



Université d'Abomey-Calavi

FACULTE DES LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES  
(FLASH)



## Revue spéciale journées scientifiques de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH)

Volume 4, numéro 9

Décembre 2014

Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines (FLASH)  
B.P. : 526 Cotonou, Tél. (229) : 21 36 00 74 (République du Bénin)

---

**COMITE DE REDACTION DE LA REVUE SPECIALE JOURNEE SCIENTIFIQUES  
DE LA FLASH**

**Directeur de publication**

Pr. Flavien GBETO

*Doyen de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines*

**Rédacteur en Chef**

Odile V. DOSSOU-GUEDEGBE, MC

**Rédacteur Adjoint**

Léonard A. KOUSSOUHON, MC

**Comité Scientifique :**

Pr. CAPO Hounkpati B. C (Bénin), Pr. HUANNOU Adrien (Bénin), Pr. BOKO Michel (Bénin), Pr. SINSIN Brice (Bénin), Pr. CAMBERLIN Pierre (France), Pr. BROU Téléphore (France), Pr. AÏNAMON Augustin (Bénin), Pr. TAKASSI Issa (Togo), Pr. HOUNTONDI Paulin (Bénin), Pr. NOUHOUAYI Albert (Bénin), Pr. BOLOUVI P. Lébéné (Togo), Pr. YAÏ Olabiyi Joseph (Paris), Pr. VIDEGLA Michel, (Bénin), Pr. ANIGNIKIN Sylvain (Bénin), Pr. HOUNDENOU Constant (Bénin), Pr. NOUKPO Agossou (Bénin).

**Comité de Lecture :**

Pr. N'BESSA Benoît (Bénin), Pr. GBETO Flavien (Bénin), Pr. KOUMAKPAÏ Taofick (Bénin), Pr. BADA M. Dominique (Bénin), Pr. HOUSSOU Sègbè Christophe (Bénin), KAKPO Mahougnon (Bénin), MC, HOUNMENOUE Jean-Claude (Bénin), MC, AZALOU-TINGBE Albert (Bénin), MC, ATABAVIKPO Vincent (Bénin), MA, TENDE Brice (Bénin), MC, GUEDEGBE-DOSSOU Odile (Bénin), MC, VISSIN Expédit Wilfrid, (Bénin) MC, TOSSOU Pascal (Bénin), MC

**Secrétariat de rédaction**

VISSIN Expédit Wilfrid, (Bénin) MC, TOSSOU Pascal (Bénin), MC, ATABAVIKPO Vincent (Bénin), MA, Julien K. GBAGUIDI MA.

**Toute correspondance (suggestions) doit être adressée au :**  
**Comité de Rédaction de la revue spéciale journées scientifiques de la FLASH**

**01 BP 526 COTONOU, République du Bénin**

**[flaviengbeto@yahoo.fr](mailto:flaviengbeto@yahoo.fr)**

**[exlaure@gmail.com](mailto:exlaure@gmail.com)**

**[topas4fr@yahoo.fr](mailto:topas4fr@yahoo.fr)**

*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.*

**ISSN 1840-670X**

Dépôt Légal N° 5132 du 2<sup>ème</sup> trimestre 2011 à la Bibliothèque Nationale

## Sommaire

### 1. Exploitation des carrières de gravier de l'arrondissement de se (commune de Houéyogbé) et ses impacts socioéconomiques et environnementaux

A. Y. TOHOZIN, L. ODOULAMI, B. FANGNON & A. S. AMOUSSOU .....5

### 2. Les phénomènes de labialisation et de palatalisation dans une langue kwa : le cas du xwlagbe

M. Z. HOUNZANGBE.....19

### 3. El pronombre personal complemento de tercera persona y su uso erróneo e inapropiado en español: planteamiento del problema y propuestas

H. R. AGBODOYETIN, S. ZINSOU .....31

### 4. Aménagement et gestion des infrastructures marchandes dans la ville de Glazoué et la problématique du développement local

A. S. VISSOH, Y. A. TOHOZIN et S.C. HEDIBLE .....42

### 5. Erosion pluviale et gestion des terres dans la basse vallée de l'Ouémé (Bénin en Afrique de l'Ouest)

S. AGBOMAHENAN, A. B. H. TENTE et E. AMOUSSOU .....52

### 6. Formation des étudiants du Département de Psychologie et des Sciences de l'Education (DPSE) : la nécessité d'envisager la formation à l'auto-emploi

