

PUBLICATION 12

Asphaltage des voies urbaines et développement des marchés de rue dans
l'arrondissement de Godomey (commune d'Abomey-Calavi).

Revue Le journal des sciences sociales du laboVST, Actes du colloque "la prospective
de la gouvernance des territoires en Afrique face aux enjeux de Développement
durable" N° Spécial 2022, ISSN : 2073-9303, pp.173-192, UAO

Revue Scientifique du



**laboratoire
Société Ville Territoire
(laboVST)**

Le Journal des Sciences Sociales

Actes du Colloque

***“La prospective de la gouvernance des territoires
en Afrique face aux enjeux de développement durable”***

**26, 27 et 28 Juillet 2022, Université Alassane Ouattara
(Bouaké - Côte d'Ivoire)**

N° Spécial 2022

ISSN 2073-9303



Université Alassane OUATTARA



Colloque international organisé par la **Chaire Unesco** « **Anticipation, Prospective et Territoires Durables** » (CUAPTD) en collaboration avec le Département de Géographie et le Centre de Recherche pour le Développement (CRD) de l'Université Alassane OUATTARA



« La prospective de la gouvernance des territoires en Afrique face aux enjeux de développement durable »

**26, 27 et 28 juillet 2022, Université Alassane OUATTARA
(Bouaké – Côte d'Ivoire)**

Actes du Colloque international « La prospective de la gouvernance des territoires en Afrique face aux enjeux de développement durable » (CUAPTD)

SOMMAIRE

	Pages
Comité d'organisation et Comité scientifique	IX
Agenda	XII
Axe 1 : Aménagement du territoire et développement local	1
Yéboué ALLANGBA	3
La communication touristique dans la gouvernance de cinq collectivités territoriales en Côte d'Ivoire : Abengourou, Bouaké, Jacqueville, Korhogo et Man	
Durance PHILIPPE Kègnidé P FAGNON N T AFFAGNON Fidèle HOUNGA	15
La valorisation prospective du patrimoine culturel des pays en voie de développement : cas de la République du Bénin	
Kadidiatou TOURE Zakaria NOUNTA M MINKAILOU	35
Décentralisation et développement endogène : quelle place pour les langues nationales ?	
S KAMAGATE Mamoutou TOURE	45
Leçons d'un modèle de gouvernance de proximité : Yacolidabouo, village école du Sud-ouest ivoirien	
Komenan L J YAO Nasser SERHAN	63
Migrations, réorganisation spatiale et économique du département de Soubré : quel apport au développement local ?	
Jean Cyrille Elisée LENIEKOULA Yao Jean A ASSUE Brou Emile KOFFI	77
Le conseil municipal face à la problématique du développement rural dans la commune de Gagnoa	
M Yao LOUKOU Kouamé S KOUASSI Émile Brou KOFFI	93
Les difficultés des mutuelles villageoises dans leurs missions de contribution au développement du département de Béoumi	
J-B Koffi KOUAME K Prisca KOUAKOU Alain F LOUKOU	109
La mise en œuvre de l'e-administration dans le département de Bouaké dans le contexte de l'aménagement numérique du territoire	
N'goran D KOFFI Kouamé S KOUASSI Brou Emile KOFFI	125
La contribution des mutuelles de développement dans le développement durable de la Sous-Préfecture de Toumodi et défis Futurs (Côte d'Ivoire)	

Raphael Komenan YA	Analyse stratégique de l'activité criminelle en Côte d'Ivoire	151
-----------------------	--	-----

Axe 2 : Gouvernance des villes africaines 171

S. Benjamin ALLAGBE	Asphaltage des voies urbaines et développement des marchés de rues dans l'arrondissement de Godomey (commune d'Abomey-Calavi)	173
------------------------	---	-----

Thomas Mathieu DIABIA	Accroissement démographique et besoins journaliers en eau potable dans la commune de Bongouanou (Centre-est ivoirien)	193
--------------------------	---	-----

Tchan A DOHO BI Salifou COULIBALY D Ahébé KONAN	Impacts des opérations de restructuration des quartiers précaires sur la physionomie de la ville de San Pedro (Côte d'Ivoire)	207
--	---	-----

Didier-Charles GOUAMENE Atsé Laudose Miguel ELEAZARUS	L'accès à l'électricité par une approche participative dans les quartiers périphériques de Daloa (Côte d'Ivoire)	221
--	---	-----

Thomas GOZE Patrick J KOUASSI Ohomon B EVIAR	Le marché de la SICOGI à Yopougon : quels enjeux pour les populations riveraines ?	231
--	---	-----

Loukou Jean Baptiste N'GUESSAN Konan C KOUADIO Kouassi A ADAYE	Gestion des déchets solides et risques sanitaires des professionnels de la collecte à Anonkoua 3 et Cocody- Angré (Abidjan- Côte d'Ivoire)	245
---	--	-----

Rawelguy Ulysse E OUEDRAOGO Salif SAWADOGO	Offres de logements et étalement urbain à Ouagadougou (Burkina Faso)	259
--	---	-----

Yalamoussa B SORO Kouamé S KOUASSI K Noel KOUAME	Étalement urbain et dégradation des ressources végétales périurbaines dans la commune de Korhogo	277
--	---	-----

Atsé Calvin YAPI André G KAKOU W Abel KOUADIO	L'habitat à la conquête des zones à risques dans la ville de Daloa (Côte d'Ivoire)	293
---	---	-----

Axe 3 : Mobilité et transport durables **309**

Gnablo H Aimée Hermine BOUA Kouamé S KOUASSI	État des routes et développement agricole dans la sous-préfecture de Bianouan (Côte d'Ivoire)	311
Damienne A Kossia Ella KOBENAN Joseph Hassy N'guessan KABLAN	Les entraves au transport durable en Côte d'Ivoire : cas de la ville de Bondoukou	331
Kouassi Kan Séverin KOUASSI Kounamiga SILUE	Intégration de la Côte d'Ivoire dans le Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA) : quels scénarios pour l'avenir ?	345
Nemeloh SORO Gnakon Estelle Gisèle KABRAN	Avenir du transport lagunaire artisanal à Abidjan (Côte d'Ivoire)	365
Adjoua Marie Rosane KOUASSI David Aurélie Abigaïl KOUASSI Kouamé S KOUASSI	Les conditions d'évacuation des produits agricoles et mobilité durable dans la sous-préfecture d'Oumé (Côte d'Ivoire)	381
Housseini THIAM Hamat SECK Mouhamadou Mawloud DIAKHATE	Infrastructures de transport et mobilité durable : quelles stratégies des acteurs territoriaux face aux enjeux socio-économiques et environnementaux imposés par l'autoroute à péage et le Train Express Régional sur l'axe Dakar-Thiès ?	397
Palingwindé Vincent de Paul YAMEOGO Kouamé S KOUASSI David Aurélie Abigaïl KOUASSI	Dégradation des infrastructures routières et mobilité ville-campagne dans la sous-préfecture de Taï	417

Axe 4 : Gouvernance du foncier et des territoires ruraux **433**

Hassan M ABDO Maïmounatou DIAKITÉ Ali WOBA	L'accès des femmes à la terre de production agricole dans le Gobir et le Damagaram au Niger	435
Adou J M Le T ADJI One Enoc GUEDE Konan KOUASSI	Les conflits fonciers entre autochtones et migrants dans la sous-préfecture de Niambézaria (Côte d'Ivoire)	451

Yvon Rock Ghislain ALONGO Simplice Innocent MOUSSOUAMI Jean Georges André MOULONGO	Effets des chaussures de bottes et gants en l'environnement marécageux sur les déformations du système ostéoarticulaire chez les récolteurs de Tsam-Tsam dans la cuvette congolaise	471
Kouakou Attien Jean- Michel KONAN Anne Rose N'dry GOLLY N'guessan Séraphin BOHOUSSOU	Foncier, aviculture et maraîchage des femmes dans l'espace intra et périurbain de Bouaké	479
Awa Krou MALAM BOUKAR	Contribution du SIG à l'analyse de la dynamique foncière dans le terroir villageois d'Angoul Tarou (sud-est du Niger)	495
Souleymane CISSE Talnan Jean Honoré COULIBALY Yeboua F KOUASSI Oumar CISSE	Caractérisation de l'impact de l'anacardier sur la dynamique des propriétés physico-chimiques des sols dans le nord de la Côte d'Ivoire : cas du département de Niakaramandougou	511
Saliou Mbacké FAYE	Diass, un territoire rural en mutation sous l'influence du nouvel aéroport du Sénégal (AIBD)	523
Akissi Madeleine KOUADIO Houphouët J C DIBY Dhédé Paul Eric KOUAME Arsène DJAKO	Crise de la main-d'œuvre dans la cacaoculture à Buyo au sud-ouest de la Côte d'Ivoire : la transformation structurelle comme alternative durable	539
Rolchy Gonalth LONDESSOKO DOKONDA Damase NGOUMA	Ruralité et marginalité d'un territoire proche de la ville. Exemple de l'Île Mbamou aux portes de Brazzaville (République du Congo)	557
Henri Marcel SECK El hadji Balla DIEYE Tidiane SANE Boubacar SOLLY	Extraction minière et gestion des bassins ensablés dans les collectivités riveraines des industries chimiques du Sénégal (ICS)	575

