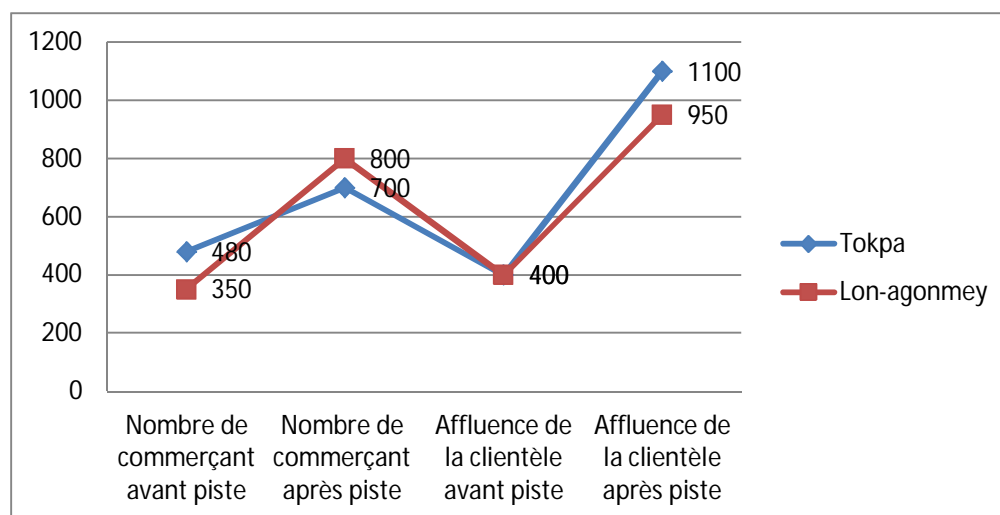
### 3-1- Analyse des résultats et implication en termes d'amélioration et d'écoulement de la production

#### ❖ Fréquentation des pistes

| Déplacement des camions/bâchés                   | Tokpa         | Lonagonmey    |
|--|---------------|---------------|
| Effectif en moyenne avant piste (jour du marché) | 05 (résident) | 03 (résident) |
| Effectif en moyenne après piste (jour du marché) | 25            | 18            |
| <b>Différence</b>                                | <b>20</b>     | <b>15</b>     |
| <b>Pourcentages de différence</b>                | 66,66%        | 71,82%        |

Les données du tableau ci-dessus montrent que la réhabilitation des pistes a un impact sur l'évolution du trafic, ainsi la fréquentation des pistes les jours du marché a connu une nette augmentation après la mise en œuvre du programme soit 66,66% dans l'arrondissement de Tokpa et 71,82% à Lon agonmey. Le trafic pour le marché conditionne toutes les activités commerciales ainsi le manque de piste provoquait le blocage des activités. La réhabilitation relance toutes les activités et pour les populations tous les espoirs sont alors permis.