C. NAPPORN et P. TONATO .....65

### 7. Efforts de modernisation de l'agriculture dans la commune d'Aplahoué

S. ZANNOU et E. GOMIDO .....77

### 8. La vie des partis politiques béninois à travers les élections législatives au Bénin de 1991 à 2011

R. M. TOSSOU.....95

### 9. Contexte et développement de l'étalement urbain dans la commune de Bohicon

C. DAHANDE, O. DOSSOU-GUEDEGBE .....111

### 10. Relatives' gatecrashing in their offspring's private life: a study of tunji ogundimu's the insiders and amma darko's beyond the horizon

C. GBAGUIDI .....124

**11. Matériaux pour une analyse sociologique des communautés dans la ville de Cotonou à travers les associations de ressortissants**

K. M. NASSI, R. MONTCHO, Z. Y. MAGNON, L. ADJAHOUHOUE.....135

**12. Perception endogène des eaux des ouvrages hydrauliques dans la zone rurale d'Abomey-calavi**

C. A. A. BAGBONON, C. L. BABADJIDE, C. AGOSSOU.....145

**13. Contribution de la culture du coton au developpemnt local dans la commune de Ségbana au nord-est du Bénin**

A. KISSIRA, L. B. BIO BIGOU et R. S. AKAKPO .....157

**14. Etat de l'hygiene et de l'assainissement dans quelques quartiers desherites de Cotonou (Benin) pour l'éducation de La Population**

E. HOUNSOUNOU, M. AGASSOUNON DJIKPO TCHIBOZO et A. ADJAGODO .....172

**Approvisionnement en eau potable des communes du departement du couffo : analyse de la mise en œuvre des programmations**

H. ACACHA et J. PATIPE .....183

**15. La mobilite lagunaire urbaine : cas des populations de la ville de Cotonou Est**

A. L. SOSSOU-AGBO .....299

**16. Valorisation agricole de la plaine d'inondation du fleuve oueme dans l'arrondissement de lema (commune de dassa-zoume)**

A. O. KOTCHAKPO, S. A. AFOUDA, G. A. ALE, E. OGOUWALE et I. YABI ..... 204

**17. Les langues africaines et étrangères à l'épreuve des medias : le cas de l'émission bête info de radio planète (Bénin)**

F. GBETO et S. C. BIO N'GOBI ..... 214

## AMENAGEMENT ET GESTION DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE GLAZOUE ET LA PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL

Vissoh A. Sylvain<sup>1</sup>, Tohozin Yves Antoine<sup>1</sup> et **HEDIBLE S. C<sup>2</sup>**.

1. LEDUR/DGAT/FLASH/UAC. [vissoh\\_sylvain@yahoo.fr](mailto:vissoh_sylvain@yahoo.fr) & [atohozin@yahoo.fr](mailto:atohozin@yahoo.fr)

2. Département de Sociologie et d'Anthropologie, [shedible@yahoo.fr](mailto:shedible@yahoo.fr)

### Résumé

*La gestion des infrastructures marchandes à des fins de développement local constitue l'un des maillons faibles du processus de décentralisation au Bénin. En effet, loin d'être un levier pour la mobilisation des ressources propres des communes, la gestion des infrastructures est souvent source de difficultés pour l'administration locale voire de conflit entre celle-ci et les populations. La présente étude porte sur l'aménagement et la gestion des infrastructures marchandes dans la ville de Glazoué. Elle vise à évaluer la contribution des infrastructures marchandes de la ville de Glazoué au développement local. Pour conduire à bien l'étude, il a été procédé à des observations directes sur le terrain, des entretiens et des questionnaires adressés aux principaux acteurs en charge de l'aménagement et de la gestion des infrastructures marchandes dans la ville. L'analyse des résultats a été faite à l'aide du modèle FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces). Il ressort de l'analyse des résultats qu'à l'ère de la décentralisation, vingt huit (28) hangars de marché, deux (02) magasins de stockage, une (01) boucherie et trois (03) boutiques respectivement de quatre (04), six (06) et treize (13) modules ont été réalisées dans la ville de Glazoué.*

*Certes, des recettes sont collectées au niveau de ces infrastructures et permettent de soutenir le budget communal. Cependant plusieurs difficultés entravent la gestion efficiente de ces infrastructures. Il s'avère nécessaire que les autorités locales revoient le système de gestion des infrastructures marchandes afin d'améliorer leur contribution au développement local.*