Adama TOURE Tiécoura Hamed COULIBALY Bassoma KONE	Développement de la culture de l'anacarde et gouvernance foncière dans la Sous-préfecture de Napié (Nord de la Côte d'Ivoire)	593
Kpan Noel VEI Cissé ABOUBAKARI	Feux de brousse en Côte d'Ivoire : vulnérabilité, zones d'alerte et risque en milieu rural	609
Axe 5 : Gouvernance des forêts et espaces naturels protégés		621
Sinan ADAMAN Kassoum TRAORE Navouon FANNY	Les forêts sacrées dans la ville de Korhogo au Nord de la Côte d'Ivoire : contraintes actuelles dans les modes de gestion des ressources naturelles	623
A Cyriaque AGBON Naofal SAIZONOU Abiola S CHAFFRA	Cartographie de la dégradation de la forêt classée de Dogo (Commune de Ketou au Bénin) pour sa durabilité	639
Kouassi M. Williams APPOH Souleymane CISSE Oscar GAGUY	Contribution de la société civile ivoirienne à la conservation des parcs nationaux de la Marahoué et du mont Peko pour une meilleure résilience des populations riveraines	659
Goh Patrice BLE Diakaridja SANOGO Kpan Noël VEI Koffi A LOUKOU	Occupation anarchique, prolifération des dépôts sauvages et impacts environnementaux dans la ville de Grand-Bassam	675
Yegnan B CAMARA Adjoba Marthe KOFFI-DIDIA Jérôme ALOKO- N'GUESSAN	Le processus de la production du cacao certifié dans les localités rurales du département d'Abengourou (Est de la Côte d'Ivoire)	689
Kané V CISSE Kouakou Hermann Michel KANGA Zamblé A TRA BI	Anthropisation des forêts de la région de Tonkpi en Côte d'Ivoire de 1986 à 2020	709
Agoh P DIBI-ANO Attoungbré J-P DEGUY Josélito Carlos YAO	Impacts de la dynamique de l'occupation du sol sur les espaces forestiers dans le bassin versant de l'Agneby de 1988 à 2020	737
S DIOMANDE Kouamé S KOUASSI	Stratégie de conservation et reconstitution de la biodiversité en Côte d'Ivoire : le cas du parc national du	751

K Noel KOUAME	mont Sangbé (Ouest ivoirien)	
Débora K DJETE Kouamé S KOUASSI Arsène DJAKO	Menace d'extinction des éléphants dans les aires protégées : une réalité dans le parc national d'Azagny au Sud de la Côte d'Ivoire	769
Sourbar Justin Wenceslas HIEN	La gouvernance des forêts au Burkina Faso, du conseil des anciens au parlement : les enjeux environnementaux et socio-économiques	789
Koungoro Bernard KAMBOU Konan J KOUAKOU Kouassi Kan Adolphe KOUADIO	Facteurs du recours aux ressources du Parc National de la Comoé par les riverains dans leurs pratiques religieuses : Etude de cas des villages de Dedi et de Kokpingué dans la Région du Bounkani (Côte d'Ivoire)	801
Jérôme MABIKA	Population et gouvernance d'une forêt urbaine protégée : cas de l'aire protégée de Sibang à l'Est de la ville de Libreville (Gabon)	813
NDOMBI NDOMBI Guy-Roger NGUEMA NDONG S KIKI- MVOUAKA	Gouvernance des forêts : enjeux et perspectives éducatifs pour un développement durable au Gabon	833
Ahou Suzanne N'GORAN	Gouvernance et avenir du parc national du mont Péko (Ouest de la Côte d'Ivoire)	845
Siriki YÉO K Julien KOUASSI D P Eric KOUAMÉ Arsène DJAKO	Les espaces naturels protégés du Hambol à l'épreuve du boom minier : le cas de la forêt classée du Lôho (Centre-nord de la Côte d'Ivoire)	857
Zié Doklo TRAORE Kouamé S KOUASSI Arsène DJAKO	Problématique liée à l'implication des populations riveraines dans le système de gestion du parc national de la Comoé	871
Yao Marius YA Bini K F FOFIE Arsène DJAKO	La place des populations riveraines dans la gouvernance de la réserve scientifique de Lamto : acteurs ou figurants ?	889
Gnènessongui YEO N Simon ANDON Kanigui L SORO	Gouvernance des forêts sacrées et protection de la biodiversité dans la sous-préfecture de Korhogo	905

COMITE D'ORGANISATION

Responsable du Comité d'organisation : Dr (MC) KOUASSI Kouamé Sylvestre, Université Alassane OUATTARA (kouamsylvestre@yahoo.fr / +225 07 48 05 29 25/ +225 05 06 22 19 61)

Responsable adjoint du Comité d'organisation : Dr (MR) OURA Kouadio Raphael, Université Alassane OUATTARA (ouranien@yahoo.fr/ +225 07 58 00 38 00/ 05 06 61 06 61)

Membres

ALLA Kouadio Augustin, Université Péléforo GON COULIBALY
AOUA Boua André, Université Alassane OUATTARA
ASSUE Yao Jean Aimé, Université Alassane OUATTARA
COULIBALY Tiecoura Hamed, Université Péléforo GON COULIBALY
DAGNOGO Gnéré Laetitia, Université Alassane OUATTARA
DIARRASSOUBA Bazoumana, MC, Université Alassane OUATTARA
DJAH Armand Josué, Université Alassane OUATTARA
DOHO Bi Tchan André Université Alassane OUATTARA
DONGO Kouassi Arsène, Université Alassane OUATTARA
DOSSO Yaya, Université Alassane OUATTARA
GOLI Kouakou Camille, Université Alassane OUATTARA
GOLLY Anne Rose N'Dry, Université Alassane OUATTARA
KANGAH Kouakou Hermann Michel, Université Alassane OUATTARA
KOFFI Guy Roger Yoboué, Université Alassane OUATTARA
KONAN Aya Suzanne, Université Alassane OUATTARA
KONAN Kouakou Attien Jean Michel, Université Alassane OUATTARA
KOUAKOU Malanno, CNRA Bouaké
KOUAME Dhédé Paul Eric, Université Alassane OUATTARA
KOUAME Kouakou Noel, Université Alassane OUATTARA
KOUASSI David Aurelie Abigaïl, Université Alassane OUATTARA
KOUASSI Gilbert, Université Félix Houphouët Boigny
KRA Gérard Landry, Université Alassane OUATTARA
LOUKOU Yao Mathias
MAFOU Combo, Université Lorougnon Guédé
N'ZUE Koffi Pascal, Université Alassane OUATTARA
SORO Marceline, Université Alassane OUATTARA
SOUMAHORO Manlé, Université Alassane OUATTARA
YEBOUE Konan Thierry St Urbain, Université Alassane OUATTARA

COMITE SCIENTIFIQUE

Président : KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA

Membres

AFFAGNON Télésphore, Université Abomey Calavi, Bénin
ALLA Kouadio Augustin, MC, Université Péléforo GON COULIBALY
AMANI Célestin, MC, Université Félix Houphouët Boigny
AMADOU Diop, PT, Université Cheick Anta Diop, Sénégal
ASSAKO ASSAKO René Joly, PT, Université de Douala, Cameroun
ASSI KAUDJHIS Joseph P., PT, Université Alassane OUATTARA
ASSI KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, MC, Université Alassane OUATTARA
ASSUE Yao Jean Aimé, MC, Université Alassane OUATTARA
BECHI Grah Felix, PT, Université Alassane OUATTARA
CLERC Philippe, Chaire UNESCO, Université de Corse
COFFIE BIKPO Céline, PT, Université Félix Houphouët Boigny
COULIBALY Brahim, MC, Université Alassane OUATTARA
COULIBALY Sandra, OIF, Paris, France
DAGNOGO Gnéré Laetitia, MC, Université Alassane OUATTARA
DIARRASSOUBA Bazoumana, MC, Université Alassane OUATTARA
DIOMANDE Beh Ibrahim, MC, Université Alassane OUATTARA
DJANE Kabran, MC, Université Péléforo GON COULIBALY
DJAKO Arsène, PT, Université Alassane OUATTARA
DOUDOU Dimi Théodore, MR, Université Alassane OUATTARA
DURANCE Philipe, Chaire Prospective et Développement Durable, CNAM, France
ETTIEN Dadja Zénobe, MC, Université Alassane OUATTARA
FEUKEU Eva, UNESCO, Paris, France
GANDO Barry, MC, Université Lancina Konté de Sanfonia, Guinée
GOGBE Téré, PT, Université Félix Houphouët Boigny
HAMMAMI Kais, Chaire UNESCO de l'Université de Carthage, Tunisie
HOUNGNIHIN Roch, MC, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
KASSI DJODJO Irène, MC, Université Félix Houphouët Boigny
KIETTYETTA Jean Yves, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, BF
KOFFI Kan Emile, MC, Université Alassane OUATTARA
KOFFI Simplicie Yao, MC, Université Péléforo GON COULIBALY
KOFFI Yao Jean Julius, MC, Université Alassane OUATTARA
KOUAKOU Konan Jérôme, MR, Université Alassane OUATTARA
KOUAME Dhédé Paul Eric, MC, Université Alassane OUATTARA
KOUASSI Konan, MC, Université Alassane OUATTARA
KOUASSI Kouamé Sylvestre, MC, Université Alassane OUATTARA
KOUMAN Morofié, MC, ENS
LOUKOU Alain François, MC, Université Alassane OUATTARA

MAGNAN Caroline, Chaire UNESCO, Université de Corse
 MEKE Méite, Chaire UNESCO Culture de la Paix, Université Félix Houphouët
 Boigny,
 MOJICA José, Chaire UNESCO, Université Externado de Colombie
 MOUSSA Diakité, PT, Université Alassane OUATTARA
 NASSER Rebaï, MC, Université de Sorbonne Paris Nord, France
 ONGOLO Symphorien, MC, IRD Montpellier, France
 OUEDRAOGO François de Charles, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou,
 BF
 OURA Kouadio Raphaël, MR, Université Alassane OUATTARA
 POAME Lazare, PT, Chaire UNESCO Bioéthique, Université Alassane
 OUATTARA
 QUENOT Sébastien, Chaire UNESCO, Université de Corse
 RIEL Miller, UNESCO, Paris, France
 ROUBELAT Fabrice, Chaire UNESCO, Université de Poitiers, France
 RUBIN Muriel, Chaire UNESCO, Université de Lausanne, Suisse
 SORO N’Golo, MC, Commission Nationale UNESCO
 SORO Nambegué, MC, Université Alassane OUATTARA
 TIA Lazare, MC, Université Félix Houphouët Boigny
 TOURE Mamoutou, MC, Université Félix Houphouët Boigny
 TOURE Marema, CODESRIA
 TRA BI Zamblé Armand, MC, Université Alassane OUATTARA
 VAUDRY Romuald, EFI, Espagne
 VEI Kpan Noel, MC, Université Alassane OUATTARA
 YAO Euphrasie, Chaire Unesco EFPOD, UFHB
 ZAH Bi Tozan Lazare, MC, Université Alassane OUATTARA
 ZONGO Mahamadou, MC, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, BF

