

ISSN : 2312-7031

**FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES**

# **ANYASÃ**



**Revue des Lettres et Sciences Humaines**

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

**Université de Lomé**

**Numéro 1  
Juin 2014**

**ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÃ**

**Revue des Lettres et Sciences Humaines**  
**Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés**  
**Université de Lomé**

**Directeur administratif et de la rédaction : Pr. AKIBODE Ayéchoro Koffi**

**Comité scientifique de lecture**

Koffi A. AKOBODE (Université de Lomé)  
Komla M. NOUBOUKPO (Université de Lomé)  
Serge GLITHO (Université de Lomé)  
Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)  
Amétépé AHADJI (Université de Lomé)  
Komi KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)  
Dété F. GBIKPI-BENISSAN (Université de Lomé)  
Octave N. BROOHM (Université de Lomé)  
Tchégnon ABOTCHI (Université de Lomé)  
Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)  
Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)  
Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)  
Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)  
Bonaventure MENGHO (Université Marien Ngouabi)  
Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)  
Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)  
Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)  
Arsène DJAKO (Université Alassane Ouattara)  
Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)

Secrétariat de Rédaction : Koudzo SOKEMAWU

Assistant de rédaction : Messan VIMENYO

Contact :

BP. 999, Lomé

Tél. : 00228 90 19 25 89 / 90 27 30 21

E-mail : revue-anyasa@gmail.com

A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer

**AVIS AUX AUTEURS**

1. Les textes proposés à la rédaction de la revue doivent être saisi à interligne normal ou double interligne, et accompagnés de leur éventuelle illustration.  
Le volume des articles ne doit pas dépasser 20 pages, illustration comprise. Il est recommandé aux auteurs d'adopter, dans la forme de leur texte (titres, numérotation décimale des sous-titres, etc.), la présentation habituelle de la revue et de limiter au maximum le nombre et la dimension des tableaux.
  2. Les articles en français ou anglais doivent être accompagnés impérativement d'un résumé de quelques lignes en français et de sa traduction en anglais avec des mots clés qui doivent couvrir le champ thématique et le champ géographique.
  3. Le comité de rédaction demande aux auteurs de mettre sous le titre de leur article, leurs nom et prénoms, leur grade universitaire ainsi que l'Institution d'attache.
  4. Le texte devra être saisi avec le logiciel Word et envoyé par courriel à : revue-anyasa@gmail.com de mars à juillet.
  5. Les tableaux et figures : la taille des croquis est définie par le module 25 x 18 cm représentant une pleine page fractionnable par colonne de 6,5 cm / 13,5 cm toutes les illustrations seront accompagnées de légendes.
  6. Les cartes, les fichiers informatiques de dessin (cartes ou graphiques) réalisés avec les logiciels adobe avec sélection sur couches, donnent à l'impression les meilleurs résultats. Il est préférable de les fournir en P.C. Tous les fichiers en pixels (Bitmap) sont exclus à l'exception de photos ou fonds gris légers.
  7. La Bibliographie : l'article doit être suivi obligatoirement d'une bibliographie qui prend en compte non seulement les ouvrages cités dans le texte mais aussi d'autres ouvrages dont l'auteur s'est inspiré ou qui ont un rapport avec le sujet traité.  
La bibliographie doit être présentée selon le modèle suivant :
    - a. les ouvrages : Nom Prénoms de l'auteur, Titre de l'ouvrage, Editeur, lieu de publication, année d'édition, nombre de pages.
    - b. les articles : Nom Prénoms de l'auteur, Titre exact de l'article (entre guillemets), Nom de la revue, Date exacte et numéro du volume, Editeur, Pages de début et de fin de l'article.
- Il convient de classer les ouvrages par ordre alphabétique des noms de leurs auteurs. Pour des ouvrages d'un même auteur, il faut les classer par ordre chronologique de leur date de publication.
8. Le Tiré à part : les auteurs d'articles recevront gratuitement un seul exemplaire de la revue et 2 (deux) tiré à part. des tirages supplémentaires pourront leur être fournis à titre onéreux.
- L'envoi d'un manuscrit proposé à la publication vaut acceptation, par son auteur, des conditions ci-dessus indiquées.

***N. D. L. R.***

## Sommaire

### *Géographie*

LES MECANISMES DE CONSTITUTION DE TROUPEAUX DE BOVINS DANS LA REGION SEMI-ARIDE DE HADJER-LAMIS AUTCHAD..... pp. 2-11

**Beltolna MBAINDOH, Edinam KOLA, Koffi A. AKIBODE**

LES MENAGES A FAIBLE REVENU FACE AU PROBLEME DE PAUVRETE DANS L'ARRONDISSEMENT DE MOUNGALI A BRAZZAVILLE AU CONGO..... pp. 12-23

**Clotaire Claver OKOUYA**

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LA COMMUNE DE GLAZOUE EN REPUBLIQUE DU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)..... pp. 24-36

**Benjamin S. ALLAGBE, Sandé ZANNOU**

L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE DE LA POPULATION DE BRAZZAVILLE..... pp. 37-51

**Damase NGOUMA, Jean-Luc MOUTHOU**

ORIENTATION DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT ET AUTONOMIE FINANCIERE DANS LES COMMUNES DE COTE D'IVOIRE : CAS DE KOUNAHIRI ET DE SOUBRE.... pp. 52-61

