

République du Bénin
UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI
Faculté des Sciences Humaines et Sociales
Département de Géographie et Aménagement du Territoire
Revue semestrielle de Géographie du Bénin
ISSN 1840-5800

N°21 juin 2017

BenGÉO



*Propagation de *Eichhornia crassipes* (jacynthe d'eau ou camalote) à la surface des plans d'eau et dans les caniveaux d'évacuation des eaux usées au sud Bénin : un défi écologique pour le développement d'une nouvelles filière en Afrique.
Envahissement ici des eaux de caniveau au nord de Cotonou par une forte communauté.
Prise de vue : Orékan V., 2014*

Toute reproduction, même partielle de cette revue est rigoureusement interdite. Une copie ou reproduction par quelque procédé que ce soit, photographie, microfilm, bande magnétique, disque ou autre, constitue une contrefaçon passible des peines prévues par la loi 84-003 du 15 mars 1984 relative à la protection du droit d'auteur en République du Bénin.

Directeur de publication

Moussa Gibigaye (MC)
*Chef du Département de Géographie et
Aménagement du Territoire*

Rédacteur en Chef

Vincent O.A. Orékan (MC)

Rédacteur-Adjoint

Toussaint Vigninou (MC)

Comité de Rédaction

Jean Cossi Houndagba (MC), Omer Thomas (MC), Germain Gonzallo (MC), Expédit Vissin (MC), Eric Tchibozo (MC), Léocadie Odoulami (MC)

Comité Scientifique

Michel Boko (PT, Bénin), Élisabeth Dorier-Apprill (PT, France), Jérôme Aloko (PT, Côte d'Ivoire), Thiou Tchamié (PT, Togo), Brice A. Sinsin (PT, Bénin), Tanga-Pierre Zoungrana (PT, Burkina Faso), Robert Ziavoula (PT, Congo), Benoît N'Bessa (PT, Bénin), Henri K. Motcho (PT, Niger), Christophe Houssou (PT, Bénin), Constant Houndénou (PT, Bénin), Odile Dossou Guèdègbé (PT, Bénin), Placide Clédjo (PT, Bénin), Léon Bani Bio Bigou (PT, Bénin), Kola Edinam (MC, Togo), Antoine Tohozin (PT, Bénin).

Correspondance

Comité de Rédaction de la Revue de Géographie BenGéO

Département de Géographie et Aménagement du Territoire,

01 BP 526 Cotonou (République du Bénin)

GSM:00229 96 15 98 97 // 95 14 24 80

E-mail: dgatflash.uac@gmail.com

SOMMAIRE

DAKO C. E. Wilfried, TOTIN VODOUNON. S. Henri, AMOUSSOU Ernest, BOKONON-GANTA Eustache, BOKO Michel : <i>Influence du climat sur les vestiges historiques dans la commune d'Abomey au Bénin</i>	4
GUENDEHOU Ferdinand, DJOSSA AGOSSOU Bruno, TEKA Oscar et ASSOGBADJO Achille : <i>Propagation de Zanthoxylum zanthoxyloides par bouturage au Bénin</i>	24
OLOUKOI Joseph, MAMA Vincent Joseph, CHABI Adéyèmi, TAIWO Narcisse : <i>Analyse des facteurs et impacts de l'exploitation des bas-fonds au centre du Bénin</i>	48
OUMAROU Amadou, DAMBO Lawali : <i>L'accès des femmes au foncier irrigable, entre défis et contraintes dans la zone d'intervention du PPI Ruwanmu au Niger</i>	73
ZOKPODO Koéssi Lié Barnabé, HOUSSOU Sègbè Christophe, DAYOU Ephrème Dossavi, ALOLA Abibatou Bédji : <i>Aperçu sur les coopératives d'utilisation de matériels agricoles dans les départements du Mono-Couffo au Bénin</i>	98
KOUASSI N'Guessan Gilbert, GOORE Lou Binhué Juliana Flore, GOBGE Téré, DANGUI Nadi Paul : <i>L'urbanisation et les nouvelles formes de commerce en Cote d'Ivoire : cas du e-commerce dans la ville d'Abidjan</i>	122
VISSOH A. Sylvain et ZANNOU Sandé : <i>Infrastructures marchandes et relations villes-campagnes à l'ère de la décentralisation : une étude de cas à partir de la ville de Dassa-Zoumè (Bénin)</i>	140
CODJIA D. F. Hermann, KISSIRA Aboubakar, AZONHE Thierry, HOUSSOU Sègbè Christophe : <i>Perception des soins de santé primaires dans la Commune de Ouidah, au Sud-Bénin</i>	155
KOUASSI Konan, KRAMO Yao Valère, ASSI-KAUDJHIS Narcisse, BRISSY Olga Adeline : <i>Les établissements sanitaires de premier contact face au défi d'accès aux soins de santé dans l'espace rural du district sanitaire de Gagnoa</i>	175
BEWA Grégoire A., JOHNSON C. Roch, BONI Gratien, BOKO Michel : <i>Pratiques d'hygiène et d'assainissement chez la population vulnérable et effet sur la santé dans la commune rurale d'Allada au Bénin</i>	200

