



*Mieux Comprendre l'Espace*

## **Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales**

**Département de Géographie -Université Alassane Ouattara**

**Volume 2**

**N°006, Décembre 2021**

**ISSN: 2707-0395**



**République de Côte d'Ivoire**

**BP V18 Bouaké 01**

**Téléphone: (+225) 07 07 06 91 71/ 01 03 59 34 32/ 05 05 05 84 01**

**Courriel: [revuegeovision@gmail.com](mailto:revuegeovision@gmail.com)**

**Site Internet: [www.laboraddys.com](http://www.laboraddys.com)**

**ADMINISTRATION DE LA REVUE**

**Directeur de publication** : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef** : Dr LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef adjoint** : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**SECRÉTARIAT DE RÉDACTION**

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, Chercheur Indépendant

Dr ADOU Bosson Camille, Géographe, Chercheur Indépendant

Dr TANOH Ané Landry, Géographe, Chercheur Indépendant

**COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE**

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Télésphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)  
Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)  
Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)  
Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)  
Dr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)  
Dr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)  
Dr ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)  
Dr DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)  
Dr SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)  
Dr KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)  
Dr ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

### Instructions aux auteurs

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

**1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :** 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

**2. Les illustrations :** les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

**3. Notes et références :** 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du

Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

**4. La bibliographie :** elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- *Pour les documents électroniques* : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : [http://www.ins.ci/n/documents/travail\\_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf](http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf), consulté le 12 avril 2019, 80 p.

## Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques,

des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. *GéoVision* est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an.

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

## **AVERTISSEMENT**

**Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue *GéoVision* ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.**

## SOMMAIRE

LOGIQUES ET STRATÉGIES DES PROMOTEURS PRIVÉS DANS LA PRODUCTION DE L'HABITAT DANS LA COMMUNE DE YOPOUGON, <b>Deagai Parfaite DIHOUEGBEU<sup>1</sup>, Abou DIABAGATE<sup>2</sup>, Jean-Berenger WADJA<sup>3</sup></b> .....	9
CONTRIBUTION À L'ÉVALUATION DE L'APTITUDE CULTURALE DES SOLS DU BASSIN DE LA RIVIÈRE <i>LATIÈTE</i> DANS LE NORD-OUEST DU BÉNIN, <b>N. Innocent GBAÏ<sup>1</sup>, Djafarou ABDOLAYE<sup>1</sup>, Ahoudou Waliou YESSOUFOU<sup>2</sup></b> .....	23
TOURISME DURABLE : INTÉRÊTS ET DÉFIS DE GESTION DES POTENTIALITÉS LOCALES DU DÉPARTEMENT DU COUFFO AU BENIN, <b>OHOUBONON Frédéric Olawolé<sup>1</sup>, LOUGBEGNON Olou Toussaint<sup>2</sup>, TOKO IMOROU Ismael<sup>3</sup>, VISSIN W. Expédit<sup>4</sup></b> .....	40
ACTIVITÉS ET SOURCES D'ÉMISSIONS DE GAZ DE LA FILIÈRE KARITÉ DANS LA RÉGION DU PORO AU NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE DANS LE CONTEXTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE, <b>Moussa KONE</b> .....	52
CARTOGRAPHIE DE LA CHAÎNE DE VALEURS (CCV) DU MIEL AU BÉNIN, <b>VODOUNOU Germonne Kéty*<sup>1</sup>; SOSSOU Koffi Benoît<sup>2</sup> et ATTANASSO Marie-Odile<sup>2</sup></b> .....	67
LA FAIBLESSE DE L'UTILISATION DES INTRANTS : UN HANDICAP POUR LA PRODUCTION AGRICOLE DE LA SOUS-PREFECTURE DE BROBO EN COTE D'IVOIRE, <b>Dhédé Paul Eric KOUAME<sup>1</sup>, Houphouët Jean-Claude DIBY<sup>2</sup>, N'guessan Pascal KONAN<sup>3</sup></b> .....	83
LA RECOMPOSITION DE LA FAMILLE FACE À LA MIGRATION EN PAYS BISSA AU BURKINA FASO, <b>Irissa ZIDNABA</b> , .....	99
METEO CLIMAT ET PERTES POST-RECOLTES MARAICHERES A HOUEYIHO II DANS LA VILLE DE COTONOU AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST), <b>WOKOU COSSI GUY</b> .....	115
LE TRAVAIL DES DÉCHETS A LOMÉ : QUELS RISQUES POUR LES TRAVAILLEURS ?, <b>Mawaki AMANAH</b> .....	129
IMPACTS DES EXTREMES CLIMATIQUES SUR LA DURABILITES AGRO-ÉCOLOGIQUE DES EXPLOITATIONS DE PRODUCTION VIVRIERE DANS LA BASSE VALLEE DE L'OUEME (REPUBLIQUE DU BENIN), <b>François-José DOSSOU-DOKPE<sup>1</sup>, Thierry CODJO<sup>1</sup>, Jean Mianikpo SOGBEDJI<sup>2</sup>, Euloge OGOUWALE<sup>1</sup></b> .....	143
DES MODES DE GOUVERNANCE TRADITIONNELLE Ã LA SUPPLEANCE DE L'ACTION PUBLIQUE AU MALI: CAS DE DJOLIBA (CERCLE DE KANGABA) ET OUOLODO (CERCLE DE KOLOKANI), <b>Abdramane Sadio SOUMARE</b> .....	159
IMPACT DE LA FABRICATION DU CHARBON DE BOIS SUR LA VÉGÉTATION DU PARC NATIONAL DE LA KERAN (NPK), <b>Laounta AKAME</b> .....	177
PRODUITS FORESTIERS NON LIGNEUX ALIMENTAIRES, UNE FILIERE INFORMELLE EN ESSOR A LIBREVILLE (GABON), <b>Jérôme MABIKA</b> .....	193