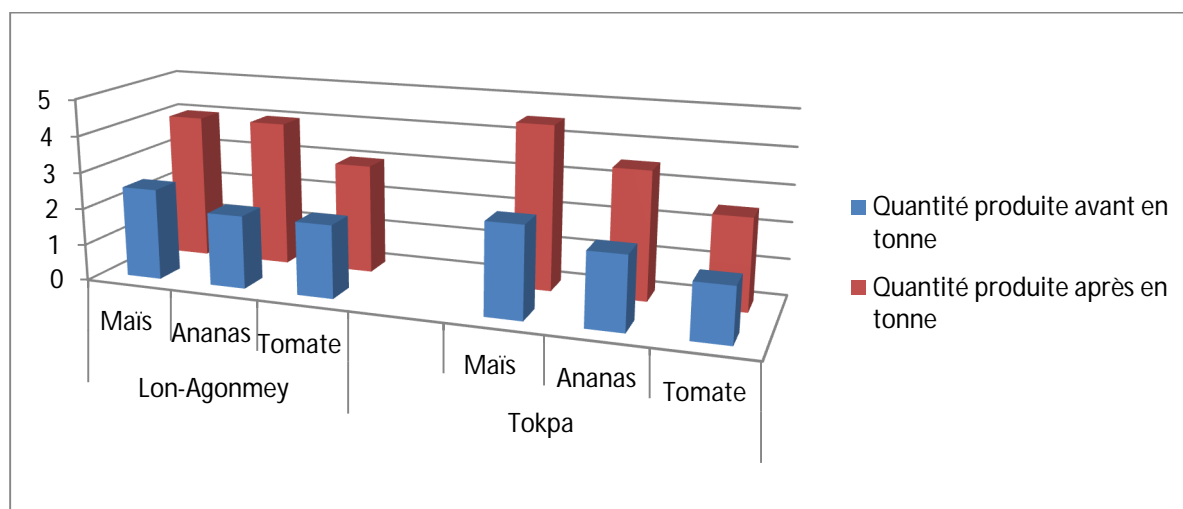
#### ❖ Affluence vers les marchés



**Histogramme 1** : Variation en moyenne des vendeurs et acheteurs dans les études.

Les tableaux 5 et 6 par leur complémentarité, révèlent sans conteste l'importance de l'impact de la réhabilitation des pistes sur les marchés et la commercialisation des produits agricoles. L'affluence de la clientèle ainsi que le nombre de commerçant ont augmenté après la mise du programme. Par exemple dans le marché d'avakpa (voir le schéma synoptique) le nombre de commerçant a été multiplié par 2 telle que l'illustre le graphe (histogramme1) permettant un meilleur écoulement des produits agricoles, mais aussi une plus grande diversité de biens mis à la disposition des populations. L'écoulement des produits agricoles était tributaire des voies d'accès. Les commerçants ne pouvaient se rendre dans certaines zones et quand ils le faisaient ils imposaient leur prix en raison du coût élevé du transport. A tokpa par exemple les groupements socio-économique affirment qu'avant la réhabilitation " les échanges commerciaux étaient bloqué par manque de circulation, des produits agricoles pourrissent sur place". Ainsi se confirment le point de vue des populations bénéficiaires "nos produits se vendent convenablement, les commerçants viennent de tous les coins pour acheter les produits agricoles ; nous partions à la recherche des acheteurs avec nos bagages sur la tête actuellement ce sont eux qui viennent vers nous, jusque dans nos maisons pour acheter nos produits".

#### ❖ PRODUCTION



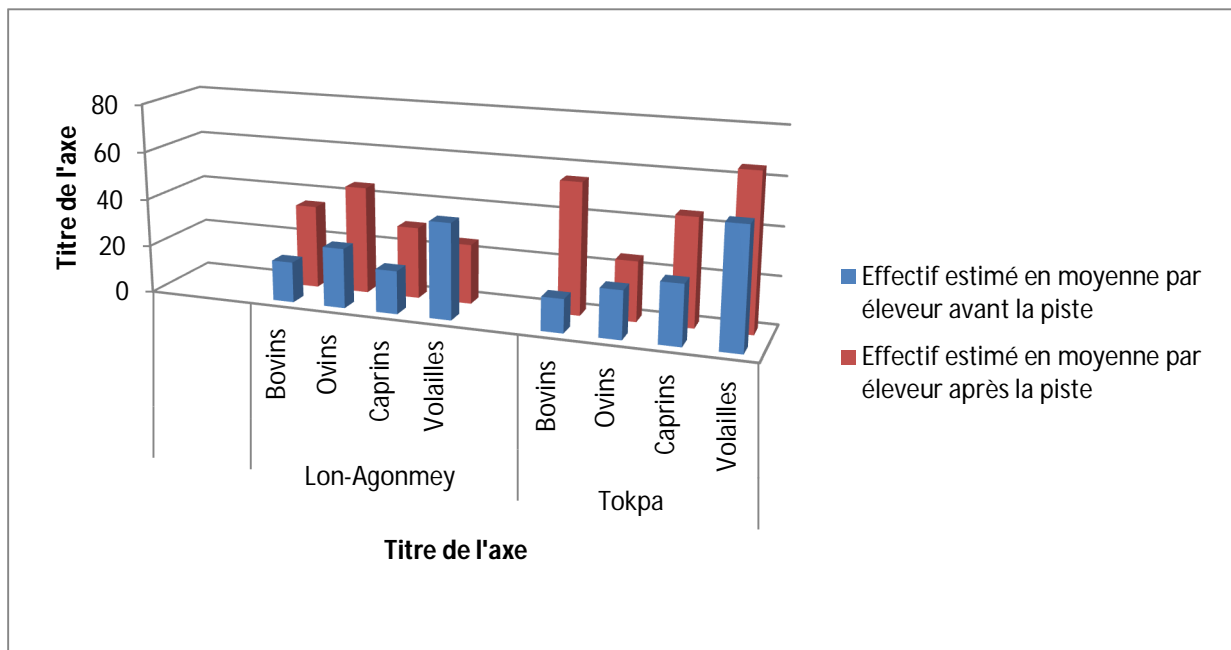
**Histogramme 2 :** Variation de la production agricole dans les zones d'études

Le graphique montre que la production agricole a augmenté pour certaines espèces cultivées dont le maïs, l'ananas et la tomate. On note une augmentation de 28.57% dans la production

du maïs, 27,27% dans la production d'ananas et 25% dans la production de la tomate. Il est donc a constaté que l'aménagement de la piste a facilité l'écoulement plus rapide de la production compte tenu de la praticabilité des pistes. Ce qui est donc un facteur incitatif a la production

Le même graphique montre que la production agricole dans l'arrondissement de lon agonmey a certaines espèces augmenté pour cultivées dont le maïs, l'ananas et la tomate. On note une augmentation de 23,7% dans la production du maïs, 33,33% dans la production d'ananas et 20% dans la production de la tomate. Il est donc a constaté que l'aménagement de la piste a facilité l'écoulement plus rapide de la production compte tenu de la praticabilité des pistes. Ce qui est donc un facteur incitatif a la production.

Ici les indicateurs retenus concernent d'abord les principales cultures pratiquées et l'organisation agricole. L'histogramme présente les données concernant les types de culture pratiqués par l'ensemble des agriculteurs et les productions obtenues. A ce niveau, il ne faut pas s'attendre à ce que des changements importants apparaissent immédiatement après le processus de réhabilitation. Ce sont là des changements qui ne peuvent apparaître qu'à long terme. En outre, la piste n'est qu'un des éléments parmi beaucoup d'autres, qui peut affecter la production agricole.



