

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

ANYASÃ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 4
Décembre 2015

ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÃ

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

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

Comité scientifique de lecture

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

Secrétariat de Rédaction : Koudzo SOKEMAWU

Assistant de rédaction : Messan VIMENYO

Contact :

BP. 999, Lomé

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

E-mail : revue-anyasa@gmail.com

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

Sommaire

Géographie

- DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL ET TYPOLOGIE DES TERRES AGRICOLES DANS LA COMMUNE DE N'DALI (BENIN)..... pp. 2-19
Akilou BIO BONI, Aliou DICKO, Jean Bosco Kpatindé VODOUNOU, Armand Kuyéma NATTA
- DYNAMIQUE DES ECHANGES ENTRE ABIDJAN ET LES VILLES PERIPHERIQUES DE DABOU ET DE GRAND-BASSAM pp. 20-38
Soungalo SANOGO, Germain APHING-KOUASSI, Lazare Koffi ATTA
- CONTRIBUTION DES AIRES DE STATIONNEMENT ET DES VOIES DE CONTOURNEMENT DANS LA FLUIDITE DE LA MOBILITE DES CAMIONS SUR LE CORRIDOR LOME-CINKASSE AU TOGO pp. 39-47
Abalo KOKOLOU, Messan VIMENYO, Koudzo SOKEMAWU
- CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET PROBLEMES DE GESTION DES DECHETS SOLIDES DANS LA VILLE D'ATAKPAME AU TOGO pp. 48-61
Edem Ankou ESSI, Edinam KOLA, Koffi Ayéchoro AKIBODE
- IMPACTS DES SYSTEMES CULTURAUX SUR LES RESSOURCES NATURELLES DES BASSINS VERSANTS DE LA SOTA AU BENIN ET DE LA KOMPIENGA AU BURKINA FASO pp. 62-79
Ernest AMOUSSOU, E. W. VISSIN, M. BOKO, Oumar KABORE, J.-M. DIPAMA, P. WEESIE
- MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET SPATIALES LIEES A L'AMENAGEMENT DE LA ROUTE ENTRE LES VILLES DE KETOU ET ILLARA (COMMUNE DE KETOU AU SUD-EST DU BENIN)..... pp. 80-94
Sandé ZANNOU, Toussaint VIGNINO, Messan VIMENYO
- STRESS HYDRIQUE SUR LE LAC DE KOSSOU DANS UN MILIEU PHYSIQUE EN MUTATION..... pp. 95-110
Emile Koffi KAN, Ibrahim Beh DIOMANDE

LA SIGNALISATION ROUTIERE A LIBREVILLE : ENTRE
INSUFFISANCE INFRASTRUCTURELLES ET INCIVISME
PUBLIC..... pp. 111-132

René Casimir ZOO EYINDANGA

IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DU TRANSPORT
ROUTIER DE MARCHANDISES SUR L'ECONOMIE
LOCALE DANS LA COMMUNE DE OUESSE
(REPUBLIQUE DU BENIN)..... pp. 133-143

**Léonce E. ADOUNSA, Benjamin ALLAGBE, Léandre
Edgard NDJAMBOU**

DIFFICILE INSERTION DES COUTURIERS DIPLOMES DE
CFA ET DE CAP SUR LE MARCHE DE L'EMPLOI DANS
LE GRAND LOME : PROMOTION 2010..... pp. 144-154

**Kokouvi ALOWOU, Wonou OLADOKOUN, Koffi
Ayéchoro AKOBODE**

CULTURE DE L'ANANAS ET MUTATIONS AGRAIRES
DANS LES CANTONS DE BADJA ET DE DZOLO DANS LA
PREFECTURE DE L'AVE AU SUD-OUEST DU TOGO..... pp. 155-171

**Abogo BAOULA, Tchégnon ABOTCHI, Koffi Ayéchoro
AKIDODE**

MODES ET TECHNIQUES DE PRODUCTION
MARAICHERE DANS LA COMMUNE DE GRAND-POPO... pp. 172-191

Maurice TOGBE

Sociologie-Anthropologie

CONSCIENCE SANITAIRE ET CONSOMMATION DE LA
NOURRITURE DE RUE AU MARCHE DE GESCO pp. 193-203

Jacob Ablakpa AGOBE, Pierre Claver Amangoua VONAN

Littérature-Linguistique-Philosophie

TEXTES ORAUX ET IDEOLOGIES SOCIALES CHEZ LES
EUE..... pp. 205-214

Delali Komivi AVEGNON

LA PENSÉE DE GASTON BACHELARD AU CŒUR DU
RÉALISME..... pp. 215-231

Stevens Gbabley Bernard BROU

WHITMAN'S EPIC POETRY: FROM THE CELEBRATION
OF THE BODY TO THE RESPONSE TO
HOMOSEXUALITY..... pp. 232-246

Pierre KRAMOKO

**MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET SPATIALES LIÉES A
L'AMENAGEMENT DE LA ROUTE ENTRE LES VILLES DE KÉTOU
ET ILLARA (COMMUNE DE KÉTOU AU SUD-EST DU BENIN)**

Sandé ZANNOU, Assistant

Toussaint VIGNINOU, Maître-Assistant
Université Abomey-Calavi, Cotonou, Bénin

Messan VIMENYO, Maître-Assistant
Université de Lomé, Togo

Résumé : Les infrastructures routières sont des facteurs déterminants du développement des relations humaines, de l'expansion économique et de la répartition de la population. Cette étude vise à analyser les mutations socio-économiques et spatiales engendrées par la route reliant les villes de Kétou et d'Illara dans la commune de Kétou. La recherche documentaire, les observations directes et les enquêtes en milieu réel faites auprès des acteurs (acteurs publics de contrôle et acteurs économiques), des élus locaux et des populations du secteur d'étude ont permis d'identifier les changements induits par l'aménagement de la route Kétou-Illara.