**Koissy Stéphane Yéboué KOFFI, Joseph Kouadio KRA**

LES RISQUES SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX DE L'ORPAILLAGE A FOFORA, SUD-OUEST DU BURKINA FASO..... pp. 62-73

**Frédéric Koulanswonthé PALÉ**

L'OUEST FORESTIER IVOIRIEN ENTRE ESSOR ECONOMIQUE AGRICOLE ET CRISES FONCIERES..... pp. 74-84

**Diane Lucien ADOU, Combo Kouassi MAFOU, Jérôme ALOKO-N'GUESSAN**

### *Sociologie-Anthropologie*

L'ETAT ET L'EGLISE EN CÔTE D'IVOIRE : DE LA REINSTITUTION DU MULTIPARTISME A LA SECONDE REPUBLIQUE..... pp. 86-100

**Gnagoran YOA BI**

- LA REDUCTION DE LA PAUVRETE PAR L'APPUI AU DEVELOPPEMENT DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES : UNE ANALYSE SOCIOLOGIQUE..... pp. 101-119  
**Gertrude NDEKO**

*Sciences du Langage et de la Communication*

- LA PROBLEMATIQUE DE LA CULTURE DE L'HEVEA ET LA SECURITE ALIMENTAIRE EN CÔTE D'IVOIRE : DE LA DEMARCHE DU MARKETING SOCIAL POUR DES CULTURES AU PROFIT DU PAYSAN..... pp. 121-127  
**Aka NIAMKEY**

- LA RESPONSABILITE SOCIETALE D'ENTREPRISE DANS LA COMMUNICATION CORPORATE..... pp. 128-137  
**Jean-Claude GAKOSSO**

*Littérature-Linguistique*

- LE PRINCIPE DE L'ECONOMIE : LA NEGATION DU PLEONASME..... pp. 139-147

**Youssouf DIAWARA**

- INTRODUCTION A LA « TELONYMIE » : ESSAI D'ANALYSE SEMIOLOGIQUE DU TISSU-PAGNE FEMININ AU CONGO..... pp. 148-159

**Albert-Samuel M'BOUYOU-M'VOUO**

**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT LOCAL  
DANS LA COMMUNE DE GLAZOUE EN REPUBLIQUE  
DU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)**

**Benjamin S. ALLAGBE, Assistant**

**Sandé ZANNOU, Assistant**

**Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR)  
Université d'Abomey-Calavi (UAC), République du Bénin**

**Résumé :** Les infrastructures de transport sont indispensables pour la réduction de la pauvreté surtout en milieu rural où les problèmes d'accessibilité aux marchés et aux services sociaux sont difficiles. Elles s'inscrivent au Bénin, dans les principaux moyens de la mise en exploitation des richesses que recèle chaque localité pour son développement. Le présent travail vise donc à analyser la contribution de ces infrastructures au développement local dans la commune de Glazoué. Ainsi, à travers une approche méthodologique axée sur la recherche documentaire, l'enquête de terrain, des données sociogéographiques et climatologiques ont été collectées.

Il résulte des résultats obtenus que la commune de Glazoué dispose d'un réseau routier important composé d'axe principal, secondaire et surtout de pistes de desserte rurale. Les infrastructures de transport participent à l'amélioration des conditions des populations à travers les emplois qu'elles créent. Elles contribuent également à hauteur de 23 % (contribution moyenne de 2007 à 2010) aux ressources propres de la commune. Ces ressources permettent le financement des initiatives de développement dans la commune.

**Mots clés :** Glazoué, infrastructures de transport, impact socio-économique, développement, aménagement

**Abstract:** Transport infrastructures are essential for poverty reducing especially in rural areas where the problems of access to markets and social services are difficult. Transport infrastructures are a reality in Benin, especially in the main means of exploitation of the wealth that characterizes each locality for its development. This research work aims to analyze the contribution of infrastructure to local development in the municipality of Glazoué. The methodological approach to collect data focuses on documentary information, field survey, socio-geographical and climatological investigation.

The outcome of the study reveals that the municipality of Glazoué has an extensive road network consisting of a main road, secondary roads and especially rural feeder roads. Transport infrastructure involved in improving the conditions of people through the jobs they provide. They also contribute up to 23% (average contribution from 2007 to 2010) to the main resources of the municipality. These resources are used to finance development initiatives in the municipality.

**Keywords:** Glazoué, transport infrastructure, socio-economic impact, development, land

### **Introduction**

Le développement économique d'un pays demande comme tout développement d'organisme vivant, une activation d'échanges. Or, il n'existe pas d'échanges qui ne supposent pas de déplacement des biens, des idées et des personnes (KINDOHO M., 2005).

Les problèmes routier et ferroviaire dominent toute l'économie des pays neufs. En Afrique, les voies ferrées, malgré leur faible maillage, conçues dans l'ensemble par le colonisateur comme lignes de pénétration, ont contribué à l'évacuation des matières premières au profit de l'Occident (KONE A., 2010). La mise en valeur économique de toutes les régions dépend pour une large part de la solution à l'enclavement. Jacques (1988) cité par Koné (op. cit.) le dit si bien plus que partout ailleurs, « la route est le bien par excellence de tous les échanges et de tous les contacts. C'est le bien qui ira jusqu'au village isolé, lequel ne connaîtra jamais d'autres moyens que la route pour sortir de son

isolement ». Comme le constate IGUE O. J. (2010), l'existence des infrastructures routières crée de nouvelles opportunités fondées sur le dynamisme des relations avec pour conséquences une meilleure intégration des marchés agricoles dans l'espace ouest-africain. La route et le chemin de fer constituent un facteur indispensable dans toutes les relations humaines allant dans le sens d'un développement harmonieux (DERRUAU M., 1996).