**Mots clés :** Ville de Glazoué, infrastructure marchande, mode de gestion, Développement local.

### Abstract

*The management of market infrastructure for local development purposes is one of the weak links of the decentralization process in Benin. Indeed, far from being a lever for mobilizing own common resources, infrastructure management is often a source of difficulty for local administration even conflict between it and the people. This study focuses on the development and management of commercial facilities in the city of Glazoué. It aims to assess the contribution of commercial infrastructure of the city of Glazoué to local development. To carry out this study, it was conducted direct field observations, interviews and questionnaires sent to the main actors responsible of the development and management of commercial facilities in the city. Analysis of the results was made using the SWOT model (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats).*

*It appears from the analysis of the results that the decentralization era, twenty eight (28) market sheds, two (02) warehouses, one (01) and three slaughter (03), respectively, four shops (04), six (06) and thirteen (13) modules were conducted in the city of Glazoué. Certainly, revenues are collected at these facilities and help support the municipal budget. However, several difficulties hamper the efficient management of these infrastructures. It is*

*necessary that local authorities review the commercial infrastructure management system to enhance their contribution to local development.*

**Keywords:** *City Glazoué, market infrastructure, management method, Local Development*

## **Introduction**

L'amélioration des conditions de vie des populations et la lutte contre la pauvreté sont souvent les objectifs assignés aux politiques de développement qu'elles soient nationales ou locales.

Avec la décentralisation en cours au Bénin, le souci de promouvoir le développement local met en lumière l'urgente nécessité de gérer efficacement les infrastructures dont disposent les communes en particulier les infrastructures marchandes.

Les autorités de la commune de Glazoué, à l'instar de celles des autres communes du Bénin, sont du fait de la décentralisation, compétentes pour réaliser des infrastructures marchandes afin non seulement de répondre aux besoins de leurs populations mais aussi de soutenir les autres investissements communaux.

Dans la pratique, la construction et la gestion des infrastructures posent des questions récurrentes : par quel processus arrive-t-on à construire une infrastructure? Quels sont les acteurs impliqués dans ce processus? La réalisation des infrastructures s'inscrit-elle dans une politique globale de promotion du développement local? Quels sont les modes de gestion de ces infrastructures? Et comment les infrastructures réalisées contribuent-elles au développement local?

Le présent travail permettra de répondre à ces questions; mais avant, présentons le cadre géographique de l'étude.

### **1- Cadre géographique de l'étude**

La commune de Glazoué est située entre 7°50' et 8°30' latitude Nord et 2°05' et 2°25' longitude Est (MISD, 2002). Elle est limitée au Nord par les communes de Ouèssè et de Bassila, au Sud par celle de Dassa-Zoumé, à l'Est par la commune de Savè et à l'Ouest par les communes de Bantè et de Savalou (Figure 1).

Issu du découpage territorial de 1978, le territoire de la commune de Glazoué est constitué de localités autrefois sous tutelle des Sous-Préfectures de Dassa-Zoumé et de Savalou. La commune de Glazoué couvre actuellement une superficie de 1 764km<sup>2</sup> et est située à environ 233km de Cotonou, la capitale économique du Bénin (MISD, 2002).