PROFIL DU CARBONE ORGANIQUE DANS LES FORMATIONS SUPERFICIELLES DE LA REGION DES SAVANES AU NORD-TOGO, <b>KANKPENANDJA Laldja<sup>1</sup>, LARE Konnegbéne<sup>2</sup>, BADAMELI Atina<sup>3</sup>, TCHABI Atti<sup>4</sup>, ALFA-SIKA MANDE Seyf Laye<sup>5</sup>, OURO-B ITASSE Eralakaza<sup>6</sup>, TCHAGBELE Abasse<sup>7</sup>, KADOUZA Padabo<sup>8</sup></b> .....	212
LA POPULATION DU TOGO : EVOLUTION ET PERSPECTIVES, <b>TCHALLA Kokou</b> .....	226
DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DES TERRES ET CONFLICTUALITE DANS LA COMMUNE DE LA KOMPIENGA (BURKINA FASO), <b>_YAMEOGO Lassane<sup>1</sup>, OUEDRAOGO Blaise<sup>2</sup>, SODORE Abdoul Azise<sup>1</sup>, SOMDA Nanwin Béore<sup>1</sup></b> .....	240
DÉSORDRE DANS LA GESTION FONCIÈRE URBAINE ET SON COROLLAIRE D'INSUFFISANCES Á BOUAKÉ : QUELLES PERSPECTIVES POUR UNE VILLE DURABLE ?, <b>Kpan Noel VEI</b> .....	260
IMPACTS DES ACTIVITÉS DE RESTAURATION ET DE VENTE DE VIVRIERS SUR LES CONDITIONS DE VIE DES FEMMES DANS LA COMMUNE DE TIÉBISSOU, <b>YAO Raïssa Cheronne<sup>1</sup>, KOUASSI Kobenan Christian Venance<sup>2</sup>, ASSUÉ Yao Jean-Aimé<sup>3</sup>, KOFFI Brou Émile<sup>4</sup></b> .....	275
UTILISATION DU DRONE POUR LE CALCUL DES RESERVES DE GRANITE DU SITE D'OKOUTA DANS L'ARRONDISSEMENT DE SETTO AU BENIN, <b>AROUNA Ousséni<sup>1*</sup>, DEGBEGNON Léopold<sup>2</sup>, KOSSOUGBETO Briac Kévin Patrick<sup>1</sup>&amp; AHLOUMESSOU Codjo Amadin<sup>2</sup></b> .....	287
LA QUESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DANS UNE VILLE-CARREFOUR : LE CAS DE LA COMMUNE DE KAOLACK AU SÉNÉGAL, <b>_Djibril GNING<sup>1</sup>, Awa FALL<sup>2</sup></b> .....	306
SAVOIRS LOCAUX SUR LA DYNAMIQUE HYDRO-GEOMORPHOLOGIQUE DE LA VALLEE TRANSFRONTALIERE DU GOULBI MARADI (ENTRE NIELLOUA ET MARADI AU NIGER), <b>Mahamadou Moubarak SANOSSI IBRAHIM<sup>1</sup>, Mahamadou Nourou LAOUALI NA ALLAH<sup>1</sup>, Ibrahim MAMADOU<sup>1*</sup>, Ibrahim BOUZOU MOUSSA<sup>2</sup></b> .....	327
COMMUNICATION ET PARTICIPATION MULTICULTURELLE AU DÉVELOPPEMENT LOCAL DANS UN CONTEXTE DE DÉCENTRALISATION POLITIQUE EN CÔTE D'IVOIRE, <b>Guy-Venance GNAKO</b> .....	338
CARACTÈRES PLUVIOMÉTRIQUES ET ZONES À RISQUES D'INONDATIONS DANS LA VILLE BALNÉAIRE DE FRESCO AU SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE, <b>_KOUASSI Yao Dieudonné<sup>1</sup>, YEO Porobégnon Natogoma<sup>2</sup></b> .....	352
LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES LIÉES AU TRANSPORT INTER-URBAIN DANS LA RÉGION DU GBÊKÈ, <b>_KACOU N'Guessan François</b> .....	364
GENRE ET PERCEPTION SOCIALE DES TERRES AGRICOLES AU BENIN : ESQUISSE D'UN MATÉRIAU POUR LE DROIT D'EXPLOITATION DIFFÉRENCIÉE CHEZ LES COMMUNAUTÉS DE L'ATACORA OUEST, <b>_OUASSA KOURA Monique<sup>1</sup>, TAOUEMA SANDA N'Natta Bertin<sup>2</sup></b> .....	376

EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS SUR LE  
CORRIDOR COTONOU-NIAMEY (AFRIQUE DE L'OUEST), **Benjamin S. ALLAGBE**, **Faouzy  
Gounou GUERA** ..... 387

LA DIPLOMATIE DES AUTORITES LOCALES : UN OUTIL POUR UNE GESTION DURABLE  
DES ORDURES MENAGERES DANS LA COMMUNE DE LIBREVILLE (GABON), **ADA  
NZOUGHE Corine épouse OBOUNOU** ..... 403

## EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS SUR LE CORRIDOR COTONOU-NIAMEY (AFRIQUE DE L'OUEST)

**BENJAMIN S. ALLAGBE**

**FAOUZY GOUNOU GUERA**

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

*Email : [ballagbel@yahoo.fr](mailto:ballagbel@yahoo.fr); [gueraofficial7@yahoo.fr](mailto:gueraofficial7@yahoo.fr)*

### Résumé

Parmi les obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays sous-développés en général et celles de l'Afrique en particulier, figurent les déplacements des personnes et des biens. Le constat fait entre les villes du sahel africain et celles situées sur la côte du Golfe de Guinée, laisse apparaître les disparités de développement liées aux difficultés de mobilité transfrontalière. La réponse à cette préoccupation est la naissance des sociétés privées de transport de personnes entre Cotonou (Bénin) et Niamey (Niger) en l'absence de l'initiative des Etats. Cette étude se propose donc d'analyser la dynamique des sociétés de transport régional de personnes et leurs effets sur le développement des populations.

Cette étude s'appuie des données littéraires, lesquelles sont complétées par des enquêtes le long du corridor et dans les deux villes (Cotonou et Niamey) auprès de 290 personnes toutes catégories confondues. Le logiciel ArcView et Sphinx plus ont permis respectivement la réalisation des cartes et le traitement des données. La méthode SWOT a été utilisée pour faire un diagnostic du transport en commun.

Il ressort que le corridor Cotonou-Niamey est le principal couloir d'accès des béninois et nigériens au sahel et le littoral ouest-africain. Dix (10) sociétés emploient 490 agents salariés et 98 % de ces sociétés sont basées au Niger. Il a généré entre 2010 et 2018, un trafic d'environ 1 168 000 passagers dont le Niger concentre à lui seul 65 % du trafic. L'ampleur du trafic a créé dans les villes escales, des activités commerciales, des services, de la restauration etc. Cependant, les véhicules assurant cette desserte connaissent de nombreux accidents. Il urge de redynamiser ce mode de transport d'intégration.

**Mots-clés** : Corridor Cotonou-Niamey ; sociétés ; transport régional ; mobilisation ; développement

## OPERATION OF REGIONAL PASSENGER TRANSPORT COMPANIES ON THE COTONOU-NIAMEY CORRIDOR (WEST AFRICA)

### Abstract

Among the major obstacles to improving the living conditions of the populations of underdeveloped countries in general and those of Africa in particular, are the movements of people and goods. The observation made between the cities of the African Sahel and those located on the coast of the Gulf of Guinea reveals the disparities in development linked to the difficulties of cross-border mobility. The response to this concern is the emergence of private passenger transport companies between Cotonou (Benin) and Niamey (Niger) in the absence of a state initiative. This study therefore proposes to analyse the dynamics of regional passenger transport companies and their effects on the development of populations.

This study is based on literary data, which are supplemented by surveys along the corridor and in the two cities (Cotonou and Niamey) of 290 people of all categories. ArcView and Sphinx plus software were used to produce the maps and process the data respectively. The SWOT method was used to make a diagnosis of public transport.

The Cotonou-Niamey corridor is the main access corridor for Beninese and Nigeriens to the Sahel and the West African coast. Ten (10) companies employ 490 salaried staff and 98% of these companies are based in Niger. Between 2010 and 2018, it generated traffic of about 1,168,000 passengers, with Niger alone accounting for 65% of the traffic. The scale of the traffic has created commercial activities, services, catering, etc. in the stopover towns. However, the vehicles providing this service suffer many accidents. There is an urgent need to revitalise this mode of transport for integration.

**Keywords:** Cotonou-Niamey Corridor; societies; regional transport; mobilization; development

## Introduction

Depuis les origines de l'humanité, la question de mobilité a toujours été un facteur déterminant dans le processus de développement (S.S. Rabiadou, 2010, p.56). De ce point de vue, l'homme a toujours éprouvé le besoin de se déplacer pour être en contact des biens et services par divers moyens de transport (P. Onidjè, 2010, p.12). Selon M. R. V. Behanzin (2002, p.12), le développement économique et social est donc fortement tributaire de la qualité de la mobilité des personnes, et du transport des biens.

Les transports et leurs infrastructures jouent un rôle très significatif dans la mobilité des personnes et des biens, à la structuration spatiale et au développement territorial à des échelles urbaine, nationale, régionale et internationale (B. Steck, 2013 cité par M. Lihoussou, 2014, p.64). De même l'accessibilité et l'intégration au transport demeure incontestablement des conditions nécessaires pour le développement. Il apparaît donc le rôle déterminant des corridors qui peuvent être désormais considérés comme de véritables vecteurs de développement (CNUCED, 2011, p.181). La promotion du secteur des transports, selon OCDE (2003, p.37) est l'une des mesures permettant aux pays du tiers-monde de répondre non seulement au problème de déplacement, mais aussi aux problèmes socio-économiques. La création d'infrastructures routières permettant de rendre plus accessibles des territoires auparavant enclavés. Cela entraîne des effets qui vont modifier le volume et la demande de transport et faciliter l'entrée de nombreux transporteurs dans le secteur (X. Godard, 2002, p.342).