L'une des mesures prises pour répondre aux problèmes de développement économique des Pays Moins Avancés (PMA) en l'occurrence le Bénin, est la promotion du secteur des transports car ils réduisent considérablement le temps d'acheminement des personnes, des marchandises et facilitent les échanges d'idée (DEZERT B., 1976). Même s'il n'est pas considéré comme Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), le transport joue un rôle de premier plan dans la réalisation de ces objectifs.

Prenant conscience de cet état de chose, le Bénin s'est lancé dans une vaste politique de réhabilitation ou de tracée et d'aménagement de plusieurs axes routiers (DOSSOU S., 2008). Malgré ces efforts de construction et de réhabilitation des routes, la densité routière brute du pays est restée faible. Elle est estimée à 0,56 km pour 1000 habitants (MDEF/MTPT, 2006).

Dans la commune de Glazoué, les producteurs agricoles ont besoin d'un service de transport adéquat pour transporter leur production vers les centres d'échange et pouvoir ainsi participer à la formation de la croissance économique nécessaire à la réduction de la pauvreté. Cette commune dispose de certaines infrastructures publiques de transport au service des échanges et de la communication. Mais il reste à savoir si la présence de ces différentes infrastructures de transport est réellement favorable aux transactions locales, nationales ou régionales. Pour ce faire, les questions de recherche suivantes sont posées : la commune de Glazoué dispose-t-elle d'infrastructures adéquates pour son développement ? Quelles sont les différentes infrastructures de transports qui existent dans la commune de Glazoué ? Quels en sont leurs impacts socio-économiques sur la localité ?

## **2. Démarche méthodologique**

La méthodologie adoptée est axée sur la collecte et le traitement des données et puis l'analyse des résultats.

Les critères de choix des arrondissements parcourus lors des enquêtes se présentent comme suit :

- l'arrondissement de Glazoué centre est le lieu où se rencontrent et se concentrent respectivement les transporteurs, les commerçants en raison de la proximité du marché ;
- les arrondissements d'Aklamkpa, de Zaffé et de Ouèdèmè représentent les zones de production agricole de la commune. Les paysans enquêtés sont identifiés dans ces arrondissements.

Le choix des personnes enquêtées repose sur les critères suivants :

- exercer une activité relevant des infrastructures de transport ;
- avoir une expérience de cinq (5) années au moins dans l'exercice de l'activité retenue afin d'apprécier son impact dans l'amélioration des conditions de vie ;
- résider dans la localité ces 10 dernières années afin de décrire l'état des infrastructures de transport et leur contribution s au développement de la localité ;



Dans son ensemble, la commune de Glazoué se situe sur la pénélaine cristalline. Ce relief est marqué par la présence des collines. Ces roches sont exploitées dans la construction des habitations et des routes.

Sur le plan climatique, elle est caractérisée par un climat subéquatorial encore appelé climat béninien (ADAM S. K. et BOKO M., 1993). La quantité importante de pluie enregistrée chaque année et 6 mois durant, rend très susceptible l'action directe de l'eau sur les infrastructures de transport de la commune. C'est déjà là, un facteur évident de dégradation des routes et pistes de dessertes rurales qui sont d'ailleurs généralement en terre dans la commune.

Dans la commune de Glazoué, les sols sont de type ferrugineux tropical sur socle cristallin aux caractéristiques très variables (KOMBIENI H., 2003). On distingue à cet effet : les sols à concrétions, les sols hydromorphes et des vertisols (AGBASSA O., 2005). Il faut rappeler que les sols hydromorphes sont très peu appropriés aux travaux d'aménagement routier et nécessitent donc des techniques très spéciales. Ils ne supportent pas de lourdes charges. Les sols ferrugineux sont des sols très appropriés aux travaux d'aménagement routier.

### 3.1.2. Fondement humain favorable au développement des infrastructures routières

La population de la commune de Glazoué a connu une évolution dans le temps. La commune a enregistré une population de 37 860 habitants en 1979, 54 405 en 1992 et 90 475 en 2002 ; soit une augmentation respective de 20 000 et de 30 000 habitants au cours des deux périodes (INSAE, 2002). Le tableau n°1 présente le ratio population sur kilomètres de voies par arrondissement.

**Tableau n°1 : Ratio population par kilomètres de voies**

Arrondissements	Population 2002	Km de voies	Ratio
Aklamkpa	16 895	347,00	48,69
Assanté	7 628	127,00	60,07
Gomé	6 578	35,50	185,30
Kpakpaza	5 484	47,50	115,45
Magoumi	8 058	64,00	125,91
Ouédémé	9 099	152,00	59,86
Sokponta	5 429	52,50	103,41
Thio	9 214	87,00	105,91
Zaffé	9 268	95,50	97,05
Glazoué	12 822	50,00	256,44
<b>Total</b>	<b>90 475</b>	<b>1 058,00</b>	<b>85,52</b>

Source : Enquête de terrain, Janvier 2013.