INFRASTRUCTURES MARCHANDES ET RELATIONS VILLES-CAMPAGNES A L'ERE DE LA DECENTRALISATION : UNE ETUDE DE CAS A PARTIR DE LA VILLE DE DASSA-ZOUME (BENIN)

COMMERCIAL INFRASTRUCTURE AND CITY- COUNTRYSIDE RELATIONS IN THE ERA OF DECENTRALIZATION: A CASE STUDY FROM THE CITY OF DASSA-ZOUME (BENIN)

VISSOH A. Sylvain et ZANNOU Sandé

*Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR),
Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT),
Université d'Abomey-Calavi.*

vissohahotondji@gmail.com et sandezannou@yahoo.fr

Résumé

Le développement local, l'un des principaux objectifs de tout processus de décentralisation, ne saurait être une réalité sans une économie locale dynamique. Celle-ci est souvent entretenue par les villes à travers les infrastructures marchandes qu'elles abritent. Le but de la présente recherche est d'analyser, à partir de l'exemple de la ville de Dassa-Zoumè (ville carrefour, située dans la région centre du Bénin), les enjeux de l'aménagement et de la gestion efficace des infrastructures marchandes, à l'ère de la décentralisation.

Outre les recherches documentaires, la collecte des données s'est effectuée par observations directes sur le terrain et par enquêtes auprès des principaux acteurs du développement local, à travers des entretiens et des questionnaires. Les données, une fois collectées, ont été traitées et les résultats ont été analysés suivant le modèle SWOT ou FFOM (Forces-Faiblesses-Opportunités et Menaces).

Au terme des investigations et analyses, il est noté que la ville de Dassa-Zoumè dispose de trois types d'infrastructures marchandes : les boutiques (au nombre de 17), deux marchés (abritant au total 112

hangars) et un magasin. Les deux marchés sont gérés en régie directe par la mairie à travers son service des affaires économiques et marchandes alors que les boutiques et magasin sont gérés par des prestataires rémunérés mensuellement par la mairie. Les recettes issues de la gestion de ces infrastructures sont utilisées à 70% pour le fonctionnement de la mairie (paiement des salaires et autres charges) et à 30% pour les investissements : réhabilitation et/ou construction de centre de santé ou de salles de classe, construction de toilettes et de hangars dans les marchés, etc. La gestion de ces infrastructures est confrontée à de nombreuses difficultés à savoir la fuite des recettes collectées auprès des usagers des marchés, des locataires de boutiques et de magasins, l'insuffisance des investissements dans l'entretien des infrastructures. Cet état de choses plombe l'économie locale et dessert la ville dans ses relations avec les campagnes environnantes.

Mots clés : Ville de Dassa-Zoumè, infrastructures marchandes, décentralisation et développement local

Abstract

Local development, one of the main objectives of any decentralization process, cannot be a reality without a vibrant local economy. This is often maintained by the cities through the commercial infrastructure they shelter. The purpose of this research is to analyze, from the example of the city of Dassa-Zoumè (city crossroads, located in the central region of Benin), the challenges of efficient management of market infrastructures in the decentralization era.

In addition to documentary research, data collection was carried out through direct field observations and surveys of key actors in local development through interviews and questionnaires. The data, once collected, were processed and the results were analyzed according to the model SWOT or FFOM (Forces-Weaknesses-Opportunities and Constraints).

At the end of the investigations and analyzes, it is noted that the city of Dassa-Zoumé has three types of market infrastructures: shops (17), two markets (with a total of 112 hangars) and a shop. The two markets are managed directly by the town hall through its department of economic and commercial affairs whereas the shops

and store are managed by providers paid monthly by the town hall. Revenues from the management of these infrastructures are used to 70% for the functioning of the town hall (payment of wages and other expenses) and 30% for investments: rehabilitation and / or construction of health center or classrooms, construction of toilets and sheds in markets, etc. The management of these infrastructures faces many difficulties in terms of the leakage of revenues collected from market users, shop and store tenants, and insufficient investments in infrastructure maintenance. This state of affairs plunges the local economy and handicaps the city in its relations with the surrounding countryside.