Axe 1 : Aménagement du territoire et développement local

Asphaltage des voies urbaines et développement des marchés de rues dans l'arrondissement de Godomey (commune d'Abomey-Calavi)

S. Benjamin ALLAGBE

Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR),
EDP, UAC
ballagbe1@yahoo.fr

Résumé : L'extension urbaine rapide a favorisé la mise en œuvre de l'asphaltage des rues dans l'arrondissement de Godomey au Bénin. La présente recherche étudie la contribution de l'asphaltage des voies urbaines au développement des marchés de rues dans l'arrondissement de Godomey. Les données issues des enquêtes socioéconomiques, de l'observation sur le terrain, croisées avec celles collectées dans les différents documents ont été traitées et les résultats sont analysés.

Les résultats obtenus montrent que le développement des activités économiques et la grande progression des agglomérations occasionnent la construction des infrastructures routières à travers le projet d'asphaltage des rues dans l'arrondissement de Godomey. Les travaux de terrain ont permis de recruter environ 1 000 employés pour une période variant entre 6 à 12 voire 18 mois. Les salaires des ouvriers spécialisés varient de 60000 à 150000 FCFA. Les salaires des cadres varient de 100000 à 800000 FCFA. Les salaires des manœuvres varient de 45 000 à 12 0000 FCFA. Les détenteurs des boutiques installées le long des rues asphaltées gagnent entre 60 000 et 200 000 FCFA par mois. Aussi, il a été remarqué sur le terrain que le prix de location des boutiques est passé de 20 000 FCFA à 35 000 FCFA selon les quartiers. Par contre, l'absence d'une politique de gestion des ouvrages au sein de la communauté communale a favorisé l'occupation anarchique des trottoirs piétons par les étals, obstruant les voies aux usagers. Face à cette situation, la responsabilité des autorités est mise en cause dans le cadre de la poursuite des opérations de déguerpissement des abords des voies publiques en cours dans les grandes métropoles d'Afrique noire.

Mots clés : arrondissement de Godomey, asphaltage, voies urbaines, développement, marchés de rues.

Abstract: Rapid urban expansion has favored the implementation of street paving in the Godomey district of Benin. This research examines the contribution of urban road paving to the development of street markets in the Godomey district. Data from socio-economic surveys, field observation, cross-referenced with data collected in various documents were processed and the results are analyzed.

The results obtained show that the development of economic activities and the great progression of the agglomerations have led to the construction of road infrastructure through the paving project in the Godomey district. The field work has made it possible to recruit about 1,000 employees for a period varying from 6 to 12 or even 18 months. The salaries of specialized workers vary from 60,000 to 150,000 CFA francs. The salaries of managers vary from 100,000 to 800,000 FCFA. The wages of the laborers vary from 45,000 to 12,000 FCFA. The owners of the stores installed along the asphalt streets earn

between 60,000 and 200,000 FCFA per month. Also, it was noticed in the field that the rental price of stores has increased from 20,000 FCFA to 35,000 FCFA depending on the neighborhood. On the other hand, the absence of a management policy for the works within the communal community has favored the anarchic occupation of pedestrian sidewalks by stalls, obstructing the paths of users. Faced with this situation, the responsibility of the authorities is called into question within the framework of the continuation of the clearing operations of the edges of the public roads in progress in the large metropolises of Black Africa.

Keywords: Godomey district, paving, urban roads, development, street markets.

Introduction

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, les pays africains connaissent une urbanisation phénoménale, et les villes capitales en particulier croissent à un rythme incontrôlable (T. B. Danvidé, 2015, p. 15). Depuis les débuts des années de l'indépendance (1960) des pays africains francophones, les problèmes d'assainissement urbain se sont accentués dans la plupart des pays en voie de développement (O. Sahirou Sanda, 2012, p. 13). Aujourd'hui, l'économie mondiale est dominée par le libre-échange. En effet, les échanges commerciaux entre les différents pays du globe ne cessent de croître confirmant davantage la théorie de la mondialisation de l'économie. Le flux croissant de marchandises ne peut se faire en dehors des compagnies terrestres. Ainsi, l'activité de transport à l'intérieur d'un pays, d'un continent et entre les continents devient primordiale pour tout développement économique de chaque entité régionale (S. Asngar Teyanta, 2010, p 1). L'investissement dans les infrastructures publiques est un choix stratégique qui améliore l'image et la réputation d'un pays. Un réseau d'infrastructures en bon état et qui fournit un niveau de performance adéquat aux attentes du public contribue à soutenir l'ensemble des activités économiques locales (I. Peignier et *al.*, 2014, p 16). L'accroissement démographique des nations et le développement socioéconomique amènent à assurer la libre circulation des personnes et des biens favorisant ainsi les échanges commerciaux, culturels, sociaux, politiques et administratifs qui sont des facteurs de développement. Les moyens de communication en général et les routes en particulier suivent cette évolution croissante des échanges (M. E. S. Okoundé, 2009, p 12). Tous les gouvernements concernés des pays de l'Union sont unanimes à reconnaître l'importance que revêtent les routes dans le développement économique et social de leur état. En conséquence, les programmes de routes figurent parmi les priorités dans les différents plans de développement global en cours (BOAD, 2015, p 29). Au Mali, le désenclavement intérieur et extérieur du pays constitue une priorité du Gouvernement qui s'est engagé depuis quelques années dans des efforts de diversification des corridors d'accès du pays à la mer. C'est ainsi qu'en 2000, les bailleurs de fonds (Fonds Arabes, l'UE (Union Européenne) et la BOAD (Banque Ouest Africaine de Développement) ont appuyé les Gouvernements du Mali et de la Guinée pour l'aménagement de la route multinationale Kankan-Kourémalé-Bamako dont les travaux sont achevés en 2008 (FAD, 2010, p 7). De plus, la route constitue le principal levier pour le développement socio-économique du Burkina Faso et aussi un facteur d'intégration régionale et sous régionale. Les investissements réalisés dans l'entretien et l'aménagement des routes occupent une part importante du budget des pays en voie de développement (S. Nassouri, 2013, p 12). L'aménagement et le bitumage de la route comportent plusieurs avantages à savoir le désenclavement des localités traversées, le développement des échanges entre les localités, la création d'emplois temporaires pour

plusieurs centaines de jeunes pendant les travaux, les revenus financiers au profit des femmes des restauratrices, des tenanciers de commerces dans les localités le long de la voie et la diminution des risques d'accidents de la circulation routière (BAD, 2018b, p 8). Malgré les efforts consentis, la situation des infrastructures routières des pays de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) est caractérisée par une détérioration rapide, l'insuffisance des financements publics pour leur entretien, entraînant une augmentation notable des besoins en maintenance. Par ailleurs, dans la plupart des cas, les travaux n'ont pas été suffisants pour sauvegarder le réseau routier dans de bonnes conditions (BOAD, 2015, p 17). L'asphaltage des rues dans l'arrondissement de Godomey est une aubaine pour améliorer la voirie urbaine. Néanmoins, sous d'autres cieux, il est couplé avec un système souterrain de gestion des eaux pluviales et domestiques notamment les égouts.

En effet, dans l'arrondissement de Godomey, le gouvernement a entrepris la construction des voies pour assurer la libre circulation des biens à travers l'asphaltage des rues. L'aménagement et le bitumage de la route comportent plusieurs avantages à savoir le désenclavement des localités traversées, le développement des échanges entre les localités, la création d'emplois temporaires pour plusieurs centaines de jeunes pendant les travaux, les revenus financiers au profit des femmes restauratrices, des tenanciers de commerces dans les localités le long de la voie et la diminution des risques d'accidents de la circulation routière (BAD, 2018b, p 8). Face à ces constats, la question principale qui se pose est la suivante :

Comment se manifeste le développement des marchés de rues suite à l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey ?

L'Arrondissement de Godomey est situé entre 2° 15' et 2° 22' de longitude est et entre 6° 20' et 6° 25' de latitude nord. Il est limité au nord par les Arrondissements d'Abomey-Calavi et de Togba, à l'ouest par l'Arrondissement d'Avlékété dans la Commune de Ouidah, à l'est par la Commune de Cotonou (Département du Littoral) et au Sud par l'Océan Atlantique (figure 1).

L'Arrondissement de Godomey est subdivisé en neuf (09) quartiers à savoir : Cococodji, Cocotomey, Dékoungbé, Godomey Ngbého, Houalacomey, Salamé, Togbin, Togoudo, Ylomahouto. Elle appartient au cordon littoral sableux freinant un passage à la lagune de Djonou (A. R., Alihou Abou, 2017, p 17). Cet arrondissement se situe dans la dépression marécageuse connaissant le niveau le plus bas par rapport au cordon littoral et le plateau d'Allada qui l'encadrent. Cette situation prédispose l'arrondissement à des inondations fréquentes de la plupart de ses quartiers, ce qui appelle à l'aménagement conséquent de ses voies urbaines.