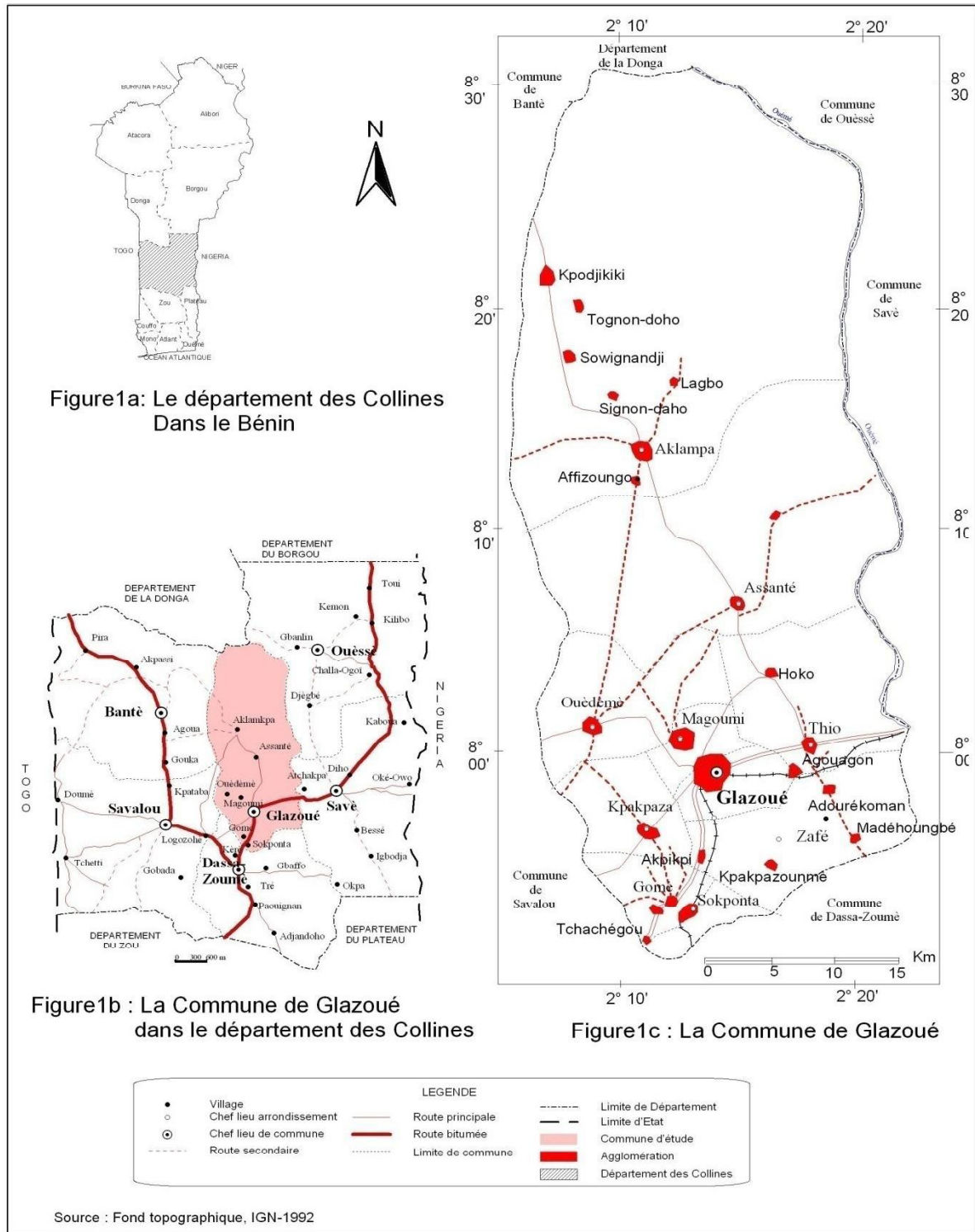


Figure 1: Situation du secteur d'étude

## 2- Techniques et outils de collecte et de traitement des données

Trois techniques ont été utilisées pour collecter les données ; ce sont les observations directes, les focus group et les questionnaires.

Les observations directes ont été faites au marché international de Glazoué, au centre commercial, à la boucherie et à la gare routière. L'objectif visé est d'apprécier l'état physique des infrastructures réalisées et leur fonctionnalité.

Les focus group ont été organisés avec les membres des comités de gestion de la gare routière et du marché afin de s'informer sur leurs rôles et responsabilités et apprécier comment ils les assument. Les questionnaires ont été adressés aux commerçants, au chef service technique de la mairie et son collègue du service des affaires économiques ainsi qu'aux autorités locales notamment le Maire et le Chef de l'arrondissement central (l'arrondissement urbain).

Sur le nombre moyen de 10 000 usagers du marché international de Glazoué fourni par le chef du service des affaires économiques, 300 ont été interrogés soit un taux d'échantillonnage de 3%.

Les données collectées sont relatives aux principales activités menées par les populations de la ville de Glazoué, les infrastructures construites à l'ère de la décentralisation, le processus de leur construction et de leur gestion, les acteurs impliqués, leurs rôles et responsabilités, les difficultés auxquelles ils sont confrontés et les perspectives.

Ces données ont été traitées grâce au logiciel Excel et les résultats obtenus ont été analysés grâce au modèle FFOM (Forces, Faibles, Opportunités et Menaces).