**Histogramme 3** : Variation de la production animale dans les zones d'études

L'histogramme de la variation des effectifs des espèces animales produites par les éleveurs montre assez bien que la quantité de production animale a augmenté dans tous les cas de certaines espèces, après la mise en œuvre du PASTR. Ce qui voudra dire que l'aménagement de l'ITR a facilité l'acheminement des intrants des zones d'approvisionnement vers les zones de production, ce qui a permis une multiplication de toutes les espèces produites à l'exception des volailles dans l'arrondissement de Lon-agonme.

### **Conclusion partielle**

Les populations des villages enclavés ne produisent que pour l'autoconsommation, les surplus pourrissant sur place par manque d'acheteurs et de moyens de transport. Une fois la piste réhabilitée, les populations retrouvent l'intérêt à mettre en valeur des terres depuis longtemps abandonnées, et à agrandir leur exploitation. Toutefois, l'impact sur la production agricole ne peut être perçu qu'à long terme, car il faut du temps et des moyens pour développer sa production. Les résultats obtenus de cette étude montre l'impact de l'aménagement des ITR dans le développement de la production, pour un meilleur écoulement du surplus afin d'améliorer le revenu net des producteurs /commerçants ainsi que leurs conditions de vies.

## **3-2-Analyse des résultats et implication en termes d'amélioration des conditions de vie des populations**

- La méthode HIMO : une approche participative rassurante

Globalement, les retombées socio-économiques des pistes réhabilitées/entretenués sont perçues sous un double angle :

- primo, on note les impacts socio-économiques lors des travaux de Réhabilitation / entretien des pistes.
- secundo, on note les impacts socio-économiques des pistes réhabilitées après la réalisation des travaux

Dans l'incapacité de procéder à une évaluation systématique de tous ces impacts, nous nous proposons d'analyser quelques-uns qui pourraient nous permettre de mieux justifier la seconde hypothèse

### **PISTES PRISES EN COMPTE.**

- **1er groupe** : Représenté par le tronçon **BOSSA-SODEHITO- TAKPA-GBEDJI** (Chantier HIMO)
- **2ème groupe** : Représenté par le tronçon **TINDJI - ADJOKAN – ZAKPOTA** (Chantier PIP / entretien périodique par approche mécanisée)

**Tableau10** : Main d'œuvre et matériels différenciés selon le groupe

| Paramètres d'analyse | Matériels  | Nombre d'ouvrier employé |             | Sexe et proportion           |
|----------------------|--|--------------------------|-------------|------------------------------|
|                      |  | locaux                   | Spécialisés |                              |
| <b>Groupe 1</b>      | - Pèles<br>- Brouettes<br>- Compacteur Manuel                                  | <b>401</b>               | <b>03</b>   | <b>H 49%</b><br><b>F 51%</b> |
| <b>Groupe 2</b>      | - Niveleuse<br>- Bulldozers<br>- Chargeuse<br>- Compacteur<br>- Camion-citerne | <b>03</b>                | <b>05</b>   | <b>H 100%</b><br><b>F 0%</b> |

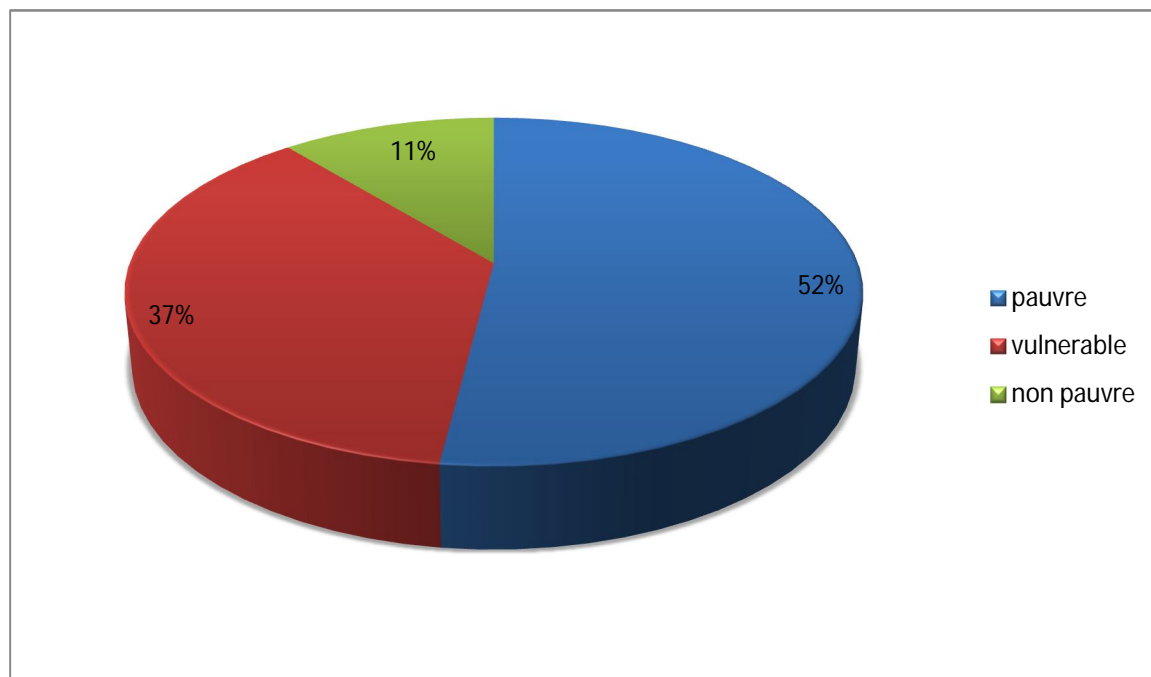
F : Femmes

H : Hommes

Sources : - Groupe 1 : Nos enquêtes (Travaux de terrain ; 2016)