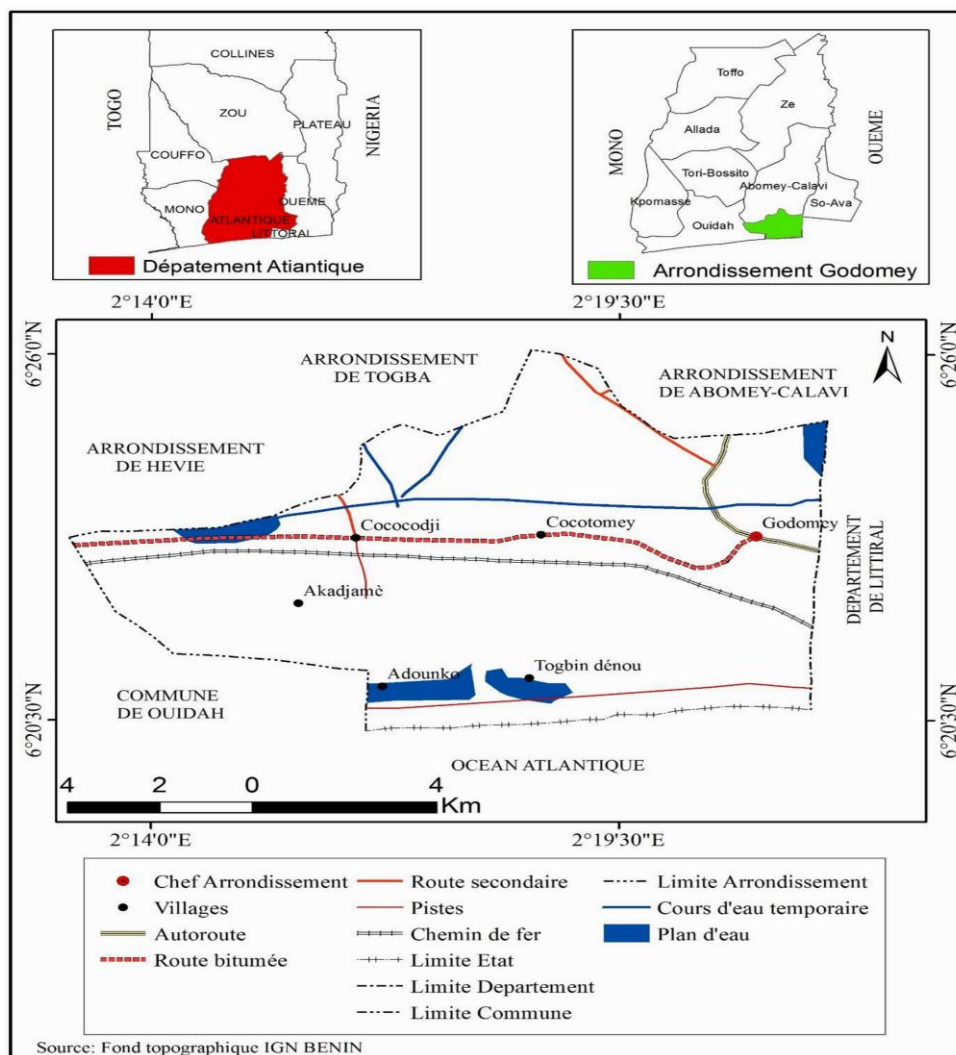


Figure 1 : Situations géographique et subdivisions administratives de l'arrondissement de Godomey

1- Données et méthodes

1.1. Données

Les données utilisées dans le cadre de cette étude sont entre autres les données démographiques de 1992 à 2013 sur l'arrondissement de Godomey disponibles à l'INSAE et qui ont permis d'analyser l'évolution de la population et de définir l'échantillon d'étude ; les données socio-anthropologiques (activités économiques installées, évolution des coût de location d'espaces marchands, mutations spatiales, l'appréciation sur le trafic, perception des ménages et usagers sur l'importance des voies asphaltées) collectées sur le terrain qui ont permis d'examiner l'état d'avancement des travaux et les incidences de l'asphaltage des rues sur les populations riveraines. En plus de ces données nous avons au nombre de voies

ainsi que leur kilométrage, le nombre d'entreprises BTP agissantes, le type d'asphaltage, le coût total et la durée des travaux, le nombre d'ouvriers locaux recrutés, le coût de la main d'œuvre par catégorie, le trafic et le flux circulant à la mise en service des voies.

1.2. Méthodes

Il a été ici question d'explorer le terrain. Cette exploration a permis de rencontrer les responsables et les autorités à divers niveaux ; de définir les critères de choix voies asphaltées retenues dans l'arrondissement pour les enquêtes. Par ailleurs, pour le bon déroulement des travaux de terrain, plusieurs techniques ont été utilisées. Il s'agit de l'observation directe pour répertorier les différentes activités qui concourent à l'urbanisation de Godomey ; les entretiens directs et les enquêtes de terrain qui ont permis d'identifier les effets socio-économiques de l'asphaltage et de recueillir des informations utiles. Ces informations ont été complétées et croisées à celles collectées par la documentation. Les matériels utilisés sont un appareil photo numérique qui a permis de prendre les vues instantanées dans le secteur de recherche ; une moto pour le déplacement sur le terrain.

1.3. Échantillonnage

Pour mener les investigations socio-anthropologiques auprès des ménages, la détermination d'un échantillon a été nécessaire. L'échantillon est basé sur le choix raisonné. Le choix des personnes enquêtées repose sur les critères suivants :

- être conseiller communal ou être autorité locale dans l'Arrondissement de Godomey ;
- être un chef de ménage résidant dans l'Arrondissement de Godomey au moins vingt (20) ans avant cette investigation ;
- avoir une bonne connaissance des différentes mutations observées dans l'Arrondissement de Godomey ces vingt (20) dernières années ;
- être âgé d'au moins 30 ans, pour mieux aborder la question liée à l'urbanisation ;
- détenir des informations relatives à l'état des lieux de la construction des infrastructures routières dans l'Arrondissement de Godomey. La taille de l'échantillon au niveau de l'arrondissement est déterminée suivant la formule de Schwartz (1995)

$$N = \frac{z^2 PQ}{i^2}$$

avec :

N : la taille de l'échantillon, z^2 : écart fixé à 1,96 % correspondant à un degré de confiance de 95% ; P : le nombre de ménages par quartier à l'ensemble de l'arrondissement ; Q : 1-P ; i^2 : marge d'erreur qui est égale à 5%. Ainsi, 150 personnes ont été interviewées. Le tableau I fait le point des retenues retenues pour l'enquête et par quartier dans l'Arrondissement de Godomey.

Pour les usagers de la route, le choix est aléatoire et s'applique à ceux que nous avons rencontrés lors des enquêtes. Les commerçants pour plupart sont intégrés aux ménages riverains qui sont eux-mêmes les occupants des espaces de leur devanture ou qu'ils les mettent en location à autrui.

Tableau I : Nombre de personnes retenues pour l'enquête et par quartier

Quartiers parcourus	Nombre de ménages par quartier	$N = \sum PQ/i^2$	20%×N : la taille de l'échantillon	Usagers des voies urbaines	Élus locaux et agents de mairie
Cococodji	7 356	86	17	5	02
Cocotomey	7 279	85	17	5	02
Dekoungbé	4 227	53	11	3	02
Godomey-N'Gbèho	5 256	64	13	3	02
Houalacomey	2 423	31	06	2	02
Salamey	8 019	93	19	4	02
Togbin	3 815	48	10	3	02
Godomey Togoudo	17 481	164	33	10	02
Ylomahouto	2 635	34	07	2	02
Total	58 491	658	133	37	18

Source : INSAE 2013 et enquêtes de terrain, octobre 2020

L'analyse des données du tableau I montre que 658 ménages sont retenus. Pour avoir un échantillon représentatif, nous avons appliqué 20% à la taille ce qui nous donne 133 ménages dont un seul chef-ménage a été interrogé par ménage. En plus des 133 personnes, il faut ajouter 37 usagers des voies et 18 personnes ressources constituées d'agents de la mairie, des élus locaux et des agents du MCVDD (Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable). Au total, 188 personnes ont été soumises aux enquêtes dans le cadre de ce travail.

1.4. Méthode de traitement des données

Les fiches d'enquête remplies sont soumises à un dépouillement manuel. Ce dernier a consisté à la codification des données sur la base d'une connaissance globale des informations recueillies. Elles Les données sont ensuite regroupées par centre d'intérêt. Les résultats issus des traitements manuels ont été soumis aux traitements et l'analyse sur ordinateur grâce aux logiciels tels que, Excel 2010 et Word 2010. La cartographie a été possible avec le logiciel Arc View 3.2.

Les résultats d'enquêtes sont quantifiés sur la base du score réel de chaque rubrique du questionnaire et non à partir du nombre total des personnes interrogées. Le nombre de réponses par type de question est exprimé par le protocole statistique :

$$P_1 = \frac{n}{N} \times 100$$

avec :

n : le nombre de ménages ayant donné de réponses positives et N : la taille de l'échantillon à l'échelle de l'Arrondissement. Les informations qui sont obtenues sont arrangées dans les tableaux statistiques et ont permis la réalisation des figures à l'aide du tableur Excel, 2010. Les informations obtenues sont transformées en tableaux et en figures. De même, la projection de la population est calculée sur une période allant de 2013 à 2025 à partir de la formule utilisée par l'INSAE (2013, p 13) et qui est :

$$P_n = P_0 (t + 1)^n - n_0$$

avec :

P_n : la population projetée à l'année n (2025), P_o : la population de 2013 selon l'INSAE, t : le taux d'accroissement, n ; l'année de projection et n l'année 2002.
 Cette méthodologie nous a permis d'atteindre les résultats suivants.

3- Résultats

3.1- Facteurs de l'évolution de la population dans l'arrondissement de Godomey

Les facteurs prennent en compte surtout l'évolution de la population et les mouvements migratoires.