Key words: City of Dassa-Zoumè, market infrastructures, decentralization and local development

Introduction

Les relations ville-campagne ont toujours joué un rôle déterminant dans l'animation de l'économie locale voire régionale. D'après G. K. Nyassogbo (2003, p.468), la ville n'est pas un phénomène isolé dans l'espace géographique ; elle entretient de multiples relations avec l'espace environnant. L'intensité de ces relations dépend d'un certain nombre de facteurs dont les principaux sont les dynamismes économique et social de la ville. Selon S. Kamara (2008, p. 66), la dynamique économique en milieu urbain dépend de la disponibilité des infrastructures marchandes en qualité et en quantité.

D'après D. Gnanguènon (2009, p.49), les services marchands constituent un pôle très important dont l'exploitation et la gestion efficace permettraient d'accroître résolument les ressources financières. Au Bénin, les infrastructures marchandes présentent une image peu reluisante. Force est de noter avec A. Guézéré (2012, p. 8) que les infrastructures urbaines marchandes ne bénéficient pas toujours de l'attention requise de la part des pouvoirs (Etat central et autorités locales) en termes d'aménagement, d'équipements et de gestion. Le manque d'infrastructures marchandes de qualité et en nombre suffisant paralyse les échanges au sein des centres commerciaux des villes.

Dans la ville de Dassa-Zoumé, l'aménagement et la gestion des infrastructures marchandes rencontrent des difficultés qui freinent le

développement des activités économiques (S. Vissoh, 2012, p. 196). Or la ville, de par sa position géographique (ville carrefour), dispose d'énormes potentialités en matière économique dont la valorisation contribuerait à accroître les ressources propres de la commune et améliorer ses capacités d'investissement. Face à cette situation, les questions ci-après se posent :

- Quelle est la place des infrastructures marchandes de la ville dans la promotion du développement local ?
- Quels sont les enjeux liés à l'aménagement et la gestion rationnelle des infrastructures marchandes ?

La présente recherche apporte des réponses à ces préoccupations en montrant que les infrastructures marchandes sont des leviers importants à partir desquels la ville peut assurer et renforcer ses relations avec les campagnes environnantes.

1- Cadrage géographique de l'étude

Avec une superficie d'environ 1558 ha (S. A. Vissoh, 2012, p. 76), la ville de Dassa-Zoumè est comprise entre 7°29' et 7° 54' de latitude Nord et 1°55' et 2°27' de longitude Est. Elle est limitée :

- au nord par les Arrondissements de Kèrè et de Lèma ;
- au sud par ceux de Kpingni et Tré ;
- à l'ouest par la Commune de Savalou ;
- à l'est par l'Arrondissement de Gbaffo (MISD, 2001, p. 28).

Le site originel de la ville de Dassa-Zoumè est installé au pied des collines. Ce site est assez accidenté avec une pente variant entre 3 % et 10 %. Il s'agit d'un site de défense qui permettait aux premiers occupants de se protéger contre les envahisseurs, à la recherche d'esclaves (A. Ezin, 2008, p. 49). Distant de 203 Km de Cotonou, capitale économique du Bénin et de 210 Km de Parakou, la métropole du Nord Bénin, la ville de Dassa-Zoumè, se trouve à l'intersection de deux Routes Nationales Inter Etats (RNIE) : la RNIE n°2 (Cotonou-Parakou-Niger) et la RNIE n°3 (Cotonou-Djougou-Burkina-Faso). Cette position stratégique de la ville de Dassa-Zoumè lui confère le statut d'une ville carrefour, une ville de transit non seulement pour les autres villes du département mais aussi pour les villes du Nord et du Sud du pays.

La figure 1 suivante présente la situation géographique de la ville de Dassa-Zoumè.