Au total, la commune dispose de 1 058 km de voies pour une population de plus de 90 475 habitants, ce qui donne un ratio de 1 km pour 85 habitants.

### 3.1.3. Le rôle du marché agricole de Glazoué

Le marché de Glazoué a un caractère national et international, le troisième après ceux de Dantokpa et de Malanville. C'est un lieu de grands échanges commerciaux qui rassemble plus de dix mille (10 000) usagers chaque mercredi (PDC Glazoué, 2006).

Les produits, objets de transaction sont entre autres les produits vivriers (maïs, haricot, sorgho, voandzou, arachide, tubercules d'ignames et produits de transformation agricole) et les produits manufacturés (tableau n°2).

**Tableau n°2: Evolution de la production agricole à Glazoué entre 2011 et 2014**

Campagne agricole	2011-2012	2012-2013	2013-2014
	Production (T)	Production (T)	Production (T)
<b>Spéculations</b>			
<b>Céréales</b>	39 732,13	36 249	47 328
<b>Légumineuses</b>	19 946,5	20 714	22 270
<b>Tubercules</b>	143 671,25	619 797	28 669
<b>Maraîchers</b>	3 737,45	4 694	4 674
<b>Coton</b>	1 329	2 670,660	3 132
<b>Total</b>	<b>208 416,63</b>	<b>684 124,66</b>	<b>659 073</b>

Source : CARDER Zou-Collines et SCDA Glazoué.

L'analyse du tableau montre qu'il y a une évolution croissante de la production agricole communale avec 659 073 tonnes au cours de la campagne 2013-2014 pour toutes les spéculations contre 208 416,63 tonnes en 2011-2012. Parmi tous les produits, ce sont les tubercules qui tiennent la tête, suivis des céréales. Les arrondissements les plus gros producteurs sont Aklamkpa, Ouèdèmè, Magoumi, Assanté qui représentent 65,21% de la couverture communale en infrastructures routières. Les photos n°1a et n°1b illustrent les moyens de transport servant à l'évacuation des produits agricoles des centres de production vers le marché principal de la commune de Glazoué.

**Photo n°1a : Déchargement de tubercules d'igname par un camion au marché de Glazoué**



**Photo n°1b : Une 504 chargée de dizaine de sacs de maïs du marché de Glazoué en partance pour Dassa-Zoumé**



Source : ALLAGBE S. B., photo prise en août 2013.

En dehors du marché central de Glazoué, dans chaque chef-lieu d'arrondissement, voire même dans la plupart des villages administratifs, il existe aussi d'autres marchés secondaires qui sont des centres de collecte de produits qui permettent aux commerçants grossistes de ravitailler le marché principal de Glazoué au moyen des pistes ou voies de desserte.

### 3.2. Présentation des infrastructures de transport

#### 3.2.1. Réseau routier

Les différents arrondissements de la commune sont accessibles par des voies secondaires et des pistes de desserte rurales qui communiquent avec le principal axe. Au total, la commune dispose d'un réseau routier de 1 058 km (Mairie de Glazoué, 2004).

### 3.2.1.1. Principaux axes

La commune de Glazoué dispose d'un réseau routier non négligeable marqué par un principal axe bitumé qu'est la Route Nationale Inter-états 3 (RNIE3). Cette voie principale qu'on peut subdiviser en deux tronçons relie la commune de Glazoué à celle de Dassa-Zoumè et de Savè. Le tableau n°3 fait le point de ces différents tronçons.

**Tableau n°3 : Principaux axes reliant Glazoué aux communes voisines**

Origine	Destination	Distance (km)	Type	Etat
Glazoué	Dassa-Zoumè	23	Bitumé	Bon
	Savè	29	Bitumé	Bon

*Source : Enquête de terrain, Janvier 2013.*

### 3.2.1.2. Axes secondaires

Les voies secondaires sont en terre battue reliant les arrondissements de la commune entre eux et la commune aux autres communes frontalières. On note à cet effet quelques grands axes à savoir :

- l'axe Zaffé-Kpakpazoumè d'une longueur de 4 km. Il dessert les villages comme Akouègba, Adourèkoma, Sokponta, Ibiyèm, etc. ;
- l'axe Aklampa- Assanté-Glazoué dessert les localités de Glazoué, Hoco, Assanté, Aklampa, Thio, etc. Cette voie supporte l'essentiel du trafic en matière d'évacuation des produits agricoles. Elle donne accès au marché et aux infrastructures socio communautaires ;
- l'axe Glazoué-Hoco d'une longueur de 14 km dessert les localités de Glazoué, Ogoudako. Elle facilite l'évacuation d'une quantité considérable de produits agricoles vers le marché et donne accès au centre de santé de Glazoué ;
- l'axe Yawa-Gomè d'une longueur de 9 km dessert les localités de Yawa, Kpakpaza, Gomè, etc.

### 3.2.2. Gare routière

La gare routière de Glazoué se trouve au bord de la route Inter-états. Elle est gérée par l'Union Nationale des Conducteurs du Bénin (UNaCoB) en collaboration avec d'autres syndicats comme l'Union des Conducteurs Transporteurs Inter Urbains du Bénin (UCTIB) et l'Union Nationale des Conducteurs Démocratiques du Bénin (UNACODEB). Ces derniers assurent le fonctionnement de ces parcs à travers la délivrance aux conducteurs des différents tickets mis à leur disposition par la mairie. La photo n°2 illustre la gare routière de Glazoué.