3.1.1- Le lien entre la population et les besoins

L'Arrondissement de Godomey compte une population de 253 262 habitants en 2013 (figure 3).

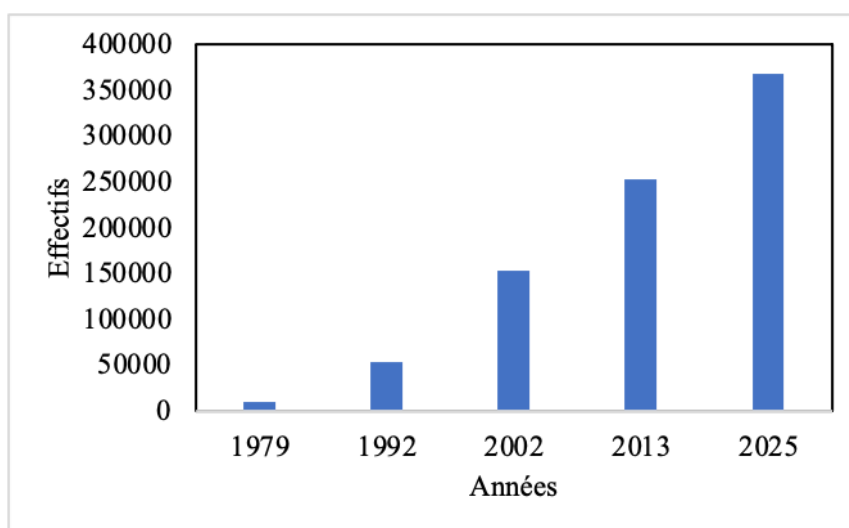


Figure 1: Évolution de la population de Godomey de 1979-2025

Source : Traitement des données de l'INSAE, 2016 et projection en 2025

Il ressort de l'analyse de la figure 3 que la population a évolué de manière exponentielle. En effet, l'effectif de la population est de 9414 habitants en 1979. Cette population est passée à 152447 habitants en 2002 puis à 253262 habitants en 2013 avec un taux d'accroissement annuel de 3,5 %. Cette population serait de 368150 habitants en 2025. L'Arrondissement de Godomey concentre à lui seul près de 49,86 % de la population de toute la Commune d'Abomey-Calavi. La route facilite le transport de la population de Godomey. L'évolution de la population favorise l'installation humaine et constitue une source de main d'œuvre pour les travaux d'asphaltage des rues.

3.1.2- Mouvements migratoires

L'un des facteurs de la dynamique démographique et urbaine de l'arrondissement de Godomey est sa situation géographique par rapport à la ville de Cotonou. Il constitue l'une des principales portes d'entrée dans la ville par les Routes Inter-États Cotonou-Malanville et Cotonou-Hillacondji. Cette position géographique permet de bénéficier du dynamisme de Cotonou. Selon M. B. Baloubi (2013, p.60), Cotonou a atteint une certaine saturation

démographique et spatiale. Elle déverse donc une partie du "trop plein" de sa population sur les communes environnantes dont celle d'Abomey-Calavi. Ces migrants ont en général l'essentiel de leurs activités à Cotonou, ce qui entraîne une grande mobilité domicile-travail et vice versa (des mouvements pendulaires) entre les différentes localités de la commune et la capitale économique et administrative, Cotonou. Par exemple, au cours des dix dernières années ayant précédé le recensement de 2002, 56,77 % (soit un effectif net de 57.897 habitants) des 103.295 migrants enregistrés dans l'arrondissement de Godomey sont venus de Cotonou. Le peuplement est dû à l'immigration des groupes sociolinguistiques comme les Aïzo et les Adja. De plus, les populations actuelles de l'Arrondissement de Godomey sont la résultante de plusieurs vagues de migrations sur lesquelles trois sont particulièrement significatives : les migrations anciennes qui sont à la base du peuplement de Godomey (20 %), les migrations postcoloniales (15 %) et les migrations récentes (65 %). Ces dernières migrations correspondent au désengorgement de la ville de Cotonou. L'augmentation galopante de la population engendre nécessairement un fort taux d'urbanisation et nécessite la construction des infrastructures routières pour la libre circulation des personnes et des biens.

3.1.3- Cadres institutionnels de la mise en œuvre de l'asphaltage des voies urbaines à Godomey

Les principales institutions qui interviennent dans le cadre de l'asphaltage des voies urbaines sont les institutions et les organismes de l'État en charge de l'environnement, particulièrement Ministère du Cadre de Vie et du Développement (MCVDD), l'Agence Béninoise de l'Environnement (ABE), et la Direction Départementale chargée de l'Environnement et du Climat, etc.). Elles ont participé à la procédure d'étude d'impact environnementale et sociale : instruction des dossiers, examen et validation des études d'impacts sur l'environnement et suivi environnemental, etc., les collectivités décentralisées : pour l'autorisation d'installation.

Plusieurs autres acteurs (Ingénieurs de BTP, Topographie, conducteurs de camions, ouvriers, manœuvre etc.) interviennent dans le cadre de l'asphaltage des voies urbaines. En effet, les institutions et les organismes de l'Etat en charge de l'environnement (MCVDD, ABE, DGEC, Direction Départementale chargée du Cadre de Vie et du Développement Durable du Littoral, etc.) ont participé à la procédure d'étude d'impact environnementale et sociale instruction des dossiers, validation des études d'impacts sur l'Environnement, surveillance environnementale et suivi environnemental.

Le MCVDD joue un rôle essentiel dans la sauvegarde et dans la gestion de l'Environnement. Chargé de l'élaboration de la politique nationale en matière de développement durable, il s'assure que les programmes et projets envisagés ou en cours sur le territoire national s'exécutent conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Dans le cadre de l'asphaltage des rues, c'est au Ministre chargé du cadre de vie que revient la prérogative de délivrer le certificat de conformité environnementale. Pour une prise en compte efficace des préoccupations environnementales et pour une mise en œuvre adéquate des procédures d'évaluation environnementale, le MVCDD est appuyé dans ses missions par les Directions techniques (Direction Générale de l'Environnement et du climat), les structures sous-tutelles (Agence Béninoise pour l'Environnement, Fonds National pour l'Environnement), les services déconcentrés, les collectivités décentralisées et les cellules environnementales (sectorielles, départementales et communales).

3.1.4- État d'avancement des travaux de l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey

3.1.4.1- Présentation des sites

Le gouvernement a inscrit dans son programme d'actions 2016-2021, le projet d'asphaltage des rues. Les travaux d'asphaltage des rues sont divisés en six (6) lots répartis en deux groupes. Il est également prévu dans le Programme d'Action du Gouvernement (PAG), des travaux de bitumage et de pavage de rues dans certaines villes du Bénin. Il s'agit des villes comme : Abomey (41 km), Abomey Calavi (71 km) Bohicon (35 km), Lokossa (29 km), Natitingou (36 km), Porto Novo (90 km) et Sémè Podji (37 km). Le nombre total de kilomètres des rues des travaux, est de 646 km de voies pour un montant de 900 milliards FCFA. Dans la Commune d'Abomey-Calavi, il est prévu l'aménagement et la réhabilitation de 71 km de voies primaires, secondaires et tertiaires. L'Arrondissement de Godomey a bénéficié de 64 % des infrastructures routières liées l'asphaltage des rues. Les entreprises opérant dans l'asphaltage des rues à Godomey sont HNRB, OFMAS Inter, SOGEA SATOM et SYNOHYDRO. La période d'exécution des travaux est de 22 mois. Le tableau II présente les différentes rues prises en compte dans l'asphaltage des rues à Godomey.

Tableau II : Voies et leur métrage dans l'Arrondissement de Godomey

Tronçon	Chaussée	Linéaire (mètres)
Rue womey marché au carrefour Maria Gléta	Pavée	2350
Rue Hédomey à Yinkindji	Bitume	2150
Rue PK14 au CEG Godomey	Bitume	1500
Rue Arrondissement Godomey	Bitume	1250
Rue Talon	Bitume	1400
Rue Dèkounbé à la Route des pêches	Pavée	2600
Rue passant de carrefour Godomey Gare au Marché Sèdégbé	Pavée	1200
Ponts de Womey	Bitumé	650

Source : MCVDD et enquête de terrain, octobre 2020

L'examen des données du tableau II montre que des routes (pavées et bitumées) et ponts sont réalisés dans le cadre de l'asphaltage des rues à Godomey. En effet, les quartiers de l'Arrondissement de Godomey regorgent de 72% d'infrastructures routières bitumées. Ces rues sont subdivisées en trois catégories à savoir : les rues primaires, secondaires et tertiaires. Les tronçons de rues ont une chaussée caractérisée par les bitumes et les pavés. L'aménagement et la réhabilitation des voiries urbaines, secondaires et tertiaires dans l'Arrondissement de Godomey sont dans leur phase active. La planche 1 illustre les tronçons de rue en cours de finalisation à Godomey.



Planche 1 : Vue partielle d'un tronçon de rue en cours de finalisation et un tronçon achevé sur l'axe Ecole Primaire Publique-Bureau d'Arrondissement à Togoudo

Prise de vues : Grimaud, octobre 2020

La photo 1.1 montre une rue en construction à Togoudo. Les entreprises travaillent sans interruption pour livrer les routes dans le délai donné. Pour 30 % des populations interrogées, les travaux lambinent au niveau des chantiers démarrés. Dans l'ensemble, les travaux d'asphaltage évoluent à grand pas dans l'Arrondissement de Godomey, notamment aux quartiers Godomey centre, Womey et Dékoungbé. La photo 1.2 illustre une route finalisée à Godomey. Les ruelles sont passées au peigne fin par les entreprises en charge des travaux, qui ont pour principale mission de procéder à la réfection des ruelles aux normes des belles villes en 15 mois.