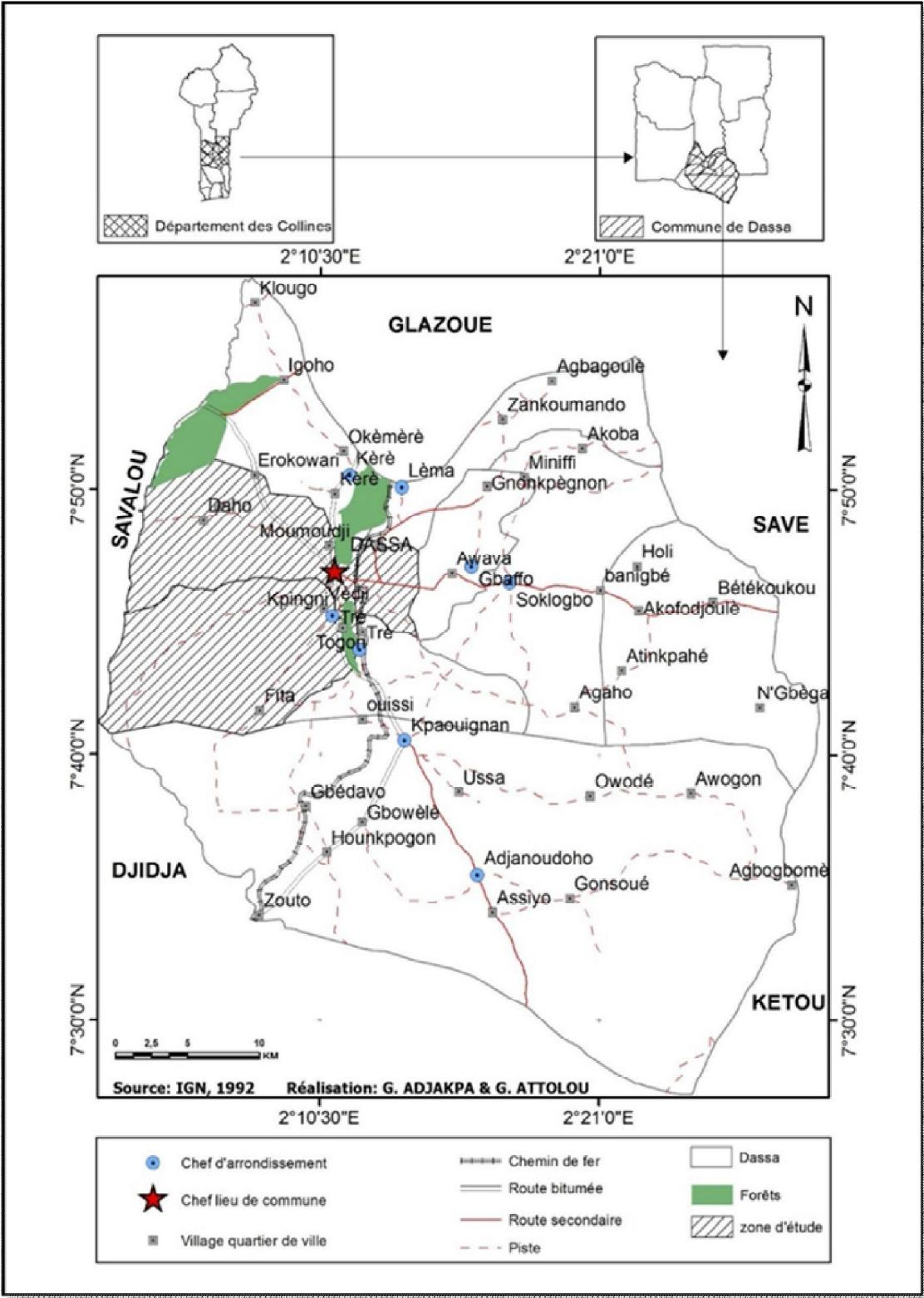


Figure 1 : Situation géographique de la ville de Dassa-Zoumé

2. Données et méthodes

2.1. Nature des données collectées

Les données collectées dans le cadre du présent travail sont d'ordre socio-économique. Elles portent sur les types d'infrastructures marchandes de la ville de Dassa-Zoumé, les modes de gestion de ces infrastructures, la nature des taxes prélevées sur ces infrastructures et leurs montants respectifs ainsi que l'utilisation qui est faite de ces ressources prélevées.

2.2 Techniques, matériels et outils de collecte des données

Les données de la présente recherche ont été collectées grâce aux observations directes, aux entretiens et aux enquêtes par questionnaire.

Les observations directes ont été faites à l'aide d'une grille d'observation. A l'occasion, l'état des infrastructures a été apprécié et des photos ont été prises avec un appareil photographique numérique pour soutenir les analyses.

Ensuite, des entretiens, réalisés au moyen d'un guide d'entretien, ont eu lieu avec les autorités locales (Maire, Chef d'Arrondissement et Chef de quartier) et quelques agents de la mairie notamment le chef du service des affaires économiques et marchandes, le chef du service technique et le chef du service planification et développement local.

Enfin, des enquêtes par questionnaire ont été organisées auprès des commerçants qui occupent les hangars et boutiques de la ville, les cinq (05) collecteurs de taxe et les deux (02) responsables des marchés. La formule de B. Marien et J. P. Beaud (2003, p. 23) a été utilisée pour déterminer le nombre de commerçants à interroger : $n = \frac{N \times 400}{N + 400}$; avec n, la taille de l'échantillon, N, le nombre total des commerçants évalué à 370 selon le chef du service des affaires économiques et marchandes. Ainsi, 192 commerçants occupant les infrastructures marchandes ont été interrogés.