### 3- Résultats et discussions

#### 3.1. Infrastructures marchandes réalisées dans la ville de Glazoué à l'ère de la décentralisation

Quatre (04) types d'infrastructures marchandes ont été réalisés dans la ville de Glazoué entre 2002 et 2014. Il s'agit de magasins de stockage, de boucherie, de boutiques et de hangars dans le principal marché de la ville. Le tableau I suivant indique le nombre d'infrastructures par catégorie, les sources de financement et les coûts de réalisation.

**Tableau I** : Infrastructures marchandes et coût de réalisation

Infrastructures	Nombres	Coût de réalisation	Source de financement
Hangars	28	66 500 000FCFA	FADeC, FDT, BAD
Magasins de stockage	2	28 000 000FCFA	PaGeFCOM et budget communal
Boucherie	1	13 500 000FCFA	FADeC
Module de boutiques	06	37 000 000FCFA	FADeC, FDT
	04	23 000 000FCFA	FADeC, FDT
	13	64 000 000FCFA	FADeC, FDT

**Source** : Résultats d'enquêtes, octobre 2014.

Il ressort de ce tableau que la réalisation des infrastructures a été financée en grande partie par l'Etat à travers le Fonds d'Appui au Développement des Communes (FADeC) et la Région de Picardie (en France), principal Partenaire Technique et Financier de la Commune à travers le

Fonds de Développement des Territoires (FDT). Seule la construction des magasins de stockage a été financée à hauteur de 15% par la commune soit un montant de 4 200 000 F sur les 28 000 000 F que les deux magasins ont coûté.

Ces infrastructures sont donc des appuis que l'Etat et les PTF (PaGeFCOM et la région de Picardie) ont apportés à la commune pour soutenir son développement.

### **3.2- Procédures de réalisation des infrastructures marchandes**

Dans le cadre de la construction des infrastructures marchandes, la mairie de Glazoué a sollicité les services de la Société d'Etudes Régionales, de l'Habitat et d'Aménagement Urbain (SERHAU-SA) pour l'étude de faisabilité des plans d'installation. Cette étude a permis de faire le diagnostic de la rentabilité des infrastructures, établir le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES), le plan de maintenance et d'entretien. Dans le cas spécifique des hangars construits dans le marché international de Glazoué, un plan de réinstallation des anciens occupants du marché a été également établi.

L'étude de faisabilité ayant conclu à la rentabilité des infrastructures envisagées, la mairie a programmé leur réalisation en sollicitant l'appui de ses partenaires. Des critères ont été définis pour servir de base à la gestion des infrastructures. On peut citer : la gouvernance locale, l'auto analyse des besoins, la participation des populations, la prise en compte des besoins individuels et collectifs et la mise en place d'une plate forme de travail négociée entre partenaires.

Comme on peut s'en apercevoir, la construction des infrastructures a été, au départ, bien réfléchi et l'initiative s'inscrit parfaitement dans les préoccupations de développement de la commune. Mais force est de constater qu'une fois les infrastructures réalisées, leur gestion n'a plus suivi les principes établis au départ.

### **3.3 Modes de gestion des infrastructures marchandes**

L'article 104 de la loi 97-029 du 15 Janvier 1999 portant organisation des communes en République du Bénin dispose que : « la commune a la charge de la construction, de l'équipement, des réparations, de l'entretien et de la gestion des marchés et abattoirs ».

En théorie, il existe fondamentalement deux modes de gestion des infrastructures : la gestion directe (encore appelée gestion en régie) et la gestion déléguée. Celle-ci peut prendre plusieurs formes à savoir la concession, l'affermage ou la régie intéressée (MDL, 2014).

Mais soucieuse de la rentabilité des investissements réalisés et dans le but d'assurer la durabilité des équipements, la mairie a retenu un modèle de gestion des infrastructures marchandes qui vise à associer les partenaires de la collectivité dans l'exploitation sous la forme d'une cogestion. L'objectif visé est double : sécuriser l'investissement en engageant la collectivité locale à allouer des fonds pour l'entretien et la maintenance des infrastructures et créer un espace de concertation entre élus et acteurs économiques.

### **3.4 Les difficultés de gestion des infrastructures marchandes**

Elles sont nombreuses et portent sur l'attribution de l'infrastructure, son entretien et le recouvrement des redevances.

### **3.4.1 Les difficultés d'attribution des infrastructures marchandes**

La répartition des infrastructures marchandes par le conseil communal se heurte à deux contraintes majeures : le nombre limité des infrastructures marchandes, d'une part, et la forte demande des acteurs, d'autre part.