Si dans les pays développés, le transport régional, transnational de voyageurs est assuré par les rails, il est constaté que dans les pays sous-développés tels que le Bénin et le Niger, la part du marché de la route dans le transport de passagers inter-Etats est de l'ordre de 98 %, voire plus (S. B. Allagbé, 2014, 56). Cependant, les entreprises de transport collectif public ou semi-privées, les microentreprises privées sont de loin de répondre à la demande croissante du marché régional et n'apportent pas de solution efficaces aux problèmes de déplacements des populations surtout sur une distance considérable. Depuis l'ère du libéralisme économique des années 1990 au Bénin et du Niger en 2000 et au regard de l'évolution du croît démographique des pays, les citadins vivant du commerce et des services associés, de l'informel, occupent une part non négligeable des activités quotidiennes. Cette dynamique impulse la forte mobilité transfrontalière des populations entre ces deux pôles pour mener leurs activités et il devient impérieux d'adapter les moyens de transport à leurs besoins.

La forte mobilité constatée des populations entre les régions géographiques de l'Afrique de l'ouest et l'effort d'aménagement de nos infrastructures routier amènent beaucoup de sociétés de transport à assurer le déplacement Inter-Etat des personnes sur le corridor Cotonou-Niamey. Ces sociétés à Responsabilité Limité (SARL) ou Société Anonyme (SA) ont des implications socioéconomiques et environnementales sur les populations des deux pays.

C'est dans le but d'analyser l'importance et les problèmes de ces sociétés qu'il est opportun de poser un certain nombre de questionnement.

Quelles sont les différentes structures impliquées dans le transport de personnes sur le corridor Bénin-Niamey ?

Quels sont les effets de l'exploitation des sociétés de transport international de personne entre Cotonou-Niamey ?

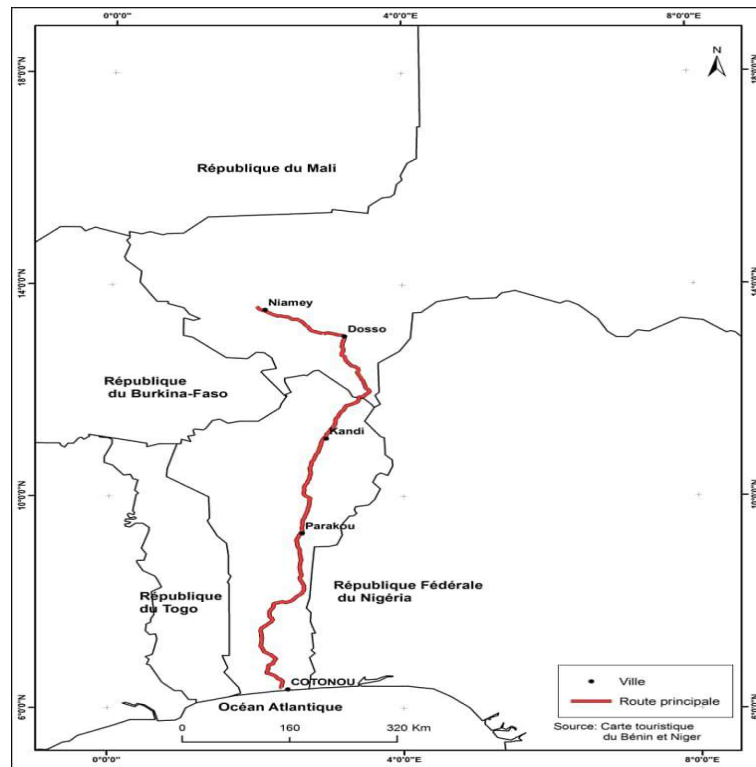
Quelles sont les contraintes qui entravent l'exploitation efficace des sociétés de transport international de personnes par le dit corridor ?

L'objectif global de cette recherche est d'analyser la dynamique des sociétés de transport régional de personnes et leurs effets sur le développement socioéconomique des populations.

## 1. Corridor Cotonou-Niamey, espace de mobilité, d'échanges et d'intégration

Long d'une distance avoisinant 1054 km à vol d'oiseau, le couloir reliant la grosse métropole du Bénin (Cotonou) et la capitale du Niger (Niamey), offre de nombreuses opportunités qui amènent les populations à se mouvoir. D'abord, espace de passage et d'échanges du Niger au commerce international par le port de Cotonou, ce couloir assure par la suite l'essentielle de la circulation nationale et transnationale entre les deux pays par la Route Nationale Inter-Etats 2 (RNIE 2) à vocation régionale. Elle traverse une vingtaine de villes béninoises et nigériennes de différentes tailles dans lesquelles sont implantés de grands marchés au rayonnement extranational, notamment les marchés de Dantokpa (Cotonou-ville), Bohicon et Glazoué (centre-Bénin), Arzèkè à Parakou (nord-Bénin), Malanville et Gaya (frontaliers bénino-nigériens) (S. B. Allagbé, 2017, p.48).

**Figure 1 : Situation géographique du corridor Cotonou-Niamey**



### 1.1. Un passé historique favorable à la mobilité des communautés sahéniennes sur le corridor Cotonou-Niamey

Selon S. B. Allagbé (2014, p.49), de vastes courants d'échanges s'étaient tissés entre les régions de savanes et le Sahel africains à travers desquels furent apparaitre des nœuds aux carrefours des pistes du commerce caravanier les plus fréquentées. Dans ce trafic entre les grandes cités yoruba et haoussa de l'est puis les cités de Haut Niger à l'ouest et des forêts occidentales, les centres comme Parakou, N'Dali,

Kandi et Djougou avaient joué un grand rôle le long de ces routes de négoce dans le transit caravanier. Ils sont, de ce fait, devenus aujourd'hui des villes escales des migrations nigériennes vers les centres de forte concentration d'activités économiques de la partie méridionale du Bénin et particulièrement la métropole cotonnaise. Dans l'univers des rails au Bénin, le chemin de fer, héritage de la période coloniale et reconstitué en une organisation de transport de marchandises et des personnes a été géré conjointement par le Bénin et le Niger après les indépendances jusqu'à l'orée des années 2000 sous l'Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de fer et des Transports (OCBN). Cette institution a eu double avantage sur les deux Etats à travers le renforcement de l'intégration économique et sociale entre les deux peuples d'une part et d'autre part le rôle de désenclavement et vecteur de mobilité qu'elle a été pour le peuple nigérien pour son ouverture sur le littoral Afrique Atlantique. Le déclin des rails au profit du routier, plus rapide, plus souple et plus accessible, a renforcé et accéléré la création de nombreuses compagnies de transport collectif de passagers entre le Bénin et le Niger.