1.4 Traitement des données collectées et analyse des résultats

Au terme des investigations sur le terrain, le dépouillement des fiches d'entretien et de questionnaire a été fait manuellement. Des calculs de moyennes et de pourcentage ont été réalisés

respectivement suivant les formules : $\bar{x} = 1/n \sum_{i=1}^n x_i$ où \bar{x} est la moyenne, n le nombre d'années au cours desquelles les taxes ont été collectées, x_i le montant d'une année de taxe ; $F_i = n_i / N \times 100$ où n_i le montant des taxes affecté à un usage donné et N est le montant total des taxes. Le logiciel Excel 2007 a été utilisé pour présenter les résultats sous forme de tableaux et figures et QGIS 2.14.3 a servi à la réalisation des cartes.

3. Résultats

3.1 Typologie des infrastructures marchandes dans la ville de Dassa-Zoumè

La ville de Dassa-Zoumè abrite trois types d'infrastructures marchandes : les hangars, les magasins et les boutiques. Elle dispose, par ailleurs, de deux marchés : le marché N'gbadjo (marché central) et le marché OdjaEru (marché secondaire qui s'anime la nuit). Les deux marchés sont situés dans l'Arrondissement de Dassa I respectivement dans les quartiers Amagassa et Essèbré. D'après la Mairie de Dassa-Zoumè (2012, p. 53), les deux marchés urbains totalisent 112 hangars dont 65 en matériaux précaires et 47 en matériaux définitifs.

D'après les données recueillies auprès du Service des Affaires Economiques et Marchandes de la Mairie de Dassa-Zoumè, la ville abrite dix-sept (17) boutiques construites au principal carrefour de la ville, du côté Est de la voie Dassa-Parakou, dénommé zone commerciale. Ces boutiques sont soit occupées par des artisans (couturiers, coiffeuses, photographes, etc.), soit par des commerçant(e)s de divers produits manufacturés. La planche 1 suivante présente des vues partielles du marché central et de la zone commerciale



Planche 1 : Vues partielles du marché central (à gauche) et de la zone commerciale (à droite)

Prise de vues : Vissoh, novembre 2016

Enfin, la ville abrite un magasin, installé au sein du marché central. Il permet le stockage des marchandises destinées à la vente le jour d'animation du marché. Le magasin est aussi sollicité pour entreposer les marchandises non vendues. Ainsi, les commerçant(e)s qui le souhaitent y entreposent leurs marchandises non vendues plutôt que de devoir les transporter à nouveau chez eux.

3.2 Modes de gestion des infrastructures

Deux modes sont appliqués dans la gestion des infrastructures urbaines marchandes à Dassa-Zoumè : la gestion en régie ou gestion directe et la gestion par un prestataire privé, payé par la mairie.

La gestion en régie est observée au niveau des deux marchés. En effet, l'attribution des places se fait par la mairie elle-même qui collecte des taxes les jours d'animation des marchés. Les taxes varient de 50FCFA à 200FCFA suivant l'importance des marchandises exposées par le commerçant. Ces activités d'attribution de places et de collecte de taxes sont organisées et conduites par le Service des Affaires Economiques et Marchandes (SAEM) de la mairie. La collecte des taxes est assurée par des agents collecteurs qui sont en nombre insuffisant (2 au total pour toute la ville).

Quant aux boutiques, l'attribution se fait sur demande adressée à la mairie. Les coûts de location varient de sept mille (7000) à douze mille cinq cent (12500) francs CFA le mois suivant les dimensions de la boutique. La collecte des redevances se fait par le biais d'un prestataire recruté par la mairie et qui est payé à 30 000 par mois. Il en est de même pour le magasin qui est géré par un agent recruté et

payé par la mairie. Ce dernier perçoit 10 000 FCFA par mois. Les commerçant(e)s qui entreposent leurs marchandises dans le magasin payent 100 FCFA par sac de 100 Kg. L'évolution des recettes collectées ces dix dernières années sur l'ensemble des infrastructures marchandes de la ville de Dassa-Zoumé est présentée sur la figure 2 ci-dessous.