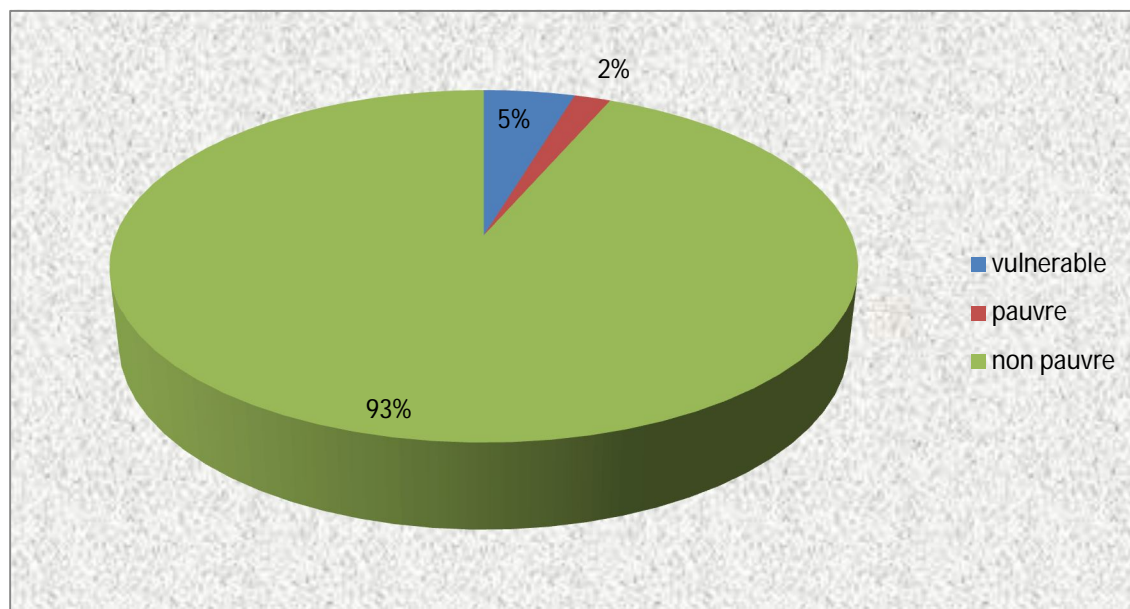
- MGE Conseils / Enquêtes d'impact immédiat, Juin 2004

On remarque que dans le tableau, cas du groupe 1, il a été fait usage de matériels légers alors que dans le cas du groupe 2, les matériels lourds prédominent, leur utilisation est d'ailleurs exclusive. Ceci justifie les diverses proportions de main d'œuvre locale et de celle spécialisée au niveau des deux groupes. Alors que le premier affiche une proportion de 99,74% quant à la main d'œuvre locale et 0,25% pour les ouvriers spécialisés ; le second groupe affiche respectivement 37,5 % et 62,5%. La différence de proportion est remarquable. Cette première analyse commence déjà à faire ressortir le décalage énorme entre les effets socio-économiques des deux groupes quand on sait avec la Banque Mondiale (Septembre 2003) qu'en milieu rural, 29% n'ont qu'un emploi non régulier ou non rémunéré. La méthode HIMO participe alors mieux que l'approche mécanisée à la réabsorption du chômage.



**Graphique 1:** Catégories socio-économiques sur chantiers HIMO

**Source :** MGE Conseils/EIIPP, Août2004



**Graphique 2:** Catégories socio-économiques sur chantiers mécanisés

**Source :** Enquêtes de terrain, juillet 2016

La proportion de pauvres et de vulnérables ayant travaillé sur les chantiers

HIMO est largement supérieure à celle ayant travaillé sur les chantiers classiques. Sans trop d'erreurs, on pourrait en déduire que les chantiers HIMO soulagent plus les pauvres et les vulnérables alors que les chantiers mécanisés soulagent encore plus les non pauvres, creusant ainsi l'écart entre les diverses couches de la société.

| Activités               | J       | F       | M       | A       | M       | J       | J       | A       | S       | O       | N       | D       |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>1 - AGRICULTURE</b>  | - . - . | - . - . | —————   | —————   | —————   | —————   | —————   | —————   | —————   | —————   | - . - . | - . - . |
| <b>2- PETIT ELEVAGE</b> | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . |
| <b>3- COMMERCE</b>      | —————   | —————   | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | - . - . | —————   | —————   |

**Légende :** ————— Période Activités intenses      - . - . - période Activités relaxes

**Source :** étude socio-économique Allada 2015

Les travaux de réhabilitation couvrent une bonne partie de la saison sèche. Les paysans sont alors en période d'inactivité agricole et l'oisiveté gagne le gros lot des ruraux, surtout après la commercialisation de leurs excédents de récolte. Le travail sur les chantiers HIMO constitue une alternative pour les villageois. Les revenus HIMO sont ainsi vus comme alternative saisonnière de maintien de la stabilité alimentaire. Ils permettent l'accroissement du pouvoir d'achat aux populations bénéficiaires participant à ces activités.