**Photo n°2 : Gare routière de Glazoué**



*Source : ALLAGBE S. B., photo prise en août 2013.*

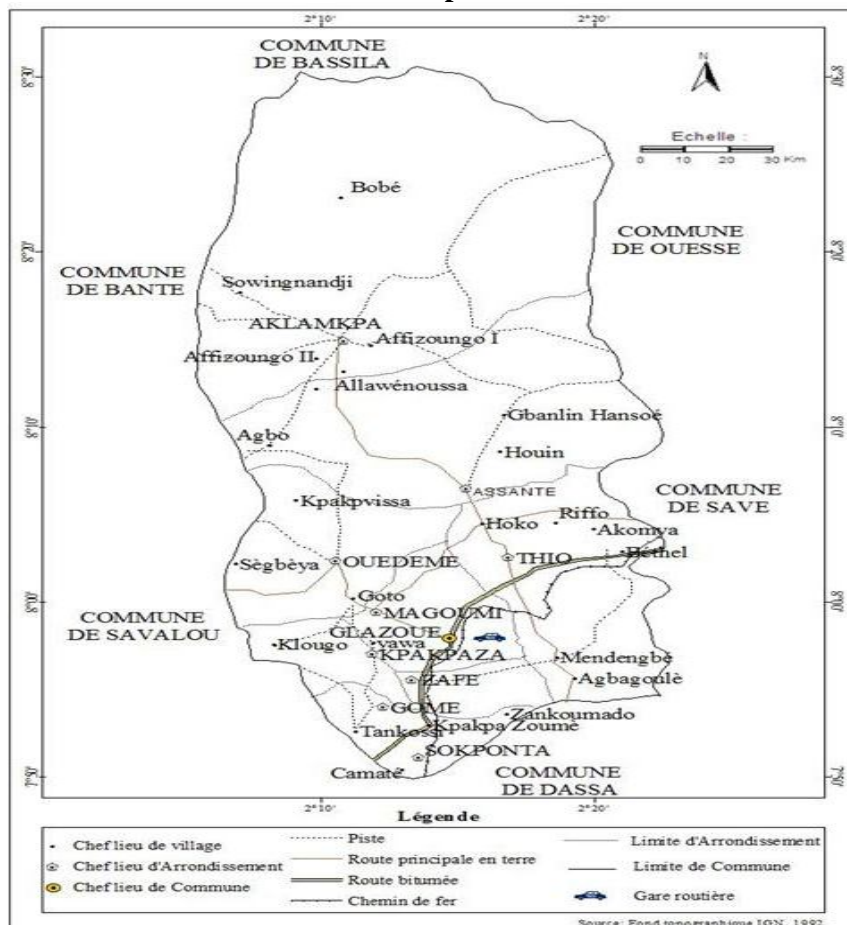
La photo n°2 montre quelques véhicules en stationnement au niveau de la gare routière de Glazoué. Les jours de marché, la circulation au niveau de cette gare est difficile à cause de son encombrement par les véhicules.

Les véhicules qui assurent la liaison entre centre urbain et campagnes sont pour la plupart de marque Peugeot 504 et 505 de capacité 9 places puis 404 bâchée, comme dans la plupart des communes rurales à l’instar de Tchouarou (ASSOUNI J. et *al.*, 2011). Ils sont utilisés pour les marchandises et les commerçants, pour leur résistivité à la charge et aux conditions de transport et ce sont des véhicules dont la réparation du moteur n’est pas trop compliquée au dire des mécaniciens locaux. Cependant, la vitalité de ces derniers a révélé que leur âge varie entre 25 et 30, ce qui pose souvent des problèmes de réparation aussi bien pour la carrosserie (tôlerie) que de la mécanique (moteur).

### 3.2.3. Réseau ferroviaire

Au Bénin, le réseau ferroviaire est assuré par l’Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN). Ce réseau d’une longueur de 438 km dessert la commune de Glazoué de Kamaté-Tchakaloké jusqu’à Thio, lesquelles localités avaient abrité de petites gares ferrées rurales. Cette ligne a joué pour Glazoué un important rôle dans le transport des produits agricoles vers les grands centres de consommation que sont Cotonou, Bohicon, Parakou, etc. L’existence et le fonctionnement de ce mode de transport a rendu autrefois très dynamiques les échanges entre Glazoué et son arrière-pays. Il a été à l’origine du développement de petites activités économiques génératrices de revenus pour beaucoup de femmes et de jeunes. Mais aujourd’hui, avec la crise que traverse la structure, le transport ferroviaire dans la commune de Glazoué n’a plus un réel apport dans le développement de la localité. La carte n°2 présente la répartition spatiale des infrastructures de transport dans la commune de Glazoué.

Carte n°2: Infrastructures de transports de la commune de Glazoué



### 3.3. Effets économiques des infrastructures de transport dans la commune de Glazoué

#### 3.3.1. Contribution des infrastructures de transport à la création d'emploi

A Glazoué, le transport fait vivre près de 2 549 personnes (selon les enquêtes de terrain environ 1 086 jeunes conducteurs de pousse-pousse, 1 293 conducteurs de taxis moto et 170 conducteurs de véhicules légers et lourds).