### ***1.2. Le Niger, territoire de communautés en mobilité permanente entre les villes côtières et le sahel africain***

L'Afrique sahélienne a toujours été le lieu d'importantes migrations qui prennent des orientations différentes selon les échelles considérées : du milieu rural vers les villes et inversement, entre les villes de taille semblable ou inégale, depuis les grands foyers du départ en direction des plantations de zone guinéenne ou des villes côtière du Golfe de Guinée (O. Walther, 2008, p.). Les foyers de départ constituent en général des aires défavorisées par des conditions climatiques et économiques. Selon H. Mounkaila et al., (2009, p.18), cités par I. A. Yonlihinza (2020, p.18), on comprend avec que 5 % de la population nigérienne est absente de son logement tout au long de l'année et cette proportion atteint 20% en saison sèche. Cette migration est caractérisée par la prédominance masculine avec une échelle de pratique variant du niveau local, national au régional. Au niveau extranational, les destinations concernent principalement la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et le Bénin. Cette jeunesse, de plus en plus attirée par les métropoles de ces pays où l'emploi précaire, peu rémunéré et contraignant aux yeux des nationaux, suscite la demande : gardiennage à domicile, portier, réparateur de chaussures usagées, petit commerce ambulante (datte, gingembre, ail et poivron, bijoux, lunettes, autocollants, friperie, glacière et verres à boire, biens ménagers en plastique, etc.) et sédentaires (objets électriques et électroniques, les outils de petites réparations, habits importés). Il y en a qui tiennent des cafétérias ou spécialisés dans les poulets et viande de mouton braisés au côté des débits de boisson ou buvettes, d'autres par contre sont dans le café ambulante, tenant des thermos dans ces caisses ou de brouettes voire pousse-pousse. Les échanges croissants de leur pays sur le marché international par les ports maritimes de ces pays côtiers, mettent à contribution le corridor de transit comme espace de mobilité permanente. Les opérateurs économiques, les commerçants *Ahoussa* et *Zerma* sont en perpétuel mouvement entre les villes nigériennes et le port de Cotonou en l'absence d'un mode aérien qui n'est pas à la portée de tous. Ceci renforce la création et la multiplication de compagnies de transport routier de personnes entre Niamey et Cotonou.

### ***1.3. Le corridor Cotonou-Niamey, un espace dynamique aux activités économiques diversifiées et attractives***

La vie économique de ce corridor se résume au tour de trois secteurs d'activités économiques qui se caractérisent par la prépondérance du secteur agricole et l'hypertrophie du secteur tertiaire puis l'industrie dominée par l'agro-alimentaire.

Le secteur agricole concentre le plus grand nombre d'actifs aussi béninois que nigériens. Il fournit en moyenne 26% des tonnages de produits vivriers (céréales) chaque année au Bénin et 23% des tubercules, 64% du cheptel bovin (C. V. Kissèzounon, 2004, cité par B. S. Allagbé, 2014 p.125). Ces produits font l'objet du commerce transfrontalier, soit entre le nord-Bénin et l'hinterland immédiat (Niger), soit entre la région et le nord-Bénin et nord-nigérien. Les acteurs qui agissent dans ce secteur fonctionnent en

réseaux établis dans les marchés frontaliers (Malanville-Gaya-Kamba) et alimentent les ramifications jusqu'aux villes lointaines. C'est fort de cette vitalité économique du corridor que l'oignon, la pomme de terre, le piment du Niger inondent les marchés urbains au sud-Bénin tandis que le maïs, le gari, le mil, le riz, l'ananas, l'igname qui circulent sur les marchés du corridor béninois sont exportés au Niger. Il est remarqué de ce fait que le corridor de transit conditionne et oriente les activités économiques des populations des localités traversées, compte tenu de l'ampleur du trafic qu'il draine et aussi de la sollicitation de ses usagers (B. S. Allagbé, 2017, p.56).

Le secteur commercial est de type national, transfrontalier et international, animés par des commerçants de plusieurs nationalités qui sont mobiles entre les pôles économiques et les marchés intérieurs des territoires nationaux. Les villes escales (Cotonou, Bohicon, Parakou, Kandi, Malanville au Bénin, Gaya, Dosso au Nier) du corridor abritent de grands marchés qui sont des traits d'union entre les ports maritimes du Golfe de Guinée et les marchés de consommation. Selon O. Walther (2010, p.130), les échanges se basent sur les importations diversifiées. Le commerce de textiles par exemple est dominé une vingtaine de grands opérateurs Peulh, Zerma, Haoussa et Songhay originaires du Niger, par des Ibo du Nigéria et par un petit nombre de marchands tunisiens et Libanais dont certains ont quitté Cotonou, Lomé ou Burkina Faso pour s'implanter à Gaya et profiter ainsi du dynamisme lié au marché de friperie. Dans l'agroalimentaire, le corridor a connu l'implantations de certaines unités telles que IRA et Tillou d'Allada (jus d'ananas), usines de traitement de noix d'anacarde (AGRICOL-BENIN) à Savè, Tchaourou, la Société Provinciale de la Production Végétale et Animale (SOPROVA), la Société Béninoise de Brasserie (SOBEBRA) à Parakou, etc. Aussi, des usines d'égrenage de coton ont été installées à Parakou, à Kandi, les rizeries de Glazoué et de Malanville. Toutes ces unités ont-elles drainé et attirent encore un nombre impressionnant de main-d'œuvre nationale et importée. Les produits fabriqués dans ces industries sont pour la plupart destinés à l'exportation mais ils ont aussi contribué à alimenter le commerce local et régional. Ce sont ces activités qui mobilisent un grand monde qui nourrit les besoins de mobilité qui sont fournis par les compagnies au niveau national et régional.

## 2. Données et méthode

Pour mener cette recherche, des données ont été mobilisées au moyen de méthode approprié.

### 2.1 Données

Dans le cadre de cette recherche, les données suivantes sont exploitées : les données démographiques de 2008 à 2018 pour analyser les mouvements des populations entre les deux pays, le flux transfrontalier des sociétés de transport, le flux des personnes transitant par la frontière de Malanville par mois, le nombre de bus par société de convoyage, les différentes sociétés impliquées dans le transport du corridor Cotonou-Niamey, le nombre de gares d'escales des bus le long du corridor, le trafic annuel de chaque compagnie opérant entre Niamey et Cotonou, les recettes annuelles et les impôts pays sur exploitation de chaque compagnie, le nombre d'emplois générés par chaque compagnie, l'état de certains matériels et infrastructure du transport routier, les différentes activités générée par ce mode de transport aux gares d'escales et les implications socio-économiques, les différentes structures intervenant dans le transport de passager au Niger et au Bénin.

### 2.2 Méthode

La méthode utilisée dans le cadre de cette étude est basée sur la documentation, les enquêtes de terrain et l'analyse des résultats.

La revue de la documentation s'appuyant sur les travaux de certains auteurs tels que Walther (2008), Lombard (2009), Samna (2010), Allagbé et Lihoussou (2014), Allagbé (2017), a permis de faire le point des connaissances sur l'organisation et la gestion du transport routier transnational de voyageurs en Afrique de l'ouest et d'ailleurs. Ces données théoriques ont été complétées par celles issues des enquêtes

socioéconomiques qui se sont déroulées aussi bien dans les villes de départ et d'accueil que dans les villes escales des compagnies de transport.

Compte tenu de la densité des acteurs impliqués dans le transport routier de personnes, certains critères ont été définis pour l'échantillonnage de la population cible : transporteurs (responsable des sociétés de transport), conducteurs (chauffeurs d'autobus), voyageurs ou passagers et les riverains (les artisans, commerçants installés au long du corridor et au niveau des gares. Les critères du choix pour les responsables des sociétés enquêtées sont basés sur l'exercice de l'activité sur l'axe Cotonou-Niamey et le nombre de bus détenu. Ainsi, en ce qui concerne les transporteurs, il faut être une société de transport de personnes opérant ledit axe et avoir au moins un véhicule autobus.

En ce qui concerne les conducteurs, il faut avoir au moins cinq ans d'expérience professionnelle et un âge minimum de 30 ans et 50 ans au maximum. Selon les informations recueillies sur le terrain, c'est à cet âge que beaucoup de conducteurs sont au sommet de leur profession, car vers 50 ans, beaucoup abandonnent la conduite à cause surtout des difficultés visuelles. En ce qui concerne les riverains, il faut être installé au niveau des gares ou le long du corridor depuis dix ans.