3.1.4.2- Niveau d'avancement des travaux d'exécution de l'asphaltage des voies urbaines à Godomey

Les travaux de la 1^{ère} phase qui prend en compte des voies réparties dans les différents quartiers de Godomey ont été lancés en août 2018, par la remise de site aux entreprises par la Commune d'Abomey-Calavi. Le gouvernement a procédé au compte rendu de l'état d'avancement de l'aménagement des voiries primaires, secondaires et tertiaires (asphaltage des rues). Il est noté un taux d'avancement physique global de 90 % pour un niveau de décaissement de 78,61 % en octobre 2020. Le mécanisme de suivi permanent mis en place pour s'assurer de la bonne exécution des chantiers, a permis de procéder aux corrections au fur et à mesure qu'elles apparaissent nécessaires. Selon 80 % des personnes interviewées, les travaux avancent très bien à Godomey. Il est observé déjà la finalisation du premier pont de Womey (photo 1).



Photo 1 : Vue partielle du pont de Womey.

Prise de vue : Grimaud, octobre 2020

La photo 1 est une illustration du pont de Womey. Ce pont a été inauguré en 2019. Il raccorde le quartier de Womè à Cocotomey. La grande satisfaction des 96 % des usagers interviewés de ce pont est liée à l'élévation des piles, le lançage du tablier, la jonction du tablier, la réinstallation des pylônes, l'haubanage, les couches de bitume et la pose de l'enrobé consistant à bitumer la route.

3.2- Effets socio-économiques de l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey

Le bitumage des voies structurantes dans l'Arrondissement de Godomey crée un mouvement au plan économique, commerciale et le développement du transport urbain.

3.2.1- Effets économiques de l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey

Les activités dominantes regroupent la prolifération des entreprises de transactions par mobile money, les ventes des produits pétroliers, la prolifération des boutiques, etc.

3.2.1.1- Prolifération des entreprises de transaction par Mobile Money au bord des rues asphaltées de Godomey

Le développement des paiements de proximité semble pour l'instant être privilégié par les populations dans l'Arrondissement de Godomey. Le commerce mobile commence à prendre de l'importance. Les effets économiques des transactions par Mobile Money se manifestent au niveau des points de vente (PDV) et des ménages. Le réseau de distribution de Mobile Money est essentiellement composé des points de vente (PDV), des agences MTN Connecte, des marchands et des sous-marchands. Dans l'Arrondissement de Godomey, les PDV sont les plus nombreux. Leur présence est remarquée tout au long des nouvelles rues asphaltées de l'Arrondissement de Godomey. La planche 2 montre les entreprises de transactions par Mobile Money le long d'une rue asphaltée à Godomey.



Planche 2 : Vue partielle des entreprises de transactions par Mobile Money le long d'une rue asphaltée sur l'axe Togoudo-Womey

Prise de vues : Grimaud, octobre 2020

La planche 2 est une illustration d'une cabine et d'une boutique de transactions par Mobile Money le long des rues concernées par l'asphaltage à Godomey. Les transactions sont effectuées auprès des PDV en raison de leur plus proche proximité et du gain de temps. En effet, le nombre moyen d'utilisateur par PDV s'est amélioré passant de 20 à 50 par jour. Cette donnée varie d'un PDV à un autre. Grâce aux réalisations des nouvelles

infrastructures routières, les PDV fonctionnent de 7 heures à 22 heures sans interruption. Ils exécutent en moyenne 35 opérations par jour. Les transactions sont facilitées grâce au Mobile Money et rend la transaction possible par la simple approche du mobile et du terminal de paiement. La commercialisation des produits GSM (génère des redevances aux différents acteurs installés au bord des rues, asphaltées de Godomey. Les frais de commissions sont fixés à 45 % pour les frais de retrait.

3.2.1.2- Accroissement des points de vente des produits pétroliers sur les rues asphaltées à Godomey

Le marché des produits pétroliers a beaucoup évolué au cours des trente dernières années. Cette situation est due aux disparités des prix à la consommation des produits entre le Bénin et le Nigeria. Dans l'Arrondissement de Godomey, il est constaté l'installation des vendeurs de produits pétroliers le long des nouvelles voies asphaltées. En effet, 80 % des usagers interviewés s'approvisionnent chez les vendeurs d'essence frelatée. Le marché informel a évincé complètement le marché officiel. La planche 3 illustre une station d'essence à Womey et un étalage d'essence frelatée à Godomey.



Planche 3 : Vue partielle d'une station d'essence et un étalage d'essence frelatée installée au bord d'une rue asphaltée à Gbégnigan sur l'axe Womey-Alègléta

Prise de vues : Grimaud, octobre 2020

La photo 3.1 montre une station d'essence au carrefour Gbégnigan. L'approvisionnement, le transport, le stockage et la vente de ces produits se font à travers deux circuits, l'un officiel et l'autre informel. La photo 3.2 illustre un étalage d'essence frelatée à Godomey. Les employés des étalages d'essence frelatée dans l'Arrondissement de Godomey gagnent 1000 FCFA le jour et 1 500 FCFA la nuit. Les propriétaires des étalages d'essence frelatée dépensent 150 000 FCFA et gagnent 300 000 FCFA par mois. Ainsi, l'activité du commerce des produits pétroliers est rentable. Les populations utilisent ces revenus pour subvenir à leurs besoins fondamentaux.

3.2.1.3- Prolifération des boutiques au bord des rues asphaltées à Godomey

L'activité principale de plusieurs entreprises dans l'Arrondissement de Godomey est la commercialisation des biens et services de consommation. Ces entreprises constituent aujourd'hui le poumon de l'activité économique. La création des boutiques dans l'Arrondissement de Godomey a pris de l'ampleur depuis quelques années. Les kiosques et boutiques sont créés le long des nouvelles rues asphaltées. Ce phénomène est surtout lié au manque d'emploi. Les populations à la recherche d'un bénéfice, aussi petit soit-il, avec des

activités censées être rentables, créent alors des boutiques. Selon 80 % des chefs-ménages, la construction des nouvelles voies à travers l'asphaltage des rues a permis la fluidité de la circulation et l'ouverture de nouvelles boutiques au bord des voies.

➤ **Boutiques des divers**

Les commerçants vendent pratiquement tous les articles, comme les divers, les produits alimentaires, les appareils électroménagers (les chauffe-eau, les radiateurs, les plaques de cuisson, la climatisation, le sèche-linge, le réfrigérateur-congélateur, le lave-vaisselle, le lave-linge), les portables et bien d'autres appareils. Les détenteurs des boutiques installées le long des rues asphaltées gagnent entre 60 000 FCFA et 200 000 FCFA par mois.

➤ **Boutiques de dépôt de la SOBEBRA**

Le secteur de la boisson s'est transformé radicalement ces dernières décennies. La consommation de bière est bien plus importante que celle du vin et des autres boissons alcoolisées. Cette tendance s'est accentuée depuis la mise en œuvre de l'asphaltage des rues dans l'Arrondissement de Godomey. En effet, le commerce des produits de la SOBEBRA est un secteur d'activité qui apporte de rémunération aux populations de cet arrondissement. La photo 2 montre une boutique de dépôt de boisson à Godomey.



Photo 2 : Vue partielle d'un dépôt de boisson à Godomey

Prise de vue : Grimaud, octobre 2020

L'observation de la photo 2 montre un dépôt de boisson à Godomey. Ces dépôts de boisson recrutent des employés pour la gestion de la boutique. Les employés qui sont nouvellement engagés gagnent 35 000 FCFA par mois. Après six mois d'exercice, leur salaire varie entre 40 000 et 55 000 FCFA en fonction de l'étendu de l'établissement et de sa fréquentation. Au niveau de la concurrence, les dépôts de boisson à Godomey ont su tirer leur épingle du jeu en se concentrant sur des forces qui émanent de leur savoir-faire, c'est-à-dire une certaine capacité à combiner à la fois bières locales, internationales et spéciales en offrant une gamme variée de produits pour chaque portefeuille. Grâce à la mise en œuvre de l'asphaltage des rues dans l'Arrondissement de Godomey, les promoteurs d'un dépôt de boisson dépensent 2 090 000 FCFA en moyenne et gagnent entre 60 000 FCFA et 70 000 FCFA par mois.

➤ **Boutiques des matériaux de construction (quincaillerie)**

La population de Godomey accorde toute la garantie d'un avenir meilleur au commerce des matériaux de construction. Ainsi, l'ouverture des voies asphaltées a occasionné la

prolifération des boutiques de vente des matériaux de construction dans les quartiers de l'Arrondissement de Godomey (photo 3).



Photo 3 : Vue partielle d'une quincaillerie à Womey

Prise de vue : Grimaud, octobre 2020

La photo 3 en arrière-plan est une illustration d'une quincaillerie installée au bord de la voie asphaltée à Womey. A l'issue des investigations, le constat de la diversité des matériaux de construction en acier est palpable. De plus, les facteurs de consommation est fonction du type de matériel. Il est observé dans les quincailleries de Godomey : les tôles, les tuiles, les pointes, fer à béton, les serrures, les tuyaux, les peintures, les perles, des brouettes, des contre-plaqués, des fils de fer. Le marché des matériaux de construction présente de nombreuses opportunités. Le revenu mensuel moyen des quincailleries est 1 500 000 FCFA et les dépenses moyennes effectuées sont de 5 000 000 FCFA. Ainsi, la marge bénéficiaire annuelle des quincailleries est de 13 000 000 FCFA selon les dires d'un promoteur à Cococodji.

➤ Boutiques de vente de téléphones portables à Godomey

Dans l'Arrondissement de Godomey, la commercialisation des portables reste des activités génératrices de revenus des populations locales. La mise en œuvre du projet d'asphaltage a engendré l'ouverture des boutiques de vente de téléphones portables au bord des voies (photo 4).