En effet, à l'avènement de la décentralisation, la commune de Glazoué a hérité d'un marché où la quasi-totalité des infrastructures marchandes a été réalisée par des acteurs privés. En conséquence, l'administration communale n'avait aucune emprise sur ces infrastructures ; car elle est tenue de respecter les clauses du contrat qui la lie aux particuliers ayant préfinancé les travaux. L'administration n'était propriétaire que de quelques boutiques et magasins.

Avec l'appui de ses partenaires, la commune a pu construire vingt-huit (28) hangars dans le principal marché urbain. Mais ces efforts ne sont qu'une infime partie du besoin à satisfaire en comparaison aux résultats de l'étude d'aménagement du marché réalisée par la SERHAU SA.

A l'opposé de ce nombre limité d'infrastructures marchandes, il existe une forte demande de la part des acteurs économiques. Par exemple, pour six (06) boutiques réalisées en 2013, la commune a enregistré vingt-six (26) prétendants à les occuper. Il en est de même des seize (16) hangars réceptionnés la même année et pour lesquels le conseil communal ne parvient pas à départager les candidats. En effet, pour cent-vingt-huit (128) places à raison de huit (8) par hangar, la commune a enregistré deux cent quinze (215) demandes d'occupation.

### **3.4.2 Les difficultés d'entretien des infrastructures marchandes**

Il ressort des enquêtes réalisées que la commune ne dispose pas d'un plan d'entretien des infrastructures. Même s'il est observé dans les différents plans annuels d'investissement et les budgets qui s'y rattachent quelques dotations pour les grosses réparations.

Dans la pratique, aucune infrastructure marchande n'est réparée par la commune sur les cinq dernières années. Ce sont les locataires qui, essaient de les réparer par souci de maintien et de pérennisation de leurs activités.

### **3.4.3 Les difficultés de recouvrement des redevances**

La plupart des infrastructures marchandes ont fait objet de contrat de location. En vertu de ce contrat un loyer est mensuellement versé dans les comptes de la Mairie à la Recette Perception.

Toutefois, il convient de souligner que la situation au niveau des boutiques du centre commercial est critique. Il y est constaté des retards de plus d'un an et tout porte à croire que la commune court le risque de ne plus pouvoir recouvrer ces loyers.

Il a été observé un phénomène de sous location des boutiques ; ce qui rend difficile le recouvrement des redevances par la Mairie. Les acteurs économiques en place estiment verser les loyers à leur propriétaire qui, pour la plupart sont insaisissables par la Mairie.

Enfin, l'évasion fiscale est beaucoup plus notée au niveau des droits de place au marché. Si dans l'absolu, les droits de place ne se rapportent pas directement aux infrastructures marchandes, il reste que l'évaluation de la rentabilité économique du marché inclut également cette catégorie de taxe. Elle paraît la redevance la plus large en fonction du nombre élevé des acteurs économiques ambulants. Malheureusement, les droits de place au marché, sont en

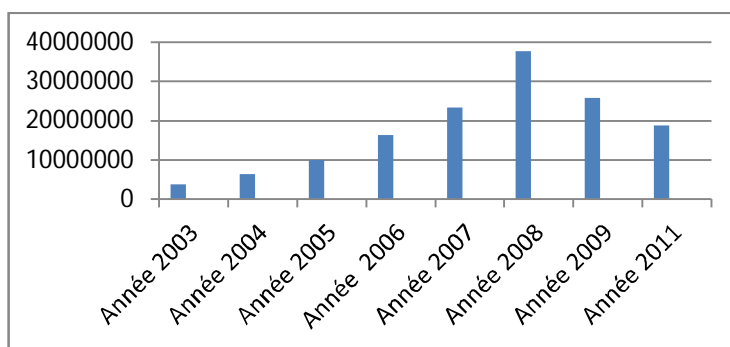
l'état, les plus insaisissables des redevances en raison de la mobilité des acteurs économiques, d'une part, et de l'incivisme fiscal très prononcé, de l'autre.

Malgré ces difficultés, la mairie parvient à collecter quelques recettes dont l'utilisation contribue au développement local

### 3.5 La contribution des infrastructures marchandes au développement local

D'après les données recueillies auprès du service des affaires économiques de la mairie, les taxes collectées dans le marché de la ville de Glazoué rapportent en moyenne 708 333F CFA à la commune par mois soit 8 500 000 FCFA par an. Les boutiques construites autour du marché sont louées à 20 000FCFA le mois et celles construites au centre commercial sont louées à 12 500FCFA le mois. Les hangars construits sont loués chacun à 2 000FCFA le mois.