- La méthode HIMO : alternative d'une augmentation du revenu et donc une augmentation du pouvoir d'achat

Il s'agit ici d'établir une corrélation entre le revenu mensuel et le pouvoir d'achat des ménages.

La figure suivante montre cette corrélation et l'expression mathématique de cette relation entre les deux variables (la droite de régression). Sur cette figure, nous pouvons lire le coefficient de détermination  $R^2$  et le coefficient de corrélation  $r$ . Le coefficient de détermination  $R^2$  montre que le pouvoir d'achat explique l'augmentation du revenu des ménages à plus de 97%.

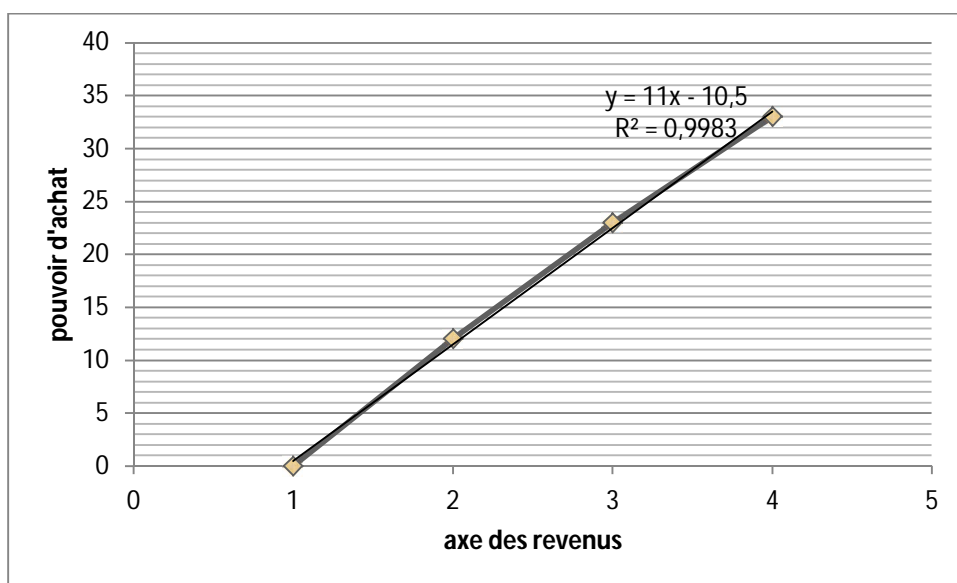


Figure 1 : Droite de régression entre le pouvoir d'achat et le revenu des ménages.

Source : Enquêtes de terrain 2016

-Le lien entre le revenu et le pouvoir d'achat est très fort. De là s'impose une réflexion dans le sens de perpétuer l'utilisation de la méthode HIMO par le PASTR en accompagnement à ses actions sur l'infrastructure.

#### **Conclusion partielle :**

La réhabilitation des pistes par la méthode HIMO aura permis entre autres :

- l'amélioration du pouvoir d'achat des populations ;
- mais surtout la réduction de la pauvreté ; objectif visé par le programme d'appui au Sous-secteur Transport Rural

### 3-3-SUGGESTIONS

Les suggestions ne trouveront leurs efficacités qu'après la mise en place de certaines conditions favorables à leur mise en œuvre. Dans le but de nous imprégner en partie de la vision de cette communauté bénéficiaire sur le projet en général nous avons eu à rencontrer sur le terrain certaines autorités locales. Ceci nous a permis d'être très tôt avertis des préoccupations de la population et des autorités locales .Ainsi nous avons compris que l'aménagement routier est l'élément essentiel de la mobilité en milieu rural car permet aux populations non seulement de commercialiser /transport aisément leurs productions vers les zones d'échange mais également amélioration des revenus substantielle, facilite les échanges et un accès plus aisé aux services sociaux de base (éducation, santé, eau potable, état civil, marchés, aux services financiers etc.) . Mais le constat général est que le PASTR ne finance que l'aménagement périodique laissant à la charge de la mairie l'entretien courant dont il ne dispose pas de moyen financier suffisant pour l'accomplir. Il serait donc vue de bonne œil que le programme envisage à la longue l'entretien courant permettant ainsi à la population bénéficiaire de jouir des ITR en toute saison, toute en se faisant de l'argent par les travaux HIMO.

## CONCLUSION

L'objectif de notre étude est d'analyser les effets socio-économiques du Programme d'Appui au Sous-secteur Rural (PASTR) dans la commune d'allada. Pour y parvenir notre méthodologie d'enquête s'est réduite pour se contenter d'une enquête légère ainsi que des observations sinon une enquête effectuée sur un échantillon. Nous avons ainsi utilisé la statistique descriptive suite au dépouillement de nos questionnaires, pour montrer au mieux les changements obtenus après réalisation des travaux de réhabilitation ainsi que le test de régression pour montrer l'effet d'une augmentation du revenu sur le pouvoir d'achat. Les effets socio-économiques que nous nous sommes proposés d'analyser lors de ce travail sont intimement liés à la notion d'utilité. Ils ont permis de dégager bon nombre d'aspects positifs très importants au développement des villages, parmi lesquels l'amélioration de l'accès aux soins et à l'éducation à travers l'augmentation du revenu ainsi que l'augmentation du flux des échanges commerciaux.