En effet, le transport urbain dans la commune de Glazoué est assuré par beaucoup de jeunes ruraux venus des villages environnants du centre urbain.

Autres acteurs du transport dans la commune de Glazoué sont les taxis auto qui relient Glazoué à l'arrière-pays ou à d'autres communes. Ces derniers font leur chargement au niveau de la gare routière de Glazoué (photo n°3).

#### Photo n°3 : Taxi auto interurbain en chargement à la gare routière de Glazoué



Source : ALLAGBE S. B., photo prise en août 2013.

Au nombre de 200 environ, les personnes qui s'adonnent à cette activité sont originaires de Glazoué, Bantè, Savalou, Bassila, Kandi et Savè.

Dans la catégorie des gros porteurs, le transporteur engage un conducteur, donc autant de chauffeurs qu'il possède de camions. Le transport des gros porteurs n'est pas développé dans la commune de Glazoué. D'après les informations reçues auprès du secrétaire général de l'UNACOB, 10 à 20 gros porteurs garent le long de la voie inter Etat par manque de parking surtout les jours de marché. La mairie perçoit 1 000 F CFA sur chaque véhicule gros porteur.

Quant à l'activité de conduite de pousse-pousse dans le domaine du transport, elle est assurée par les jeunes élèves et ceux déscolarisés. Selon les enquêtes de terrain, mille quatre-vingt-six (1 086) jeunes pratiquent cette activité. Ceux qui s'y adonnent totalement la pratiquent tous les jours de la semaine. Quant aux jeunes élèves, ils font cela les mercredis soir, les samedis et dimanches.

Les activités de transport dans la commune de Glazoué créent également d'autres emplois à travers les trois syndicats qui existent : l'UNACOB, l'UNACODEB et l'UCTIB. Ces trois syndicats emploient environ 20 personnes qui les aident dans la vente des tickets au sein de la gare. De même, plus d'une cinquantaine de mécaniciens auto et moto et de nombreux vulcanisateurs vivent aux dépens des activités de transport.

Il ressort de ces données que les transports en général et ceux routiers en particulier participent à la création d'emplois et à l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Glazoué. Ce résultat confirme celui de GAOU D. O. (2003) qui a montré que les infrastructures routières font vivre environ 3 600 personnes dans la commune de Ouèssè.

### 3.3.2. Création de revenus

A Glazoué, les revenus des conducteurs de pousse-pousse varient entre 1 000 et 1 500 F CFA. C'est avec ces revenus qu'ils font face à leurs besoins quotidiens. Il en est de même pour les taxis moto « zémidjan » dont les revenus journaliers varient généralement entre 2 000 et 3 000 F CFA. Il faut noter que d'après les enquêtes de terrain, ce revenu peut atteindre 5 000 F CFA les jours de marché.

Chez les garagistes les recettes sont aléatoires et en fonction des types et du nombre de prestations de services effectuées sur les véhicules. Selon, les résultats de l'enquête de terrain, le revenu moyen journalier de ces ouvriers est compris entre 2 000 et 5 000 F CFA, même si on recense parfois des journées complètement mauvaises en recette.

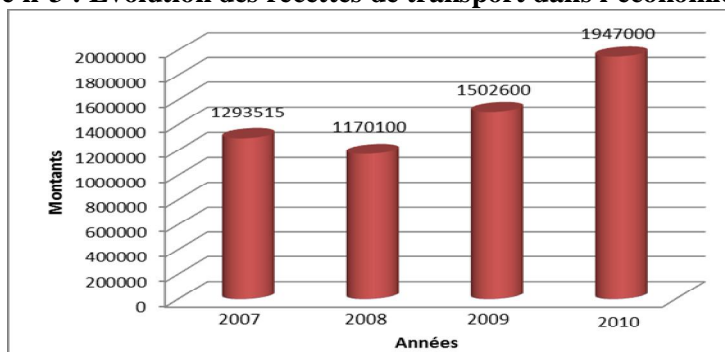
Les taxis auto quant à eux utilisent souvent les véhicules de 9 ou 5 places. Le revenu moyen journalier de ces conducteurs est compris entre 5 000 et 6 000 F CFA. Chez les gros porteurs enfin, les revenus sont beaucoup plus importants. Selon les enquêtes de terrain, le revenu d'un gros porteur après un voyage s'élève à environ 100 000 F CFA. Il apparaît clairement que les activités du transport permettent aux acteurs du secteur de satisfaire leurs besoins vitaux. Ce résultat est proche de ceux de SOMADJEDAGBE B. S. (2010) et TCHOKPON C. E. (2008) qui ont montré les effets économiques des infrastructures de transport respectivement dans la commune de Djidja et de Dassa Zoumè.

### 3.4. Contribution du transport dans le développement local de Glazoué

#### 3.4.1. Apport du transport dans la recette de l'économie locale

Le transport contribue à la mobilisation des ressources financières de la commune à travers les taxes de stationnement et de chargement. Celui-ci est lié à l'exploitation de ses infrastructures. Dans le but de réussir à mobiliser ces ressources, un bon partenariat entre les autorités locales et les différents syndicats des transporteurs est établi. Les syndicats perçoivent les taxes pour le compte de la mairie. Les tickets de stationnement sont délivrés par la mairie et sont vendus à 100 F CFA pour les conducteurs de pousse-pousse, les taxis moto, les véhicules de 5 places, 9 places, les véhicules bâchés et 1 000 F CFA pour les gros porteurs. Après la vente des tickets, la mairie perçoit 90 % et les 10 % restant vont aux syndicats. La figure n°3 traduit l'évolution de la recette globale issue des infrastructures de transport dans l'économie locale de la commune de Glazoué entre 2007 et 2010.