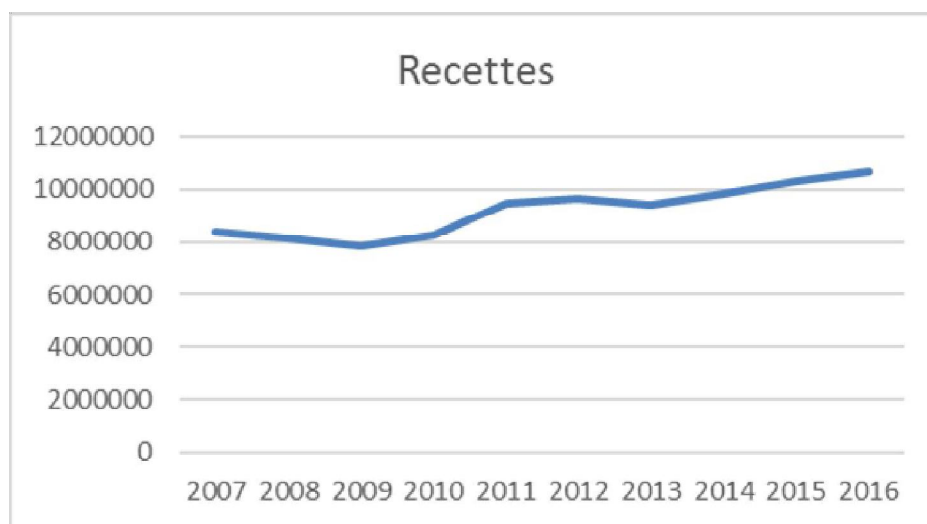


Figure 2 : Evolution des recettes collectées sur les infrastructures marchandes entre 2007 et 2016 dans la ville de Dassa-Zoumé

Source : SAEM de la Maire de Dassa-Zoumé, avril 2017

Cette figure montre que le montant des recettes collectées évolue en dents de scie. En effet, ces recettes ont connu une baisse entre 2007 et 2009 avant de connaître une hausse entre 2009 et 2012. Une diminution a été constatée en 2013 par rapport à 2012. Mais depuis 2013, une augmentation des recettes est constatée et s'explique par la mise en œuvre, par les autorités communales, d'une série de mesures destinées à accroître les ressources propres de la commune. Ces mesures se sont manifestées par le renforcement du contrôle des agents collecteurs sur le terrain et la sensibilisation des commerçants sur les enjeux du paiement de leurs redevances : les loyers pour ceux qui occupent des boutiques et les taxes pour ceux qui occupent les hangars dans les marchés.

3.3 Utilisation des recettes collectées sur les infrastructures marchandes

D'après les informations recueillies auprès du Service des Affaires Economiques et Marchandes de la mairie, les infrastructures marchandes rapportent en moyenne un montant annuel de 9 189 700FCFA (moyenne calculée sur les dix dernières années).

Cette recette générée par les infrastructures marchandes est intégrée aux autres ressources collectées, par exemple, la Taxe de Développement Local (TDL) pour constituer les ressources propres de la commune. Celles-ci sont utilisées en grande partie (70 %) pour le fonctionnement de la mairie (paiement des salaires et autres charges). Le reste (30 %) est utilisé dans les investissements communaux. Ces investissements portent sur la réalisation d'infrastructures sociocommunautaires telles les salles de classe, les centres de santé et les maternités isolées.

3.4 Enjeux et défis d'aménagement et de gestion des infrastructures marchandes

L'article 1^{er} de la loi N° 97-029 du 15 janvier 1999 portant organisation des communes en République du Bénin dispose en son premier alinéa que « la commune est une collectivité territoriale dotée de la personnalité et de l'autonomie financière ». L'autonomie financière ne peut être une réalité si la commune ne dispose pas de ressources propres pouvant alimenter son budget. Il s'avère donc nécessaire que la commune réalise des infrastructures susceptibles de lui assurer des rentrées fiscales. Or au terme des investigations sur le terrain, il est apparu que les infrastructures marchandes sont non seulement insuffisantes mais ne font pas l'objet d'une gestion rationnelle. Plusieurs commerçants occupant des hangars dans les marchés déclarent payer des taxes sans que les agents ne leur délivrent de ticket. Leurs revendications se heurtent au refus des agents collecteurs qui les menacent d'augmenter le montant des taxes s'ils tiennent à avoir des tickets. Il s'en suit qu'une bonne partie des recettes collectées ne parvient pas dans les caisses de la mairie.

L'inégale répartition des infrastructures marchandes dans les centres commerciaux de la ville ajoutée à leur précarité et vétusté ne favorise pas l'écoulement des produits en provenance des arrondissements

ruraux. Ainsi, l'insuffisance des infrastructures marchandes et l'inexistence de structures d'entretien des infrastructures existant constituent des obstacles pour le bon déroulement des activités économiques dans la ville. En effet, les difficultés de gestion des infrastructures marchandes impactent les relations entre la ville de Dassa-Zoumè et son arrière-pays. L'impraticabilité des voies en saison de pluies rend difficile l'écoulement des produits et aggrave la situation.