La possibilité d'acheminement des intrants, les productions et le commerce engendrent une dynamisation de tous les secteurs qui font l'économie des villages contribuant au développement d'activités de rentes et non seulement de suffisance alimentaire.

Si les impacts socio-économiques de l'aménagement des pistes peuvent être qualifiés de réussites, certaines zones d'ombres apparaissent cependant et tendent à remettre en cause certaines des actions ou orientations privilégiées par le programme. Ainsi si le recours à la méthode HIMO, en offrant des possibilités d'emploi lors des travaux, contribue fortement à l'augmentation des revenus permettant aux populations d'accéder à un niveau de vie meilleur, il n'en demeure pas moins que ces impacts sont temporaires et ne sont pas éphémères. La question du recours à la méthode HIMO et de ses retombées sociales feront l'objet d'une étude spécifique portant sur l'approche sociale du programme sur les populations bénéficiaires. D'autre part, malgré les meilleures intentions de programme sur le plan socio-économique, sa réalisation est quelque peu nuisible à l'environnement et par conséquent pour la population bénéficiaire. Cet aspect plus critique de la réalisation des pistes constituera également une recherche approfondie. De plus on peut se demander de quelle manière les impacts socio-économiques révélés par l'étude vont pouvoir se développer sur le long terme. Les villages sont aujourd'hui désenclavés, mais pour combien de temps? Si un mécanisme d'entretien cohérent et efficace n'est pas mis en place? Les impacts du programme ne risqueraient-ils pas de disparaître à moyen terme.

## BIBLIOGRAPHIE

1. **Alex bilonof et claudia HOUNGNONVI et SENOU 2011** : *analyse des entraves au développement du transport routier.la dégradation des routes et la multiplicité des ports de contrôles routier*
2. **Anthony Airey Mai 2014** *Politiques et bonnes pratiques de transport rural en Afrique Suivi & évaluation*
3. **CNTR mars 2012 Bénin 80 pages**, *Document de Programme Version finale, Programme d'Appui au Sous-secteur Transport Rural (PASTR) (2012-2013),*
4. **CNTR mars 2015**, *Document de Programme Version finale, Programme d'Appui au Sous-secteur Transport Rural (PASTR) (2014-2016)*
5. **CNTR Février 2013** : *Etude de définition des valeurs de référence et cible des indicateurs du suivi évaluation du PASTR*
6. **Consultant Dr. Chabi Félix BIAOU, Agroéconomiste mars 2006** : *programme d'Appui au démarrage des communes*
7. **Devtech systems, inc, novembre 1996**, *Impact des Pistes Rurales*
8. **Emile Quinet(1998)** : *principes d'Economie des transports*
9. **FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENTDEPARTEMENT OITC** Octobre 2013 *rapport d'évaluation du projet*
10. **Fabrice BERTHOLET, Gaétane TRACZ, Séverine DINGHEM, Timothy IRWIN, Ibou DIOUF Ibrahima NDIAYE, Quentin WODON et Corinne SIAENS Luc SAVARD JUIN 2004** : *le secteur des transports routier au Sénégal*
11. **Gnanderman Sirpé, Expert en transport rural, Burkina Faso Avril 2006** : *Les services de transports ruraux au Burkina Faso: le cas de la région de la boucle du Mouhoun*
12. **Ian BARWELL ET Christina CALVO (1989)**: *Makete Integrated project: The Transport Demands of rural Households, Findings of a village level travel survey», BIT, Genève*

13. **K&K INGENIEURS CONSEILS Avril 2015** : *Importance de la justification socioéconomique et environnementale du projet d'entretien périodiquement /aménagement de l'ITR*
14. **Mamady DIANE (2004)** : *Mémoire online-impacts socio-économiques des pistes rurales dans la région de l'Est du Burkina-Faso*
15. **Manuel de procédures de la Stratégie Nationale de Transport Rural(2013)** *rapport d'étape, 22pages, évaluation finale du programme d'appui ausous-secteur du transport rural*
16. **Michel Didier et Rémy Prud'homme** : *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*
17. **Ndéye Bigué Dieng MBOUP Juillet 2004** : *Analyse critique de la stratégie d'entretien du réseau routier revêtu au Sénégal*
18. **Nirina Haja Andrianjaka et Annamaria Milazzo Aout 2008** : *Travaux publics à Haute intensité de Main-d'œuvre (HIMO) pour la Protection sociale à Madagascar : Problèmes et Options de politique*
19. **Placide BADJI Décembre 2006-**, *Pour une nouvelle approche dans le transport rural : cas des projets test DANIDA dans le département du Zou au Benin*
20. **Professeur John Howe, Base de connaissances sur les transports ruraux 2001**, *L'impact socio-économique des interventions en matière de transports ruraux*
21. **Seat consult (2011) Cotonou, 110 pages** : *études technique détaillées des pistes de la commune d'Allada dans le département de l'Atlantique rapport*
22. **Seat consult conseils(2013) Cotonou, 92 pages**: *rapport d'étude pour la DPR, Etude d'impact finale du PASTR*
23. **SOFRECO (2006) Cotonou, 61pages** : *Etudes d'évaluation des projets pilotes de pistes rurales et pour l'élaboration d'une stratégie nationale et un programme de transport rural, Rapport final de stratégie de la SOFRECO pour le compte de la Direction des Pistes Rurales au Bénin ;*