A titre illustratif, la figure 2 suivante montre l'évolution des recettes collectées au titre des patentes dans le marché de Glazoué.

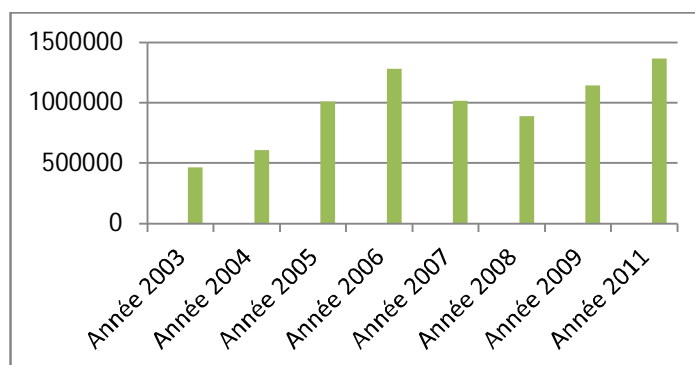


**Figure 2 :** Evolution des patentes dans le marché de Glazoué entre 2003 et 2011

**Source :** Résultats d'enquêtes, octobre 2012

Sur la figure 2, on observe que les recettes liées aux patentes se sont accrues régulièrement de 2003 à 2008 avant de connaître une baisse sur les trois années qui ont suivi 2008. D'après les acteurs interrogés, cette baisse s'explique par les mauvaises récoltes enregistrées par les producteurs agricoles suite aux fortes pluies entraînant de grandes inondations dans la région.

L'analyse des recettes liées à la gare routière montre par contre une évolution en dents de scies (figure 3).



**Figure 3 :** Evolution des recettes de la gare routière entre 2003 et 2011

**Source :** Résultats d'enquêtes, octobre 2012

La figure 3 montre qu'il n'existe pas une régularité dans l'évolution des recettes collectées. En effet, ayant augmenté entre 2003 et 2006, ces recettes ont régressé entre cette année et celle de 2008 avant de connaître à nouveau une augmentation à de 2008 jusqu'en 2011.

Cette évolution en dents de scie met à nu les difficultés des autorités à maîtriser la gestion des infrastructures marchandes en particulier la gare routière.

#### **4- Discussions**

Les résultats de la présente étude montrent que la gestion des infrastructures marchandes dans la ville de Glazoué n'est pas conforme aux normes établies en la matière. En effet, d'après MDL (2014), il existe deux modes de gestion des infrastructures : la gestion directe (encore appelée gestion en régie) et la gestion déléguée. Dans le cas de la ville de Glazoué, aucun de ces modes n'est spécifiquement choisi. Les autorités ont préféré un montage institutionnel qui ressemble au partenariat public-privé mais il est mal ficelé car même si les responsabilités des deux parties (commune et locataires des infrastructures) sont indiquées dans les contrats ou conventions, elles n'ont jamais été respectées.

Par ailleurs, la participation de la population et des usagers à la gestion des cycles de projets d'infrastructures en général et d'infrastructures marchandes en particulier est une condition sine qua non à leur réussite (Ahonankpon et Gbaguidi, 2007). Mais à Glazoué, les autorités ne vont vers les populations/usagers que pour les sensibiliser sur le paiement des taxes et impôts ; ainsi les populations/usagers ont l'impression qu'ils sont là seulement pour payer des redevances sans jamais avoir la possibilité d'exprimer leurs préoccupations quant la gestion des infrastructures. Une bonne partie des difficultés rencontrées par les autorités dans la gestion de ces infrastructures trouve leur origine dans cette perception qu'ont les populations/usagers.

#### **5- Quelques suggestions pour améliorer la gestion des infrastructures marchandes dans la ville de Glazoué**

Elles portent sur l'amélioration des conditions de réalisation des infrastructures marchandes et le renforcement du système de gestion de ces infrastructures.

##### **5.1 Amélioration des conditions de réalisation des infrastructures marchandes**

La réalisation des infrastructures marchandes doit répondre à une double exigence : celle de la solidité du bâtiment et du confort.