Or, en raison de sa position stratégique, la ville de Dassa-Zoumè devrait bénéficier d'un réseau d'infrastructures marchandes performant pour lui permettre de jouer efficacement son rôle de plaque tournante dans les échanges entre les régions du nord et du sud du Bénin. La ville accueille, en effet, chaque année un pèlerinage mondial des chrétiens catholiques. C'est une opportunité dont la mairie peut se saisir pour accroître la mobilisation de ressources par la mise à disposition de boutiques ou de stands aux acteurs économiques (artisans, commerçants, etc.) qui souhaitent vendre des articles ou offrir d'autres services (restauration) aux pèlerins. Au-delà de ces enjeux, l'aménagement et l'équipement de la ville en infrastructures marchandes contribueront à stimuler les échanges économiques entre elle et les villages environnants. A l'analyse, les infrastructures marchandes ne contribuent que très peu au développement local. Moins de dix millions (en moyenne 9 189 700FCFA) sont collectés annuellement auprès des acteurs occupant ces infrastructures. Mieux, en raison de leur nombre réduit, beaucoup d'acteurs ne parviennent pas à en disposer. D'après les enquêtes effectuées auprès du responsable du Service des Affaires Economiques et Marchandes (SAEM), plusieurs demandes de places au marché ou de location de boutiques restent insatisfaites. La dynamique économique que devraient entretenir les infrastructures marchandes est donc loin d'être une réalité dans la ville de Dassa-Zoumè. D'importants défis restent à relever et portent sur la nécessité pour la commune de se doter d'une véritable stratégie de mobilisation de ressources propres. Celle-ci doit mettre l'aménagement et la gestion rationnelle des infrastructures urbaines marchandes au cœur des initiatives de promotion du développement local. Les villes sont par essence, des lieux de production et d'échanges de services. Ce sont des facteurs et des espaces de développement économique. La réussite du développement local

dans la commune dépendra de la capacité des autorités locales à faire preuve d'innovations et de créativité pour transformer en gains financiers les opportunités que leur offre la position stratégique de la ville.

4. Discussions

Les observations et analyses faites sur la ville de Dassa-Zoumé sont révélatrices du peu d'intérêt que les autorités aussi bien centrales que locales accordent aux villes et à leur équipement dans la promotion du développement local. Pour S. A. Vissoh (2012, p. 279), les villes sont des leviers importants pour la réussite de l'action publique locale. Mais leur aptitude à jouer ce rôle moteur et à contribuer à une amélioration des niveaux de vie des populations dépend fortement de l'adéquation des infrastructures et des services qu'elles peuvent offrir. La même idée est partagée par A. Guézéré (2010, p. 11) pour qui le développement local exige une articulation réussie entre les pôles urbain et rural. Selon lui, les relations villes-campagnes sont médiocres parce que les villes sont mal organisées et sous-équipées. D'après cet auteur, les petites villes togolaises paraissent défavorables au monde rural pour qui elles sont normalement faites ; alors que bien organisées, elles peuvent être des moteurs de développement par leur économie et leur polarisation de l'espace. Cette idée avait été défendue par G. K. Nyassogbo (2003, p. 470) pour qui, l'économie des petites et moyennes villes du Togo s'organise autour des échanges commerciaux et des marchés qui constituent un élément clé de la polarisation de l'espace générant des flux hebdomadaires de commerçant(e)s. Il est donc important de faire en sorte que tous les marchés de ces centres urbains soient dotés d'équipements nécessaires pour mieux organiser l'espace environnant. Car en définitive, c'est en raison des différents services et équipements socio-collectifs dont elles disposent, que les villes entretiennent d'étroites relations avec leur arrière-pays.

Dans toutes les villes, les commerçant(e)s sont les plus nombreux à se rendre régulièrement dans les villages, surtout là où un marché hebdomadaire existe pour, soit collecter les produits agricoles, soit vendre les produits manufacturés. Et les premiers motifs qui poussent les populations à se rendre plus ou moins régulièrement dans les villes sont d'ordre économique (achat, vente au marché,

etc.) : celui qui se rend en ville achète toujours quelque chose ; il vend également en retour les produits de sa terre (G.K. Nyassogbo, 2003, p. 467).

Pour P. Leu (2008, p. 63), il est important de financer la construction d'infrastructures telles que les marchés, les gares routières et les abattoirs, pour permettre via des outils de gestion spécifiques de générer des recettes à la commune. Ceci renforcerait l'autonomie financière des communes et la décentralisation peut devenir effective.