Par rapport aux responsables des structures de gestion et d'encadrement des transports, certaines personnes ressources ont été retenues pour des informations pertinentes au Bénin comme au Niger. Au Bénin, il s'agit de 02 personnes à l'ANaTT, 02 au Fonds Routier, 02 au CNSR, 01 à la douane Malanville et 01 à la police frontalière. Au Niger, il s'agit de 02 au DGTP, de 02 au CNUT, de 02 au niveau de l'ARM, 01 à la douane de Gaya et 01 à la police frontalière de Gaya. Au total 16 responsables des structures de gestion et d'encadrement des transports de personnes au Niger comme au Bénin ont été impliqués dans les enquêtes. Le tableau suivant présente la taille de l'échantillon.

**Tableau 1 : Répartition de l'échantillon des populations enquêtées**

Répartition de l'échantillon																		
Les principaux Groupes Cibles	Conducteurs		Chefs de		Chefs gares		Voyageurs		Riverains		Structures impliquées							
	Nombre	Taux d'échantillonnage	Nombre	Taux d'échantillonnage	Nombre	Taux d'échantillonnage	Nombre	Taux d'échantillonnage	Nombre	Taux d'échantillonnage	FR	ANaTT	CNSR	Douane et Police	ARM	DGTP	CNUT	Police et Douane
Echantillon / Groupe	50	10%	08	80%	20	2%	100	2%	96	1,2%	2	2	2	2	2	2	2	2
Taille de l'échantillon	290																	

Source : enquêtes de terrain, mars 2020

Au total deux cent quatre-vingt et dix (290) personnes sont interviewées dans le cadre de cette étude. L'échantillon constitué a permis de s'entretenir avec tous les acteurs directs et indirects impliqués dans les transports routiers de personnes au Bénin et au Niger.

Les données ont subi un traitement statistique (logiciels Excel et Epi data) et un traitement cartographique (logiciels Arc-View et MAP-Info).

L'analyse s'est faite suivant l'approche FF0M (Forces Faiblesses Opportunités Menaces) ou SWOT (Strengths Weaknesses Opportunities Threats). Les facteurs internes concernent les forces/atouts et faiblesses des transports de passagers, alors que les facteurs externes portent sur les opportunités et menaces qui agissent sur eux.

### 3. Résultats

La méthodologie utilisée dans le cadre de cette recherche a permis d'aboutir aux résultats ci-après :

#### 3.1. Un contexte politique favorable à la naissance des compagnies privées de transport

À l'indépendance des nations africaines, les États nouvellement créés ont, chacun de leur côté, engagé des politiques de maîtrise de leur espace national (J. Lombard, 2009 ; p.247) à travers la création des entreprises d'État, telles que des compagnies ferroviaires, de transport interurbain et qui ont contribué à affermir la tutelle des pouvoirs centraux sur le transport. La libéralisation des années 1990 en Afrique de l'Ouest a provoqué sa disparition et l'émergence ou la réémergence de compagnies nationales plus ou moins privatisées, qui se sont emparées du marché des voyages interafricains abandonné. Au Bénin comme au Niger, on a assisté à la naissance et au développement de nombreuses entreprises privées de transport de marchandises et particulièrement de voyageurs qui opèrent à l'intérieur des territoires comme à l'extérieur.

#### 3.2. Un cadre institutionnel et réglementaire formel mais flexible pour le transport routier inter-Etats

Plusieurs protocoles d'accords ont été signés et se traduisent entre ces différents pays de l'espace CEDEAO et de l'UEMOA par la signature de conventions bilatérales, facilitant la circulation des personnes et des biens sur les corridors de l'intégration de l'Afrique de l'Ouest.

##### 3.2.1. Conventions Transport Inter-Etats (TIE) et Transport Routier Inter-Etats (TRIE)

Dans le cadre de la mise en place de leur stratégie de développement du secteur des transports, l'élimination des barrières non tarifaires sur les axes routiers inter- Etats est devenue une priorité en Afrique de l'Ouest pour les organisations d'intégration sous régionales comme la CEDEAO, le Tarif Extérieur Commun (TEC), l'UEMOA. Ainsi, les transports et transit routiers inter-Etats sont régis, en Afrique de l'Ouest, par des conventions visant à leur facilitation. Il s'agit de :

- Convention A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats(TRIE/CEDEAO) d'une manière générale, définit et régleme à savoir : les normes de circulation routière ; les caractéristiques techniques des véhicules ; les itinéraires de transit ; l'interdiction du transport routier de Cabotage ;
- Protocole A/P1/5/82 du 29 mai 1982 portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers ;
- Le Protocole A/P1/5/82 fait obligation au transporteur routier de contracter une assurance au tiers pour couvrir dans les pays membres, les accidents causés par les véhicules. La Carte Brune CEDEAO fonctionne sur la base d'une caution solidaire entre des compagnies d'assurance agréées.
- La Décision n° 15/2005/CM/UEMOA a pour objet de définir les modalités pratiques de mise en œuvre du contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA. Elle détaille les dispositions de la Directive n° 08/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, relative à la réduction des points

de contrôle sur les axes routiers Inter-Etats de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), notamment : les forces de contrôle ; les différents points de contrôle routier inter-Etats au sein de l'UEMOA ; les moyens de transports contrôlés ; l'objet des contrôles

- La Décision n° 39/2009/CM/UEMOA vise à mettre en place un cadre institutionnel de promotion et de développement de la facilitation du transport et du transit des corridors d'intégration régionale de l'UEMOA.
- La Convention A/P1/7/85 relative à l'importation temporaire dans les Etats Membres, des véhicules de transport de personnes
- Le Protocole Additionnel A/SP1/7/86 relatif à l'exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du protocole sur la libre circulation des personnes le droit de résidence et d'établissement

Ces règles de transport routier permettent de définir les conditions relatives à l'établissement d'un contrat de transport de marchandises mais également pour le transport collectif inter-Etat de passagers.

### ***3.2.2. L'état du réseau routier détermine les conditions de navigabilité des compagnies de voyage***

Les infrastructures routières jouent un rôle capital dans la mobilité des personnes et des échanges commerciaux. L'analyse de l'état de l'infrastructure routière reliant la Cotonou au sahel africain ne peut se faire en dehors de l'itinéraire suivi par les compagnies de voyage depuis leur sortie de Cotonou jusqu'à la destination à Niamey. Long de 1056 km, le corridor de transit béninois qui mène de Cotonou (à la frontière de Malanville d'une part, et de la frontière Gaya à Niamey d'autre part se caractérise par un réseau routier aux aménagements discontinus. Au départ de Cotonou, les bus transportant les passagers empruntent l'itinéraire suivant : Cotonou-Allada-Bohicon-Dassa-Savè -Tchaourou-Parakou-N'dali-Bèmbèrèkè Kandi et enfin Malanville-Gaya-Dosso- Niamey. De la sortie de Cotonou jusqu'à Bohicon, la route est praticabilité très appréciable sur 120 km. De la sortie de Bohicon jusqu'au carrefour international de Dassa-Zoumé, ce tronçon d'environ 78 km est dans un état de praticabilité réduite du fait de sa dégradation, parsemé de trous et de nids de poule. L'état de dégradation avancée de la voie expliquent la fréquence des accidents qu'occasionnent les bus sur cette portion de l'itinéraire. De la sortie nord de Dassa, jusqu'à Parakou, la voie distante de 220 km est entièrement réaménagée. De Parakou à Kandi, on peut rouler à 120 km/h alors que de Kandi à Dosso le trajet présente quelques difficultés marquées par la présence de nids de poule et de trous très prononcés. La centaine de km de route entre Dosso et Niamey se fait en 4 heures et demi de trajet, ce qui témoigne de l'état médiocre de la voie. La non disponibilité permanente d'un corridor totalement en état parfait de circulation sur une longue période et les embouteillages lié à la densité du trafic interurbain dans les grande ville traversées (Cotonou et Parakou, les files d'attente aux ponts de péage (Hinvi, Dio, Sirarou, Dosso et Niamey) ajoutés aux temps mis pour les formalités douanières aux frontières rallongent le temps du voyage, ce qui amène par moment les conducteurs à dépasser la vitesse habituelle de circulation.