Le caractère hydro-morphe du sol de la ville de Glazoué exige un peu plus d'efforts dans la réalisation des infrastructures en général et marchandes en particulier. Ainsi au-delà des efforts de qualité qui se font déjà, il y a lieu d'insister sur les études de sol par des structures agréées avant l'implantation des bâtiments. Ces études devront être couplées avec l'étude d'impact environnemental pour s'assurer que les aspects d'hygiène et d'assainissement sont pris en compte. Sur un autre plan, il y a lieu d'améliorer le mécanisme de contrôle pendant la réalisation. En plus du Service Technique de la Mairie, il convient de recruter un contrôle indépendant afin de renforcer le suivi de l'exécution des travaux.

## 5.2 Renforcement du système de gestion des infrastructures

Cette action passe par la clarification des rôles et responsabilités des divers acteurs impliqués dans la gestion de ces infrastructures notamment les membres des comités de gestion, les usagers et la mairie. Dans ce cadre, toute location d'infrastructures doit être systématiquement matérialisée par un contrat signé par le bénéficiaire qui s'engage sur certaines dépenses d'entretien tandis que le conseil communal est responsable pour les grosses répartitions.

Dans le cas spécifique du marché, il est suggéré de réaliser une cartographie à grande échelle soutenue par une base de données relative aux emplacements fixes. Il peut être réalisé également un zonage de l'espace du marché par rapport au type de produit vendu. Ces différentes actions permettront une meilleure connaissance des occupants de l'espace marchand et un meilleur suivi dans la collecte des patentes et droits de place.

Enfin, il est suggéré de dynamiser le cadre de concertation des acteurs chargés de la gestion des infrastructures marchandes. Un tel cadre servira de creuset aux acteurs pour réfléchir sur les questions de gestion des infrastructures afin d'identifier les stratégies susceptibles d'en améliorer la gestion, d'appuyer les structures opérationnelles dans leurs activités à travers la sensibilisation des contribuables des marchés.

### Conclusion

Au terme de cette réflexion, il convient d'indiquer que les infrastructures marchandes constituent un maillon important pour le développement local. Cette réalité est bien perçue par les autorités locales vu les nombreux efforts qu'elles déploient pour réaliser des infrastructures dans la commune en général et dans la ville en particulier.

Il est à souhaiter que le conseil communal revoie le système de gestion de ces infrastructures afin d'améliorer leur contribution au développement local.

### Références bibliographiques

AHONANKPON H. F. GBAGUIDI C., (2007) : Impacts des projets de construction d'infrastructures communautaires sur le développement local: cas du marché de Kpassè à Ouidah, Université d'Abomey Calavi. Mémoire de maîtrise professionnelle en Développement local, 87 p.

AKOBI K. I. (2009) : Comment promouvoir le développement local dans le contexte de la décentralisation au Bénin ? La problématique d'articulation des dynamiques institutionnelle et sociale, Editions Ruisseaux d'Afrique, Cotonou, Bénin, 495p

AKOMAGNI A. L. (2006) : Le rôle des Communes dans la promotion de l'économie locale et la valorisation des filières porteuses. Monographie de la Commune de Bantè, 58 p

AMOUSSOU P. (1998) : L'importance des marchés dans le développement à la base de la ville de Porto-Novo, mimographe, UAC/ENAM/AGT

GUGLIELMI G. (1983) : Le financement privé du développement local, l'Hamathan 51p

INSAE (2013) : Résultats provisoires du quatrième Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH 4). Cotonou, 126 p.

INSAE (2004) : Cahier des villages et quartiers de ville. 20 p.

INSAE (2002) : Troisième recensement général de la population et de l'habitation. Synthèse des résultats d'analyse. Cotonou. 42 p

MISD (2003) : Guide pour la planification du développement communal, 59 p

MISSION DE DECENTRALISATION, (2005). Le guide du Maire. Cotonou, 150 p.

SEBAHARA P. (2000) : Acteurs et enjeux de la décentralisation et du développement local, expérience d'une commune du Burkina Faso, ECDPM Maastricht, 35 p.

SOSSOUKPE J. O. (2012) : Problématique de la gestion efficace des marchés de la commune de Lokossa au Bénin, Université d'Abomey- Calavi Bénin - Diplôme de technicien supérieur option administration des finances, 89p ;

TERNY, G., PRUD'HOMME R. (1986) : Le financement privé des équipements collectifs : bilan et perspectives. Paris, économique, 68p.