Conclusion

Au terme de la présente recherche, il est à noter que la ville de Dassa-Zoumè dispose de trois types d'infrastructures (hangars, boutique et magasin) dont le nombre est insuffisant et qui, par ailleurs, ne sont pas gérées de façon rationnelle. En conséquence, elles ne contribuent que faiblement à l'animation de l'économie locale et donc au développement local. Or la ville, de par sa position géographique, dispose de nombreuses potentialités dont la mise en valeur contribuerait à dynamiser ses relations entre les campagnes environnantes et servir de support à la promotion du développement local. Il s'avère nécessaire que les autorités locales prennent conscience des enjeux liés à l'aménagement et la gestion rationnelle des infrastructures urbaines marchandes. A l'ère de la décentralisation, cela y va de l'efficacité et de la crédibilité de l'action publique locale.

Références bibliographiques

Alissoutin Rosnet Ludovic, 2008 : Les défis du développement local au Sénégal. Dakar. CODESRIA, 176 p.

Assogba Bignon Ludovic, 2008 : Le marché de Bohicon : rayonnement spatial et rôle dans le commerce inter-régional. Mémoire de maîtrise géographie, FLASH, UAC, 96 p.

Atchadé Coffi Constant, 2002 : Etude de l'espace polarisé par le marché Tokpa d'Abomey-Calavi à travers les produits halieutiques, Mémoire de maîtrise Géographie, FLASH, UAC, 78 p

- Baglo Eusèbe, 2009 :** Gestion des infrastructures et équipements du marché Dantokpa. Mémoire de maîtrise Géographie, FLASH, UAC, 84 p.
- Bogninou Christian et Boton Bonaventure, 2002 :** La gestion des infrastructures et équipements au Bénin ; cas de la ville de Porto-Novo. Mémoire cycle II ENAM, 85 p.
- Choay Françoise et Merlin Pierre, 2000 :** Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presse Universitaire de France, 38 p.
- Ezin Arsène, 2008 :** La ville de Dassa-Zoumè : facteurs de croissance et problèmes d'Aménagement. Mémoire de maîtrise en géographie, FLASH, UAC, 88 p.
- Fall Ibrahim, 2006 :** Gestion des infrastructures et équipements dans les zones urbaines, analyse des enjeux. Etude du marché central de Rufisque, 100 p.
- Feliho Hubert, 2007 :** Contribution à l'amélioration de la gestion du marché international de Malanville. Mémoire, ENAM, 70 p.
- Gbinlo Henri Félix Mahougnon, 2007 :** Etude géographique du marché Oungbègba dans la commune de Djidja. Mémoire de maîtrise géographie. FLASH, UAC, 62 p.
- Gnanguènon Dominique, 2008 :** Perspectives pour un recouvrement optimal des droits sur les services marchands : Cas de la commune de Bopa, ENAM, UAC, AGT, 83 p.
- Govo Paul, 2008 :** Réseau de marchés dans la commune de Sô-Ava. Mémoire de maîtrise Géographie, UAC, 87 p.
- Guézéré Assogba, 2012 :** « Petites et moyennes villes et développement local au Togo : quelle nouvelle armature urbaine au service de l'espace rural ? » Codatu-XV, 14 p.
- Kamara Seydou, 2008 :** Croissance urbaine et gestion des infrastructures et équipements marchands à Dakar : cas des nouvelles centralités commerciales. Université Gaston Bergers Louis, maîtrise, 110 p.

- Koumagnon Dominique et Wankpo Raymond, 2008 :** Les marchés de Porto-Novo dans les échanges commerciaux, mémoire de maîtrise de géographie, FLASH, UAC, 100 p.
- Leu Pierrick, 2008 :** Le marché urbain : intervention de développement et modes d'appropriation par les acteurs locaux. Le cas du grand marché et du marché aux légumes à Ouahigouya (Burkina-Faso), mémoire de Licence de Géographie, Université de Neuchâtel (Suisse), 95 p.
- Mairie de Dassa-Zoumè, 2012 :** Schéma Directeur d'Aménagement Communal de la Commune de Dassa-Zoumè, 76 p.
- Marien Bruno et Beaud Jean-Pierre, 2003 :** Guide pratique pour l'utilisation de la statistique en recherche : le cas des petits échantillons. Agence Universitaire de la francophonie, Québec, 47 p.
- Nyassogbo Gabriel Kwami, 2003 :** « Relations ville-campagne et développement local. L'exemple de la petite ville de Badou en zone de plantation cacaoyère au Togo ». Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux, N° 224, pp 463-474.
- Vissoh A. Sylvain, 2012 :** Accès et occupation du sol dans les villes de Dassa-Zoumè et de Savalou, une contribution à l'étude du foncier dans les villes secondaires du Bénin. Thèse de doctorat unique en Géographie et Gestion de l'Environnement, EDP, UAC, 313 p.