### ***3.3. Une offre de transport de voyageurs assurée par une multitude de compagnies opérant entre Cotonou-Niamey.***

Le transport en commun par les autocars est assuré en grande majorité aujourd'hui dans le corridor par des compagnies ou sociétés pour la plupart privées, qui assurent le déplacement des personnes et des biens généralement des villes de Cotonou et ses environs vers celles du Niamey et aussi dans le sens contraire. Exception faite de la SNTV qui a été créé après la restructuration de la SNTN, la plupart de ces sociétés ont été fondées grâce à un apport personnel des propriétaires. Ces sociétés sont nées par « reconversion » totale ou partielle : changement d'activité ou diversification d'autres activités comme l'import-export (pour des sociétés comme RIMBO, EHGM), transport d'hydrocarbures (pour la société SONITRAV), transport des marchandises et commerce général (pour la société AZAWAD). Dans leur majorité, ces sociétés ont moins de cinq (05) ans à la différence de la société EHGM qui faisait depuis

1985 du transport des voyageurs comme activité secondaire. En 2001 cette société s'est totalement reconvertie en transport des voyageurs. Le tableau 2 fait l'inventaire des différentes sociétés de transport dans le corridor.

**Tableau 2 : Sociétés de transport dans le corridor**

Dénomination	Statut	Année de création	Début activité TRIV	Personnes interviewées	Activités antérieures	Constitution du capital
AL-IZZA	SARL	2006	10/07/2007	Directeur d'exploitation	Aucune	Nd
NIJMA	SARL	1990	04/06/2004	Directeur Général	-	Nd
AZAWAD Transport	SARL	2006	30/11/2006	Directeur Général	Aucune	2 actionnaires
EHGM	SARL	1985	15/02/2001	Directeur d'exploitation Import-Export	Transport marchandises et voyageurs	Plus de 20 actionnaires Héritiers
RIMBO Transport	SARL	1999	24/04/2003	Directeur Général	Transport marchandises et voyageurs	3 actionnaires
STM	SARL	2010	13/02/2010	Directeur Administratif et Financier	Transport marchandises et voyageurs	Nd
3STV	SARL	2007	15/10/2007	Directeur Administratif et Financier	Transport Hydrocarbures	3 actionnaires
SONEF	SARL	2008	04/02/2008	Directeur des transports et de la logistique	Import-Export	1 actionnaire
AFRICA ASLAM	-	2008	05/07/2008	Directeur Général	Transport marchandises et voyageurs	Nd
KABIR	SA	2010	-	Directeur Général	Transport marchandises et voyageurs	Nd

Nd = non déterminé

Source : Enquêtes de terrain, juin-septembre 2020

Il ressort du tableau que la plupart des compagnies sont nées au cours des années 2000. Ces sociétés de transport de voyage disposent de leur propre gare routière dans la ville de Niamey et exploitent des bus de capacité de 50 places assises. La planche 1 présente le portrait de deux bus de transport transnational de voyageurs.

### Planche 1 : Bus de transport transnational de voyageurs



Prise de vues : Guéra, juin 2020

Dans la plupart des cas, ces compagnies appartiennent à des familles ou à des personnes physiques qui ont un niveau de scolarisation très bas ou pratiquement pas. Généralement ils recrutent un personnel administratif qualifié mais ils détiennent à eux seuls les décisions d'agir. Ils interviennent le long de la chaîne (direction, comptabilité, commercial, ressources humaines, etc). Toutefois, aucune des compagnies interrogées ne dispose d'un service de marketing.

#### ***3.4. Gestion orthodoxe apparente mais peu efficace des compagnies de transport transnational de voyageur sur le corridor***

##### ***3.4.1. Organisation et fonctionnement des lieux d'échec et de départ du trafic passagers***

Ce sont des lieux d'échanges entre transporteurs et voyageurs, et de coexistence d'activités diverses (commerces, garages, entretien, réparation...). Parmi ces Sociétés, quelques-unes (Rimbo, Sonef et STM) disposent de grandes gares au niveau de quelques grandes villes telles que Cotonou, Dosso, Niamey et des gares relais au niveau des villes telles que Bohicon, Bembéréké, Kandi, Gaya Bella. Chaque gare est administrée par une équipe composée du chef de gare, du chef de ligne, du chef Magasinier, du tickettier, des mécaniciens et du contrôleur. À Cotonou, on recense trois gares publiques pour le transport routier interurbain des voyageurs mais situé tous à Zongo. À Niamey également, on recense trois gares publiques pour le transport routier interurbain des voyageurs : la gare de Katako, la gare de Torordi et la gare de Wadata. Les gares de Wadata à Niamey et de Zongo à Cotonou sont illustrées sur la planche 2.

### Planche 1 : Gare de STM (photo 1) et le Gare de SONEF (photo 2)



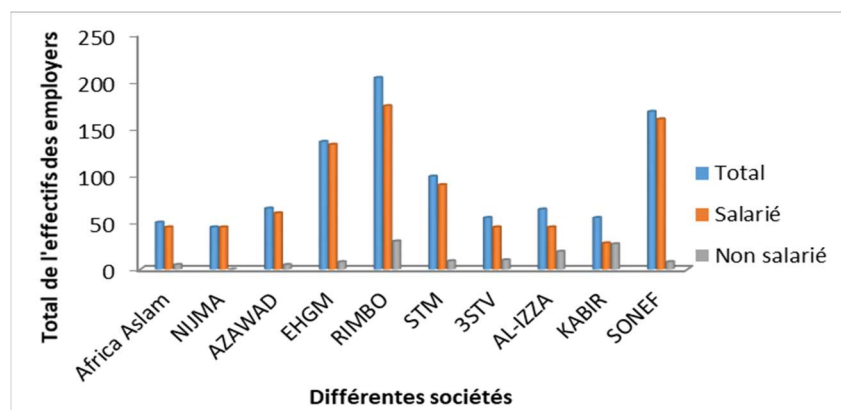
Prise de vues : Guéra, décembre 2020

Dans ces gares, seules quelques tables posées çà et là servent des bureaux de prélèvements de taxe pour le syndicat et le chef de ligne appelé «coxeur». Généralement dans ces gares, il existe une seule ligne principale d'enregistrement de passagers, qui à tour de rôle ont accès à bord des bus. Tout autour des gares, s'affaire un amalgame de vendeurs et revendeurs de tout genre, ambulants ou sédentaires, de vulcanisateurs, de chargeurs, de mendiants, rassemblement qui, avec le bruit des moteurs, fait ainsi régner une cacophonie bruyante.

#### 3.4.2. Des acteurs pour une organisation et un fonctionnement diversifiés des compagnies

Les compagnies de transport enquêtées à Cotonou et à Niamey emploient en moyenne 50 personnes mais certaines ont un effectif supérieur comme les sociétés RIMBO et SONEF avec respectivement 174 et 136 employés (figure3). Les autres sociétés ayant des effectifs en dessous de la moyenne sont en fait très jeunes avec à peine un an d'existence. La quasi-totalité de ces employés sont salariés exceptés quelques stagiaires chez EHGM et STM. Dans cette dernière par exemple, au moment des enquêtes, des parents directs du propriétaire étaient en stage d'apprentissage. De manière générale, toutes les entreprises enquêtées emploient plus de 45 personnes mais aucune n'atteint les 180 employés. La figure 3 montre les effectifs salariés et non-salariés des sociétés de transport.