Photo 4 : Vue partielle d'une boutique de vente de portable à Godomey

Prise de vue : Grimaud, octobre 2020

La photo 4 montre une boutique de vente de portable sur le tronçon Togoudo-Womey. Le promoteur commercialise plusieurs gammes de portable. Il s'agit de la marque TECNO, SAMSUNG, INFINIX. Les prix des portables varient de 3000 FCFA à 1 000 000 FCFA. Les employés gagnent 40 000 FCFA par mois. Les promoteurs font un chiffre d'affaires de 10 000 000 FCFA par an. Selon 65 % (15) des promoteurs de boutiques de vente des

portables interrogés, la fluidité dans la circulation a permis de doubler les revenus des personnes détentrices des boutiques dans l'Arrondissement de Godomey.

3.2.1.4- Activités de restauration dans l'Arrondissement de Godomey

La restauration de rue offre aux populations de Godomey des aliments prêts à être consommés, au goût populaire et à des coûts acceptables. La restauration de rue dans l'Arrondissement de Godomey se caractérise par la division sexuelle des activités. Les hommes proposent aux consommateurs des grillades de viande de bœuf, de mouton, de porc, de poulet, etc. Les femmes dans le secteur vendent des plats variés et complexes. L'activité est marquée par une grande dispersion des lieux de vente. De plus, il existe des vendeuses à emplacement fixe. En effet, elles s'installent au carrefour de deux rues ou à la devanture de leur domicile (photo 5).



Photo 5 : Vue partielle d'un étalage d'une restauratrice à Womey

Prise de vue : Grimaud, octobre 2020

L'observation de la photo 5 montre un étalage des aliments de rue à Womey. Les restaurateurs de rue obtiennent des recettes journalières de 5000 FCFA (88 % des personnes interviewées). Ils contribuent à la formation des revenus des vendeurs, mais aussi de tout le personnel temporaire ou permanent utilisé pour différentes tâches. Selon 75 % des personnes interrogées, la clientèle a augmenté de 50 % chez les restauratrices grâce à l'asphaltage des voies urbaines à Godomey. La restauration de rue est source de revenus pour les personnes sans emploi, et particulièrement pour les femmes dont le niveau d'instruction relativement bas limite leur accès aux fonctions qualifiées. Elle leur permet de se prendre en charge, de compléter la ration alimentaire de la famille, de contribuer au revenu familial, etc.

3.2.1.5- Augmentation des prix des boutiques locatives à Godomey

La réalisation des travaux entraîne directement la hausse des prix des boutiques dont bénéficient les populations riveraines et plus particulièrement les propriétaires de boutiques. Une fois la route aménagée, les usagers bénéficient de conditions de circulation beaucoup plus fluides et sécurisées. L'aménagement entraîne l'augmentation de la valeur des terrains et bâtiments attenants à la route (64 % des personnes interviewées). En effet, les prix des boutiques sont passés de 20 000 FCFA à 35 000 FCFA selon les quartiers.

3.2.1.6- Création d'emploi au niveau des entreprises de construction des voies à Godomey

Les effets positifs les plus significatifs sont la création d'emplois durant toutes les phases d'asphaltage des voies urbaines, l'amélioration des revenus et des conditions de vie et le développement des activités commerciales au profit des populations locales sur le site

d'asphaltage. En effet, les travaux ont permis de recruter environ 1 000 employés pour une période variant entre 6 à 12 voire 18 mois. La construction des voies relatives à l'asphaltage ont nécessité des travaux à haute intensité de main d'œuvre au profit des jeunes étudiants surtout des autochtones, sortis des écoles, facultés et instituts (Ingénieurs, Sociologues, Géographes, ...) sans oublier les ouvriers spécialisés comme les maçons, les menuisiers, les ferrailleurs. La main-d'œuvre locale a été exploitée. Ces ouvriers présentent une certaine aptitude intellectuelle pour les besoins de la cause (conducteurs, ferrailleurs, coffreurs, ...). La photo 6 illustre quelques employés sur les chantiers à Godomey.



Photo 6 : Employés sur les chantiers à Godomey

Prise de vue : Grimaud, juillet 2020

La photo 6 est une illustration des ouvriers en activité sur les chantiers à Godomey. En effet, 85 % des employés interrogés affirment qu'il y a eu une amélioration de leur niveau de vie. Les salaires leur permettaient de faire face efficacement aux dépenses de la famille.

La figure 4 présente les salaires par employés sur les chantiers à Godomey.

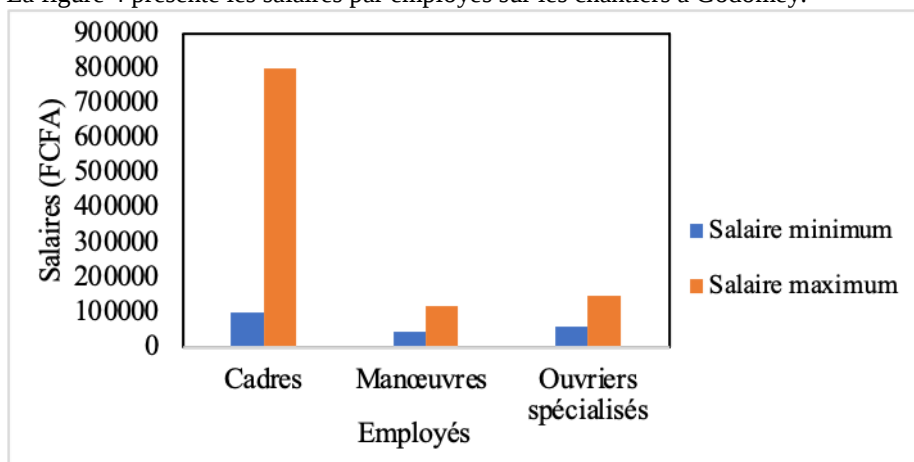


Figure 2 : Salaires par employés sur les chantiers à Godomey

Source : Résultats d'enquêtes de terrain, octobre 2020

L'analyse de la figure 4 montre que les salaires des ouvriers spécialisés varient de 60 000 à 150 000 FCFA. Les salaires des cadres varient de 100 000 à 800 000 FCFA. Les salaires

des manœuvres varient de 45 000 à 120 000 FCFA. Les employés investissent dans le commerce, les travaux champêtres, les petits métiers, l'ouverture d'ateliers pour ceux qui ont reçu une formation, mais qui faute de moyens n'ont pu s'installer pour exercer ce qu'ils ont appris.

3.2.1.7. Effets sociaux de l'asphaltage dans l'Arrondissement de Godomey

La phase d'exploitation de l'asphaltage des voies urbaines a généré les impacts positifs tels que l'amélioration du climat des affaires et des opportunités d'emplois, l'amélioration des conditions de vie au niveau des ménages des cités et villages riverains, la facilité d'accéder aux infrastructures sociales de base tels que : les écoles, les marchés, les centres de santé et hôpitaux, etc., améliorant ainsi leur taux de fréquentation, la qualité de vie des femmes enceintes, des enfants, des personnes âgées et des handicapés. La figure 5 présente les perceptions des populations par rapport à l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey.

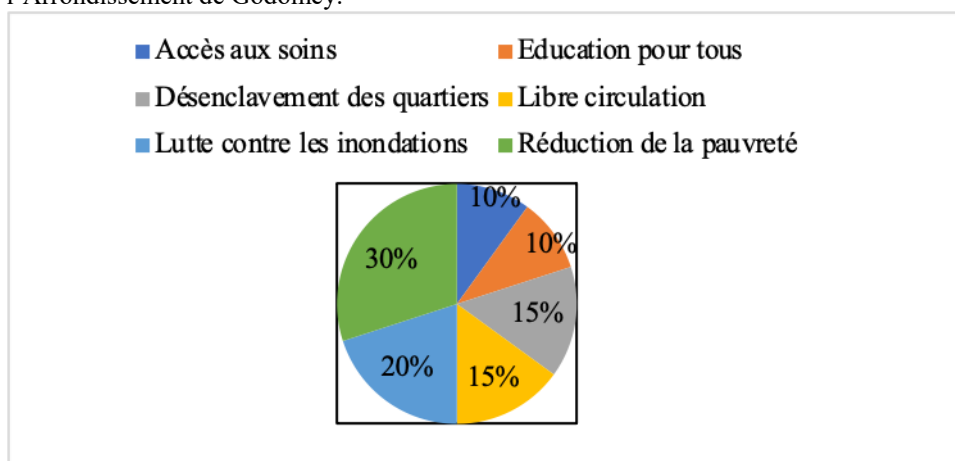


Figure 3 : Perceptions des populations sur l'asphaltage des voies urbaines dans l'Arrondissement de Godomey

Source : Résultats d'enquêtes de terrain, octobre 2020

L'examen de la figure 5 montre que 30 % des personnes interrogées pense que l'asphaltage des voies urbaines réduit la pauvreté, 20 % estiment que l'asphaltage des voies urbaines lutte contre les inondations, 15 % affirment que l'asphaltage des voies urbaines assure la libre circulation et le désenclavement des quartiers, 10 % pensent que l'asphaltage des voies urbaines facilite une meilleure accessibilité aux infrastructures éducatives et sanitaires. Un transport régional efficace est nécessaire au commerce et les routes sont indispensables à la croissance de l'économie rurale. La qualité de l'accès aux routes communales influe sur le taux de scolarisation et de fréquentation scolaire. La sécurité des routes améliore considérablement le taux de fréquentation scolaire des enfants. Par ailleurs, un des principaux effets positifs est également l'amélioration des conditions de sécurité pour les riverains. L'amélioration du drainage et le revêtement des accotements se traduisent par une diminution des points de stagnation et par là, de l'incidence des maladies liées à l'eau parmi les riverains. De manière moins nette, mais néanmoins non négligeable, l'amélioration des conditions de circulation provoque une baisse des nuisances liées à la pollution atmosphérique et au bruit, relativement à l'intensité du trafic.