**TABLE DES MATIERES**

|   |             |
|---|-------------|
| AVERTISSEMENT.....  | i           |
| Dédicace 1 .....  | ii          |
| Dédicace 2 .....  | iii         |
| Remerciements.....  | iv          |
| <b>LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....</b>  | <b>v</b>    |
| <b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>  | <b>vi</b>   |
| <b>LISTE DES HISTOGRAMMES ET GRAPHIQUES.....</b>  | <b>vii</b>  |
| <b>SOMMAIRE.....</b>  | <b>viii</b> |
| <b>RESUME.....</b>  | <b>ix</b>   |
| <b>ABSTRACT.....</b>  | <b>ix</b>   |
| <b>INTRODUCTION.....</b>  | <b>1</b>    |
| <b>CHAPITRE 1: CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....</b>                                  | <b>3</b>    |
| <b>Section 1 : Cadre théorique de l'étude.....</b>  | <b>3</b>    |
| 1-1-Problématique.....  | 3           |
| 1-2-Objectifs et hypothèses de recherche .....  | 5           |
| 1-2-1- <i>objectif général</i> .....  | 5           |
| 1-2-2- <i>objectifs spécifiques</i> .....   | 5           |
| 1-2-3- <i>hypothèses</i> .....  | 5           |
| <b>Section 2 : Revue de la littérature et méthodologie de recherche.....</b>                          | <b>6</b>    |
| 2-1- Revue de la littérature .....  | 6           |
| 2-1-1- clarification des concepts.....  | 6           |
| 2-1-2- travaux antérieurs sur les transports ruraux.....  | 8           |
| 2-2-Méthodologie de recherche.....  | 15          |
| 2-2-1- présentation de la zone d'étude.....   | 15          |
| 2-2-2- techniques d'échantillonnage .....   | 16          |
| 2-2-3- collecte des données (mesures qualitatives et quantitatives).....                              | 17          |
| A- définition des variables .....   | 17          |
| B- Présentation du tableau des données .....  | 18          |
| 2-2-4-Outils et méthodes de collecte des données.....   | 20          |
| 2-2-5-Méthode d'analyse et traitement des données .....   | 21          |
| 2-2-6- Technique de validation des hypothèses.....  | 22          |
| <b>CHAPITRE 2: CADRE INSTITUTIONNEL DE L'ETUDE, DEROULEMENT DU STAGE ET RESULTATS DE L'ETUDE.....</b> | <b>23</b>   |
| <b>Section 1 : Cadre institutionnel de l'étude.....</b>   | <b>23</b>   |
| 1-1-Historique.....   | 23          |
| 1-2-Mission .....   | 24          |

|   |           |
|---|-----------|
| 1-3-Organisation structurelle du Fonds Routier.....   | 25        |
| <b>Section 2 : Déroulement du stage .....</b>   | <b>31</b> |
| 2-1-Travaux réalisés .....  | 31        |
| 2-2-Les apports du stage, les difficultés et les solutions apportées.....                               | 31        |
| <b>Section 3 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS.....</b>   | <b>32</b> |
| 3-1-Analyse des résultats et implication en termes d'amélioration et d'écoulement de la production..... | 32        |
| 3-2-Analyse des résultats et implication en termes de réduction de la pauvreté.....                     | 35        |
| 3-3-Suggestion .....  | 40        |
| <b>CONCLUSION .....</b>   | <b>41</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>   | <b>42</b> |
| <b>TABLE DES MATIERES.....</b>  | <b>44</b> |
| <b>ANNEXE.....</b>  | <b>a</b>  |

## ANNEXES

### Guide d'entretien avec RBA du Fonds Routier, le coordonnateur de l'ADTR et le CST de mairie d'Allada

- 1- Que savez –vous du PASTR dans la commune d'Allada ?
- 2- Avez-vous les statistiques de l'impact du programme sur les variables sociales et économiques tels que (santé, éducation, qualité de vie, production)
- 3- Quelle appréciation avez-vous sur l'évolution du programme dans la commune d'Allada?
- 4- Quel appui apportez-vous pour la réalisation du programme ?
- 5- Depuis que vous appuyez le programme qu'avez-vous obtenus comme résultat significatif par rapport à l'amélioration du niveau de vie et de désenclavement de la commune d'Allada ?
- 6- Quels sont les facteurs internes qui ont influencé les résultats ?
- 7- pouvez-vous nous donner des images (photos) prise avant et après l'exécution du programme dans les localités ?
- 8- Sachant que la commune de Allada comporte douze arrondissements, quels sont les arrondissements et villages ayant bénéficiés du programme ? pourquoi le choix de ces villages ?
- 9- Quel est le nombre de personne minimum recruté lors de l'exécution du programme dans le cadre de l'utilisation de la méthode HIMO
- 10 Est-ce que selon des études le revenu perçu par ces recrues aurait permis de diminuer la pauvreté en agissant sur les variables ci-dessus mentionne ?