Figure 3 : Les effectifs salariés et non-salariés des sociétés de transport

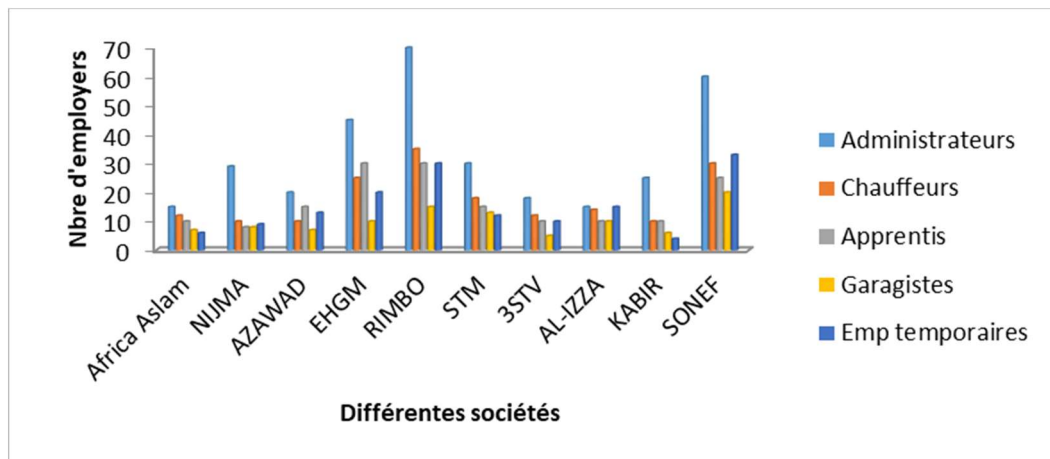


Source : Enquêtes de terrain, Juin-Septembre 2020

L'analyse de cette figure montre que 90 % du personnel sont salariés, sauf dans certaine compagnies telles que la Société KABIR Transport où la moitié du personnel est non salarié.

Par ailleurs, les employés des compagnies au Niger et au Bénin sont très majoritairement des administratifs et des conducteurs. Les administratifs représentent 44 % du personnel employé et 40 % des sociétés emploient un (01) apprenti pour deux (02) chauffeurs. Ceci laisse supposer un temps de travail plus important pour les apprentis qui n'ont pas de repos entre deux voyages puisque, aussitôt arrivés, ils retournent avec un autre chauffeur. Les sociétés RIMBO et SONEF emploient quant à elles les 72 % de ses effectifs pour les postes de chauffeurs et des apprentis et chaque chauffeur est accompagné d'un apprenti. La figure 4 présente la répartition des employés suivant la fonction occupée dans l'entreprise.

**Figure 4 : Répartition des employés suivant la fonction occupée dans l'entreprise**



Source : Enquêtes de terrain, juin-septembre 2020

De l'analyse de cette figure on retient que, les administratifs, les chauffeurs et les employés temporaires occupent une place importante dans l'ensemble du personnel de ces différentes sociétés.

### 3.4.3. Un parc d'autobus neuf, garant de la sécurité des voyageurs

Pour les compagnies de transport routier inter-Etat de voyageurs, la sécurité des passagers est un indicateur de performance, ce qui oblige chaque société de transport à s'investir quotidiennement dans l'amélioration de la qualité-service pour la sécurité des passagers. C'est pourquoi leurs autobus sont généralement à l'état neuf et les conducteurs sont bien formés et sensibilisés par rapport aux codes de la route. Pour tenir la longue route, ils sont généralement deux à bord d'un même bus pour un relai dans la conduite en cas de fatigue ou de somnolence. Des mécaniciens sont aussi à bord pour assurer la maintenance et la mécanique en cas de pannes. Toutes ces mesures prises visent à éviter des désagréments d'ordre sécuritaire pouvant porter atteinte à l'intégrité physique du passager.

### 3.4.4. Gestion du matériel roulant et du trafic passager

Les différentes sociétés présentent presque le même mode de gestion du matériel roulant. La plupart de ces sociétés possèdent des autobus généralement neufs. Elles disposent de plusieurs autobus qui s'alternent sur les différentes lignes, ce qui permet d'éviter l'usure prématurée du matériel roulant. La direction du transport et de la logistique au niveau de chaque société s'occupe de la répartition et du maintien en bon état de ces matériels en collaboration avec le service de la maintenance et de la mécanique.

Pour les sociétés les plus représentatives sur les routes inter-Etats, la compagnie RIMBO s'illustre au premier rang. Elle dispose d'un parc de 55 bus de 70 places, de 15 bus de 60 places, de 10 bus de 32 places, de 5 bus de 30 places et de 5 bus de 27 places. Elle dessert désormais toutes les grandes villes du Niger mais aussi Bamako, Cotonou, Ouagadougou et Lomé. Dans chaque ville desservie, RIMBO a une agence. Le coût de voyage par passager est uniforme pour toutes les compagnies. Il est de 20 000 F. CFA, mais ce montant n'intègre pas les autres frais de transit et les paiements aux postes de péage/pesage (Hinvi, Diho, Sirarou, Dosso et Niamey). Ces frais supplémentaires de marchandises sont énumérés dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 3 : Coût du transit des personnes dans le corridor**

Maillons	Coût				
	Client avec CI et sans CV	Client avec CI et sans CV	Client sans CI et sans CV	Client avec CI et sans CV	Client sans CI et avec CV
Cotonou-Niamey	20 000	20 000	22 500	21 500	21 000
Postes de péages sur le corridor	<b>Hinvi</b>	<b>Diho</b>	<b>Sirarou</b>	<b>Dosso</b>	<b>Niamey</b>
Coût aux ponts péage	2500	2500	2500	1500	1500

CI : Carte d'Identité ; CV : Carte de Vaccination

Source : Enquêtes de terrain, juin 2020

Il ressort de ce tableau que pour le transport d'une personne de Cotonou à Niamey et ayant sa carte d'identité et sa carte de vaccination, les coûts s'élèvent respectivement à 20 000 F et 21 000 F pour une personne ayant une des cartes (d'identité ou de vaccination) alors qu'il est de 22 000 F pour celle n'ayant aucune de ces pièces. On constate donc qu'en termes de coût de transport en commun des personnes à destination du Niger, les coûts varient d'une personne à une autre. Aussi, le degré d'attractivité et d'efficacité du corridor de transit tient compte aussi bien du temps acheminement.

### 3.4.5. Evolution du trafic passager

Depuis leur création à nos jours, les compagnies livrent entre elles une concurrence en terme de prestation et de marketing, mais gardent toujours le monopole de transport transnational entre le Bénin et le Niger. La demande est forte, ce qui fait accroître le trafic passager. De 2010 à 2018 les enquêtes menées après de ces compagnies révèlent en moyenne une statistique de 1 168 000 voyageurs. Le tableau 4 donne les chiffres en fonction des départs.

Tableau 4 : Répartition des voyageurs en fonction des départs de 2010 à 2018

## TRAFIC PASSAGER

ANNÉE	Cotonou-Niamey	Niamey-Cotonou
2010	46022	80356
2011	37840	78802
2012	40818	85234
2013	45342	84356
2014	50182	90102
2015	51680	87734
2016	49133	80165
2017	38460	81614
2018	49323	90837
<b>TOTAL</b>	<b>408800</b>	<b>759200</b>

Source : Enquêtes de terrain, mai 2020

Il ressort de l'analyse du tableau qu'il y a plus de départ de Niamey que de Cotonou alors vraisemblablement on devrait avoir en allée comme au retour les mêmes chiffres. Cela signifie que la destination de Cotonou sert de tremplin pour un groupe de voyageurs à d'autres destinations comme la Côte d'Ivoire, le Togo, le Ghana ou l'Europe. Ce sont souvent des opérateurs économiques ou commerçants qui font le retour par mode aérien.