Discussion

Au terme de cette recherche sur l'asphaltage des voies urbaines et le développement des marchés de rues dans l'arrondissement de Godomey, il ressort que l'évolution de la population et les activités économiques favorisent la mise en œuvre de l'asphaltage des voies urbaines dans ce secteur d'étude. Ainsi, l'asphaltage des voies urbaines permet de structurer cet arrondissement tout en créant l'éclosion de plusieurs activités génératrices de revenus dont la création des boutiques de ventes des portables, des divers, des boutiques agro-alimentaires, les appareils électroménagers, les restaurants de rue et mobiliers, les stations des produits pétroliers, la vente des produits GSM, etc. Ces résultats trouvés dans l'arrondissement de Godomey sont conformes à ceux trouvés par S. B. Allagbé (2014, p. 12), la voie inter-états reliant Cotonou à Niamey est fécondatrice d'activités économiques diverses dans les localités traversées et les nœuds et arrêts routiers. Ces résultats ont été aussi atteints par Y.D. Beli (2019, p. 38) autour du corridor Abidjan-Noé du Corridor Abidjan-Lagos, où la présence de la route dans les localités a contribué au l'éclosion de plusieurs activités économiques riveraines. De ce fait, les transports terrestres jouent un rôle prépondérant dans l'économie tant nationale que régionale. Par contre, le réseau routier au Burkina Faso a connu un déficit d'entretien au cours de la dernière décennie, suite à l'accentuation de la crise économique provoquant ainsi un besoin important de réhabilitation d'une bonne partie du réseau. Il n'en demeure pas moins des résultats de S.B. Allagbé *et al.* (2018, p.94), N. Le Borgne (2017, p. 12) et de S. B. Allagbé (2017, p.445) qui trouvent que les espaces en bordure des voies de circulation sont considérés comme des lieux commerciaux et circulatoires qui offrent un avantage en termes de visibilité. Ces espaces constituent de surcroît une opportunité foncière et commerciale en termes de fiscalité. En effet, ces lieux sont faiblement sinon aucunement taxés et, dans ce cas, la taxe prélevée par les mairies, relativement faible, était acceptable pour les populations concernées. Ces résultats corroborent également ceux de S.B. Allagbé *et al.* (2018, p.98) et de I. Peignier *et al.* (2014, p. 3), qui trouvent que les infrastructures municipales sont indissociables de la gestion d'une ville et des services de proximité offerts aux citoyens. Ainsi, le renouvellement des infrastructures actuelles et le développement de nouvelles infrastructures amènent les élus à faire des choix, à prioriser certains projets au détriment d'autres, ce qui pourrait impacter les qualités des services, la capacité financière de la ville et les citoyens. M. G. Afferi (2017, p. 4) s'aligne également en droite ligne lorsqu'il constate que l'augmentation galopante de la population abidjanaise engendre nécessairement un fort taux d'urbanisation et donc une réduction de l'espace perméable d'où les récurrentes inondations enregistrées au niveau du bassin de Gourou. Ces inondations qui ont entraîné de nombreux incidents dont des pertes en vies humaines sont un véritable problème dont souffre la population abidjanaise. La vétusté des ouvrages de drainage, l'obstruction des ouvrages par un manque de gestion des déchets solides, l'incapacité du réseau d'assainissement existant à absorber et à évacuer les eaux de drainage sont autant de causes probables pouvant justifier une telle situation. Pour K. Palakiyem (2016, p. 5), le réseau routier se compose de routes nationales (revêtues et non revêtues), de pistes rurales (classées et non classées) et d'une voirie urbaine. Au lendemain de l'indépendance, le réseau routier était caractérisé par une prépondérance de routes en terre, dont la plupart étaient des pistes saisonnières inaccessibles pendant la saison des pluies. En raison des pluies, les communications étaient très souvent rompues entre les différentes régions du territoire. A la fin, du 1^{er} plan, le

linéaire de routes bitumées a été de 450 km, du 2^{ème} plan de 4001cm et du 3^{ème} plan de 1500 km de routes nationales et de voirie urbaine.

Conclusion

L'asphaltage des voies structurantes dans l'Arrondissement de Godomey crée une dynamique au plan économique, commerciale et le développement du transport urbain. La mise en œuvre de l'asphaltage a occasionné la prolifération des boutiques de ventes des portables, des divers, des boutiques agro-alimentaires, d'appareils électroménagers, les restaurants de rue et mobiliers, les stations des produits pétroliers, la vente des produits GSM, etc. La réalisation de l'asphaltage des voies a permis de désenclaver les quartiers de Godomey concernés et les commerces. Par contre, l'absence des séances d'information, d'éducation et de communication (IEC) à l'endroit de la population dans le cadre de la gestion des déchets et le manque de civisme de la population au regard des ordures ménagères entravent la durabilité des infrastructures routières dans l'Arrondissement de Godomey. Face à cette situation, des mesures d'atténuation ont été proposées. Il s'agit de sensibiliser les ouvriers, de renouveler les outils de collecte (charrette, gants, etc.), de sensibiliser les agents charretiers sur la salubrité environnementale, d'élaborer et mettre en œuvre des plans communaux de communication et d'information sur la gestion des déchets ménagers, de réguler la circulation au niveau des chantiers et de sensibiliser les camionneurs sur le respect du code routier.

Références bibliographiques

- ALLAGBE Sotondji Benjamin, AICHEOU Dossa Alfred, GONZALLO Germain, DOSSA Jeanne, (2018), Incidences des marches de rue sur l'économie locale dans la ville d'Allada (sud-Bénin). J. Rech. Sci. Univ. Lomé (Togo), pp.87-100
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017, Commerce des dérivés de maïs le long du RNIE 1 à Comè et Kpomassè au Bénin (Afrique de l'Ouest). Notes Scientifiques Homme et Société, hors-série N°1, FSHS/ UL, pp 429-447
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017, Effets locaux d'un corridor international Cotonou-Niamey (Afrique de l'Ouest). Regardsuds, IGT, UFHA, pp. 41-58
- AFFERI Gérald Maximilien, 2017, Conception et dimensionnement des ouvrages de drainage dans le bassin du gourou en Côte d'Ivoire : cas du bassin versant de Angré Mahou. Mémoire d'ingénieur en eau e.t assainissement, 2IE, 73 p.
- ALIHOU ABOU Abdou Raimi, 2017, Production et commercialisation des poules pondeuses dans l'Arrondissement de Godomey (Commune d'Abomey-Calavi). Mémoire de maîtrise en géographie, FASHS/UAC, 71 p.
- ASNGAR TEYANTA Stella, 2010, Analyse du Système de Transport Inter-Etat / de Marchandises axe : Sénégal -Mali. Mémoire de fin de formation, IST/SUPDECO, 50 p.
- BAD, 2018 a, Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako. Rapport d'étude, 139 p.
- BAD, 2018 b, Projet d'aménagement et de bitumage de la route Djougou-Péhunco-Kérou-Banikoara en République du Bénin. Rapport d'EIES, 96 p.
- BALOUBI Mankodjami David, 2013, Dynamique démographique, urbanisation et perspectives de développement de la commune d'Abomey-Calavi (sud Bénin). Thèse de doctorat en géographie, EDP-ECD, UAC, 281 p.
- BELI Yao Didier, 2019, Réhabilitation de l'axe routier Abidjan-Noé du corridor Abidjan-Lagos. Regardsuds, IGT, UFHA, pp. 34-48

- BOAD, 2015, Etude sur l'entretien routier dans les pays de l'union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) : bilan des 50 dernières années et perspectives. Rapport provisoire, 318 p.
- DANVIDE Taméon Benoît, 2015, Gouvernance des politiques de planification urbaine et gestion des inondations à Cotonou (Bénin), Thèse Unique de Doctorat en Urbanisme et gestion de l'environnement, Université d'Abomey-Calavi/Université Paris 8 Saint-Denis (France), 262 p.
- FAD, 2010, Projet d'élargissement de la route carrefour de la paix-Pont Woyowayanko-Point Y à Bamako. Rapport d'évaluation de projet, 58 p.
- GANHOU Isaac et LOKO Bruno, (2016) : Dynamique de l'occupation de l'espace frontalière Bénino-Nigérian, Secteur Sèmè-Kraké : Etat des lieux et perspective, Mémoire de Licence en Géographie, DGAT/FLASH/UAC, 86p.
- INSAE, 2013, Que retenir des effectifs de population en 2013 ? Cotonou, 35 p.
- LE BORGNE Nicolas, 2017, L'habitant et le bulldozer Qui (dé)construit la ville africaine contemporaine ? Les politiques de déguerpissements à Cotonou (Bénin) en question. Mémoire de Matser 1 « Espace, Société, Territoire », sous la direction de Armelle Choplin. Université Paris Est, 123 p.
- NASSOURI Saïdou, 2013, Analyse Critique de la Stratégie d'Entretien du Réseau Routier Classé du Burkina Faso. Master d'ingénierie en Génie Civil, 2IE, 76 p.
- OKOUNDE M. Emile Sourou, 2009, Contribution à l'utilisation des pierres en couche de roulement dans les chaussées urbaines des régions des collines et des montagnes au Bénin : Possibilité des pavés de pierre. Mémoire de master en génie civile, 2IE, 76 p.
- PALAKIYEM Kpemoua, 2016, Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo. 24 p.
- PEIGNIER Ingrid, DE MARCELLIS-WARIN Nathalie et BUI Minh Hoang, (2014) : Guide de gestion des risques reliés aux projets d'infrastructure municipale à destination des élus. 222 p.
- SAHIROU SANDA Omar, 2012, Diagnostic d'un système de gestion des eaux usées dans un quartier périurbain de Niamey : cas de Gamkalle. Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master Spécialisé en Génie Sanitaire et Environnement (GSE), 2IE, 70 p.