**Figure n°3 : Evolution des recettes de transport dans l'économie locale**



Source: Comptes administrative de la commune de Glazoué, 2011.

En 2007, les ressources mobilisées par les infrastructures de transport dans la commune sont de 1 293 515 F CFA. En 2008, elles ont connu une petite régression liée à la faiblesse des stratégies de mobilisation des ressources, avant de reprendre une

augmentation pour atteindre en 2010, 1 947 000 F CFA. L'augmentation très sensible des recettes de 2010 est due au fait que les taxi-moto ont pu contribuer dans les recettes communales à hauteur de 183 000 F CFA contrairement aux autres années.

A Glazoué, le secteur du transport contribue en moyenne à hauteur de 23 % aux ressources propres mobilisées dans la commune. Ce secteur est donc une source potentielle de financement du développement local à l'ère de la décentralisation. Ceci est conforme aux résultats auxquels est parvenu ZANNOU S. (2011) qui a travaillé sur les stratégies de financement du développement local dans la commune de Pobè.

#### **3.4.2. Destination des fonds issus de la gestion des infrastructures de transport**

Grâce aux ressources collectées par les autorités locales à travers la gestion des infrastructures de transport, des actions du développement ont été financées dans plusieurs domaines. Selon les informations collectées, ces ressources sont destinées aux rechargements des voies, à la construction des nouvelles voies et de quelques infrastructures socio communautaires. En 2011, la mairie a financé la construction de deux ponts à Adourékoma et sur l'axe Gomé-Yawa (photo n°4).

##### **Photo n°4 : Ouvrage de franchissement réalisé par la mairie sur fond propre entre Gomé-Yawa**



*Source : ALLAGBE S. B., photo prise en août 2013.*

Ce pont d'un montant de 5 millions F CFA a été financé totalement sur fonds propre par la mairie. L'érection de ce pont sur cet axe a facilité les échanges entre les populations des localités qui bénéficient du passage de cette desserte rurale.

Les enquêtes de terrain ont montré que sur la voie Inter Etat Glazoué-Dassa-Zoumè plusieurs cas d'accidents sont enregistrés. Selon l'annuaire statistique des accidents de la voie publique au Bénin établi en 2010 par le Centre National de Sécurité Routière, 32 cas d'accidents ont été enregistrés la même année dans la commune de Glazoué, faisant 11 morts, 25 blessés graves et 21 cas de blessés légers. Ces accidents ont lieu à 90% des cas sur la Route Nationale Inter-Etats n°2 et impliqué 65,5% de conducteurs âgés de 20 à 40 ans sur l'ensemble des conducteurs mis en cause au niveau départemental. Pour limiter ces accidents, les autorités locales ont construits des dos d'âne sur cet axe routier à un coût global de 620.000 F CFA.

De même, 61,75 km de pistes de dessertes rurales ont été réhabilitées par la mairie (les axes Oroko-Okrin-Boubou, Assanté-Houin, Kpassassa-Ouèdèmè, Kpakpazoumè-Ibiyémi, Gomè-Yawa, Akouègba-kpako, Magoumi-Ouèdémé en 2010. L'axe Glazoué-Hoco en 2009 et les axes Gomé-Kpakpaza et Ofè-Mandégbé en 2008). Le coût de ces travaux est estimé à 8 120 000 F CFA. Des latrines ont été construites dans les écoles primaires de Ogoudako, Orokoto Akouègba, Ibiyémi, Akpikpi et Thio centre (photo n°5).

**Photo n°5 : Latrine construite par la mairie à EPP de Thio centre en 2009**



*Source : ALLAGBE S. B., photo prise en août 2013.*

Sur fonds propre, la mairie a financé entièrement la réalisation de cette latrine. La construction de cette infrastructure limite la défécation à l'air libre. Le PNDCC a financé la construction de 11 hangars dans le marché central de Glazoué grâce à la contribution financière de la mairie et l'apport matériel et physique de la population. La mairie de Glazoué a payé la contrepartie de la population estimée à 3 600 000 F CFA. En 2010, il y a eu la construction d'un module de 3 classes à Yagbo, l'aménagement de la maternité de Kpakpaza et le terrain de sport.

**Conclusion**

La commune de Glazoué dispose des atouts biophysiques et socio-économiques qui ont permis la mise en place d'importantes infrastructures de transports. Ces infrastructures sont composées de pistes de dessertes rurales, de voies bitumées, de voie ferrée, de gares routières et ferroviaires et d'espaces marchands.

On retient, au terme de cette étude que les infrastructures de transport participent à la création des emplois, donc à l'amélioration des conditions de vie et de bien-être des populations. Elles participent également à l'amélioration des recettes locales et contribuent à la mise en place des infrastructures sociocommunautaires. Les infrastructures de transport constituent ainsi une source potentielle de financement du développement local dans la commune de Glazoué.