**Fiche de renseignement sur les ménages**

Nom :

Prénoms :

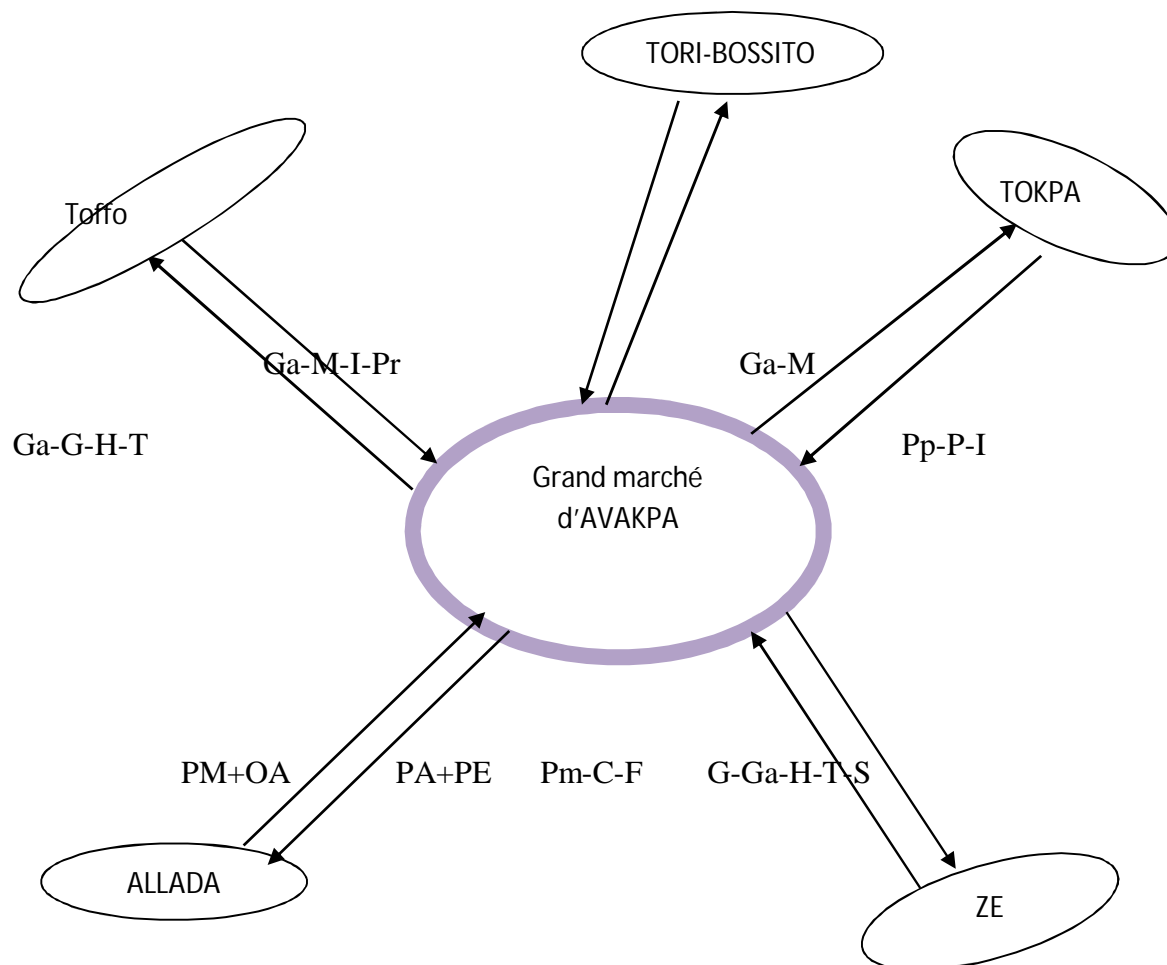
Sexe :

Village d'origine :

Question :

1. Que cultivez-vous souvent?
2. Quelle quantité en moyenne cultivés vous avant la mise en œuvre du programme?
3. Quelle quantité en moyenne cultivés vous avant la mise en œuvre du programme ?
4. Quelle quantité vous vendez avant l'aménagement des pistes ?
5. Quelle quantité vous vendez après l'aménagement des pistes ?
6. Arriviez-vous à écouler toute votre production avant la mise en œuvre du PASTR ?
7. La quantité en moyenne de commerçant et la clientèle a-t-elle change après l'aménagement des pistes ?
8. Quelle était la quantité de la production vivrière (Maïs, ananas, tomate) avant l'aménagement de la piste ?
9. Quelle était la quantité de la production vivrière (Maïs, ananas, tomate) après l'aménagement de la piste ?
10. Quelle était la quantité de la production animale (bovins, ovins, caprins, volailles) avant l'aménagement de la piste par le PASTR ?
11. Quelle était la quantité de la production animale (bovins, ovins, caprins, volailles) après l'aménagement de la piste par le PASTR ?
12. le pouvoir d'achats des participants aux travaux HIMO a-t-il augmente compte tenu du revenu perçu sur les chantiers ?

**DIAGRAMME DU FLUX DES ECHANGES**



**LEGENDE**

T: tomate; Ga: gari; S: sodabi; Hr: huile rouge; A: Ananas; H: haricot; M: maïs ; Pr: piment rouge ;

Pm : produits manufacturé; F : friperie ; C : conserve ; G : galette