### 3.5. De la concurrence des grandes compagnies à l'ensevelissement des petits opérateurs de taxis

L'évolution dans le temps du nombre croissant de voyageurs internationaux a insufflé aux opérateurs économiques, surtout nigériens à créer des compagnies privées de transport de personnes, aux matériels roulants plus confortables, plus sécurisés et plus rapides que les microentreprises de transport en commun, qui jadis assuraient la mobilité des personnes sur la route Bénin-Niger. Cela a orienté désormais la plupart des voyageurs à porter leur choix sur ces compagnies déclassant ainsi les taxis qui jouaient ce rôle. Dès lors, ils se contentent de desservir les villes frontalières comme Gaya et Malanville.

### 3.6. Des compagnies de transport international de voyageurs à l'épreuve de la COVID-19

Comme partout dans le monde, depuis l'invasion de la pandémie de la COVID-19, tous les secteurs d'activités économiques ont connu un effondrement. Le monde des transports est particulièrement plus touché pour le simple fait d'être le socle de tout. Même si dans les pays sous tropiques, chaque État y va avec ses moyens pour contrer la propagation de la maladie, les pays qui partagent les frontières ont pris des résolutions communes. En Afrique de l'ouest, la première mesure en vigueur jusque-là est la fermeture des frontières terrestres alors que le transport routier représente plus de 80% des modes qui existent. Du coup, cette situation a réduit la navigabilité des flottes terrestres inter-États à leur espace national. Les compagnies qui assurent le transport de voyageurs sur le corridor international Cotonou-Niamey ont connu une baisse de trafic et n'arrivent plus à faire le bout en bout à cause de la fermeture de la frontière Malanville-Gaya. À partir de ce moment, les voyageurs sont obligés de payer cher leur voyage qui se fait désormais en multimodal (bus-pirogue-bus/taxis) pour atteindre la destination avec des surcoûts de trajet et de risques de la traversée clandestine par pirogue sur le fleuve Niger. Cette contrainte sanitaire a mis à mal la libre circulation des biens et des personnes qui a impacté l'économie nationale et celle régionale.

## 4- Discussion

Le transport routier inter-États de voyageurs par les compagnies privées contribue et renforce l'intégration régionale entre les populations du Bénin et celles du Niger, une intégration contenue dans les préoccupations de la CEDEAO en matière de libre circulation des personnes et des biens. Ce résultat

corrobores celui de A. Y. Tohozin (2006, p.189), qui souligne que « le souci qui anime les États en mettant en place la coopération économique transfrontalière est de favoriser l'intégration de leur territoire par les infrastructures de transport en prenant l'expérience de l'Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de fer et des Transports (OCBN) qui a joué un rôle de premier plan dans le développement économique et social des deux pays en assurant l'acheminement de plus de 50% du trafic extérieur du Niger et en faisant vivre de façon directe et indirecte environ 35 000 personnes. J. Lombard et O. Ninot (2013, p.201) renchérisent en montrant que les axes routiers qui autorisent une alternative à la ligne ferroviaire ou favorisent un nouvel itinéraire (par exemple sur le corridor Bamako - Nouakchott) contribuent à une réelle amélioration des conditions de circulation et augmentent les possibilités de se déplacer.

Les résultats montrent aussi qu'avec la libéralisation du secteur de transport qui s'est généralisée en Afrique de l'Ouest et les efforts de chaque État dans l'aménagement routier, on a assisté sur le corridor Bénin-Niger, à l'éclosion de plusieurs entreprises privées de transport international de voyageurs au regard de l'augmentation de la forte demande de mobilité transnationale avec des moyens matériels modestes, générant de forts trafics. Ces résultats sont comparables à ceux de O. Walther (200, p.217), J. Lombard et O. Ninot (2013, p.197), qui dans le cas de la liaison Bamako-Kayès-Dakar ont montré cette similarité. Cependant, comme partout sur les autres corridors ouest-africains, l'étude a fait remarquer que ces entreprises internationales de transport de voyageurs sont confrontées dans leur exploitation à des problèmes infrastructurels, organisationnels et de gestion comme l'ont fait si bien remarquer J. Lombard et O. Ninot (2013, p.2). Ces problèmes se sont accentués avec l'avènement de la pandémie de COVID-19 qui constitue aujourd'hui une contrainte majeure à toute mobilité et particulièrement la mobilité transfrontalière.

## Conclusion

Au terme de cette étude sur l'exploitation des sociétés de transport international de personnes sur le corridor Cotonou-Niamey, il ressort que, à l'échelle mondiale en général et sur le corridor Cotonou-Niamey en particulier, les échanges sont intimement liés à la mobilité des personnes et des biens. Le rôle que joue le corridor de transit dans le désenclavement et la mobilité des personnes est très important dans le développement des deux pays.

L'accompagnement des institutions économiques et monétaires régionales (CEDEAO, UEMOA) dans la facilitation de la circulation entre État a contribué à l'accroissement de la mobilité transnationale grâce à la création et à l'émergence des compagnies privées de transport de voyageurs entre le Bénin et le Niger. Ce corridor apparaît donc comme un instrument de coopération économique sous régionale utilisant les grandes villes traversées comme une plates-forme de services et d'échanges pour personnes en provenance et à destination de Cotonou pour le Niger vice versa.

## Références bibliographiques

- ABDOU YONLIHINZA Issa, 2020, « Migration et investissement dans la commune rurale de Harikanassou au Niger », Annales de l'Université de Sarh, n°3, pp.11-29
- ABDOU YONLIHINZA Issa, 2012, « Téra, espace témoin d'une mobilité sahéenne en mutation », in revue Mu Kara Sani, vol. 17, Université Abdou Moumouni, Niamey, pp.182-200
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017, « Effets locaux d'un corridor international Cotonou-Niamey (Afrique de l'ouest) », in Revue Regardsuds, Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody (Abidjan), pp 41-58
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2014, *Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin*, Thèse de doctorat unique en géographie des transports, Université de Lomé, 358 p.
- BEHANZIN M.R. Valère, 2002, *Quelle qualité de réserve pour la prévention routière au Bénin*. Mémoire de maîtrise professionnelle/DGAT/FLASH/UAC ; 56 p.

- BOVE Abel, HARTMANN Olivier, STOKENBERGA Aiga., VESIN Vincent, YEDAN Yaya (2018): Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. SSATP, Programme de politiques de transport en Afrique, 153 p.
- CNUCED, 2011, *Etude sur les transports maritimes 2011*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, 231 p.
- GODARD Xavier, 2006, « Les projets de desserte ferroviaire urbaine dans un contexte de domination du transport artisanal en Afrique subsaharienne », in *Le chemin de fer en Afrique*. Karthala, Paris, pages 359-369
- LIHOUSSOU Messan, 2014, *Ports et désenclavement territorial : Cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat en Géographie des Transports, spécialité Transport et Logistique, Université du Havre, 465 p.
- LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2013, « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali », in *Géotransport*, n° 1-2, pp 191-204
- LOMBARD Jérôme, 2009, Du taxi au migrant ou l'inverse : influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest. *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149), 241-260. <https://doi.org/10.7202/038784ar>
- OCDE, 2003, *Transport urbain de marchandises : Les défis du XXIe siècle*, 161 p.
- ONIDJE Pascaline, 2010, *Essor des sociétés de transport en commun sur l'axe Cotonou-Parakou : cas de ATT et Confort Lines*, Mémoire de maîtrise de géographie, UAC/FLASH, DGAT, 95 p.
- TOHOZIN Antoine Yves, 2006, *Les expériences de coopération économique transfrontalière entre le Bénin et ses voisins : bilan et perspectives*, in John O. Igué (éd.) « Les Etats-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest », éditions Harthala, Paris, pp.167-199
- SAMNA SOUMANA Rabiadou, 2010, *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger*, Thèse pour le doctorat de sciences économiques, 297 p.