Le résultat de l'étude menée par HOUNSINOUS S. M. (2007) qui a travaillé sur les infrastructures de communication et les problèmes de développement en pays Wémè confirme ce résultat. BOSSA S. A. I. et KPONNON M. S. C. (2006) qui ont étudié le rôle et l'importance économique des transports dans le développement du département de l'Ouémé ont trouvé des résultats similaires sur le rôle du transport dans la mobilisation des ressources propres des communes.

Mais il faut aussi noter que l'état de dégradation des infrastructures de transport à Glazoué limite sa contribution dans le développement économique et sociale. Face à cet état des lieux, il faut encourager l'adoption d'une politique de gestion et de développement des infrastructures dans la commune afin d'amorcer un développement local durable à l'ère de la décentralisation.

Pour y parvenir, il est important que les autorités locales prennent conscience de l'importance de ce secteur dans le développement de l'économie locale et dans la mobilisation des ressources pour l'auto-développement de Glazoué.

**Bibliographie**

ADAM S. K. et BOKO M., (1993) : Le Bénin. Edition le Flamboyant, Cotonou, 93 p.  
 AGBASSA O., (2005) : Contribution à la mobilisation et à la gestion des ressources locales : cas de la commune de Glazoué. Mémoire de maîtrise Es-Sciences économiques, FASEG, UAC, Bénin, 67 p.

- ALOKO N'GUESSAN J., (2010) : Le rôle des voies de communication terrestres dans le processus de maîtrise de l'espace ivoirien. In : *John O. IGUE, Kengne FODOUOP et Jérôme ALOKO N'GUESSAN, l'Armature du développement en Afrique : industrie, transports et communication, Karthala, vol. 6, pp. 87-103.*
- ASSOGBA H., (2008) : Production et commercialisation des produits vivriers en milieu rural : cas de la commune de Glazoué. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Bénin, 90 p.
- ASSOUNI J., AKPAKI A. J. et BIAOU G., (2011) : Système de commercialisation des produits agricoles dans la commune de Tchaourou. In : *Annales n° 17 de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Université d'Abomey-Calavi, Bénin, Vol. 1, déc. 2011, pp. 221-236.*
- ATCHADE L., (2005) : Impacts socio-économiques de l'évolution des transports dans la ville de Porto-Novo. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-calavi, Benin, 51 p.
- BOSSA S .A. I. et KPONNON M. S. C., (2006) : Rôle et importance économique des transports dans le développement du département de l'Ouémé. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 108 p.
- DERRUAU M., (1996) : Géographie humaine. Arnaud Colin, 6ème éd, Paris, 472 p.
- DEZERT B., (1976) : Transport et organisation de l'espace. Besançon, SEDES et CDU, 172 p.
- DOSSOU S., (2008) : Impacts Socioéconomique de la route Abomey-Bohicon-Kétou sur le développement de la commune de Zagnanado. Mémoire de maîtrise en géographie, FLASH, UNB, 65 p.
- GAOU D. O., (2003) : Impact des infrastructures de transports sur le développement économique en milieu rural : cas de la commune de Ouèssè, département des Collines. Mémoire de maîtrise en géographie, FLASH, UNB, 84 p.
- GBIAN T., (2003) : Impact socio-économique des transports routiers dans la commune de Malanville : cas du taxi-moto dans l'arrondissement de Malanville. Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH, UNB, 84 p.
- HOUNSINO S. M., (2007) : Infrastructures de communication et problèmes de développement en pays Wémè. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 97 p.
- IGUE O. J., (2010) : Infrastructures de base et développement territorial en Afrique de l'Ouest. In : *In : John O. IGUE, Kengne FODOUOP et Jérôme ALOKO N'GUESSAN, l'Armature du développement en Afrique : industrie, transports et communications, Karthala, vol. 6, pp. 15-34.*
- KINDOHO M., (2005) : Impacts des réseaux routiers sur les ressources naturelles et développement durable au Bénin. Mémoire de DEA en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 79 p.
- KOMBIENI H., (2003) : Le rôle du transport dans la croissance et le développement de la ville de Natitingou. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 131 p.
- KONE A., (2010) : L'organisation de l'espace par les transports inter-Etats : cas de la Côte d'Ivoire et du Mali. In : *John O. IGUE, Kengne FODOUOP et Jérôme ALOKO*

*N'GUESSAN*, Maîtrise de l'espace et développement en Afrique, Karthala, vol. 1, pp. 293-313.

LODS J., (1988) : Les transports en Afrique francophone : situation en 1988 et perspectives. *Marchés tropicaux et méditerranéens*, 2242, 28 oct., pp. 2935-2955.

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

SOMADJEDANGBE B. S., (2010) : Rôle des infrastructures de transport de la commune de Djidja. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 80 p.

TANMAKPI J. S. A., (2008) : Gestion des gares routières et parkings dans la ville de Cotonou. Mémoire de maîtrise en géographie, UAC, Abomey-Calavi, Benin, 99 p.

TCHOKPON C. E., (2008) : Rôle du transport dans le développement local de la commune de Dassa Zoumè. Mémoire de maîtrise en géographie, FLASH/ UNB, 98 p.

ZANNOU S., (2011) : Stratégies de financement du développement local dans la commune de Pobè. Mémoire de DEA, EDP/FLASH/UAC, 89 p.