Les résultats obtenus montrent que le bitumage de la route Kétou-Illara a engendré une nouvelle dynamique commerciale dans la commune de Kétou. Cette dynamique est caractérisée par une augmentation des flux de personnes et de marchandises. Les coûts de transport ont connu une réduction d'environ 40%. Les ressources moyennes journalières collectées par la mairie sur cette route ont connu une augmentation. Elles sont passées de 23 500 F CFA en 2005 à 105 140 F CFA en 2012 soit une augmentation de 77,61%. La reconstruction de cet axe routier a eu beaucoup d'impacts sur les localités desservies. Elle participe à la dynamique de l'espace périurbain. La croissance spatiale engendrée induit une forte demande de parcelles à bâtir le long de la route, ce qui a modifié l'accès au foncier. Entre la période 1998 à 2001 et celle comprise entre 2010 à 2013, le prix d'une parcelle de 500 m² a connu une augmentation de 76% dans le quartier Massafè à Kétou, de 73,33% dans les villages d'Okpomèta et d'Obatèdo et de 76,92% à Illara-Kanga.

Mots clés : Kétou, infrastructure routière, mutation, socio-économique, spatiale

Abstract: The road infrastructures are determining factors of the development of the human relations, the economic expansion and the distribution of the population. This survey aims to analyze the socioeconomic and spatial mutations generated by the Kétou-Illara road in the township of Kétou. The documentary research, the direct observations and the investigations in real environment made by the actors (public actors of control and economic actors), of the elected local and populations of the sector of survey permitted to identify the changes led by the planning of the Kétou-Illara road.

The gotten results show that the asphaltting of the Kétou-Illara road generated a new commercial dynamics in the township of Kétou. This dynamics is characterized by an increase of the fluxes of people and goods. The costs of transportation knew a reduction of about 40%. The daily middle resources collected by the town hall on this road knew an increase. They passed from 23 500 F CFAS in 2005 in 105 140 F CFAS in 2012 either an increase of 77,61%. The reconstruction of this road axis had a lot of impacts on the gone against localities. She/it participates in the dynamics of the out-of-town space. The spatial growth generated induced a strong demand of parcel to build along the road, what modified the access to the fundamental. Between the period 1998 to 2001 and the one included between 2010 to 2013, the price of a parcel of 500 m² knew an increase of 76% in the Massafè district in Kétou, of 73,33% in the villages of Okpomèta and Obatèdo and 76,92% in Illara-Kanga.

Keywords: Kétou, road infrastructure, mutation, socioeconomic, spatial

Introduction

Le transport, et plus précisément celui routier, constitue un maillon essentiel du développement économique. Le Bénin en a fait un important atout par le désenclavement des zones rurales et la réduction des coûts de transport qui constituent une condition sine qua non à sa croissance économique afin de soutenir la réduction de la pauvreté (HANGNILO S. W., 2008).

Selon GBIAN T. E. K. (2003), le transport routier achemine 93% des voyageurs et 73% des marchandises (Fonds routier, 2008). Dans le secteur des transports, le Bénin a adopté en 1996 une stratégie de développement des divers modes de transport pour soutenir son décollage économique. Celle-ci a été renforcée par la stratégie des pistes rurales (SPR). A l'exécution, ces stratégies ont révélé certaines faiblesses n'ayant pas permis d'atteindre pleinement les objectifs fixés dans les milieux ruraux, la commune de Pobè fait partie de ces dernières.

La plupart des politiques, programmes et actions initiés, pour réduire les problèmes environnementaux dans les pays en voie de développement, ne prennent en compte que les grandes villes qui constituent souvent l'assise des pouvoirs politiques et économiques ; ce qui donne l'impression que les centres secondaires en sont exempts (, 2005). Dans ce sens, les objectifs du millénaire pour le développement (OMD) se rapportent au défi à relever en matière de santé et d'éducation à l'égard de l'accès adéquat au centre de santé et établissement scolaire dans les zones rurales où ces services sont souvent inexistantes. Le gouvernement du Bénin avec l'assistance de la coopération Danoise (DANIDA) a réhabilité et a construit l'itinéraire Pobè-Kétou.

Mais la triste réalité de nos jours est la disparition progressive de ces initiatives. Dans ce contexte morose marqué par la diminution de l'aide au développement, nous pouvons dire que cette disparition est extrêmement en inadéquation avec les objectifs que le monde s'est fixé pour la réduction de la pauvreté et surtout les objectifs de la décentralisation pour promouvoir le développement local.

93 % des voyageurs et 73 % des marchandises au Bénin. Ainsi, il a été adopté dans ce secteur, en 1996, une stratégie de développement des divers modes de transport pour soutenir le décollage économique du pays. Alors, le Bénin s'est lancé dans une vaste politique de réhabilitation ou de tracée et d'aménagement de plusieurs axes routiers (DOSSOU A. E., 2008).

Pour AGUIAH H. (2000) et VIMENYO M (2014), les infrastructures routières sont l'un des éléments qui accélèrent le processus de développement d'une localité.

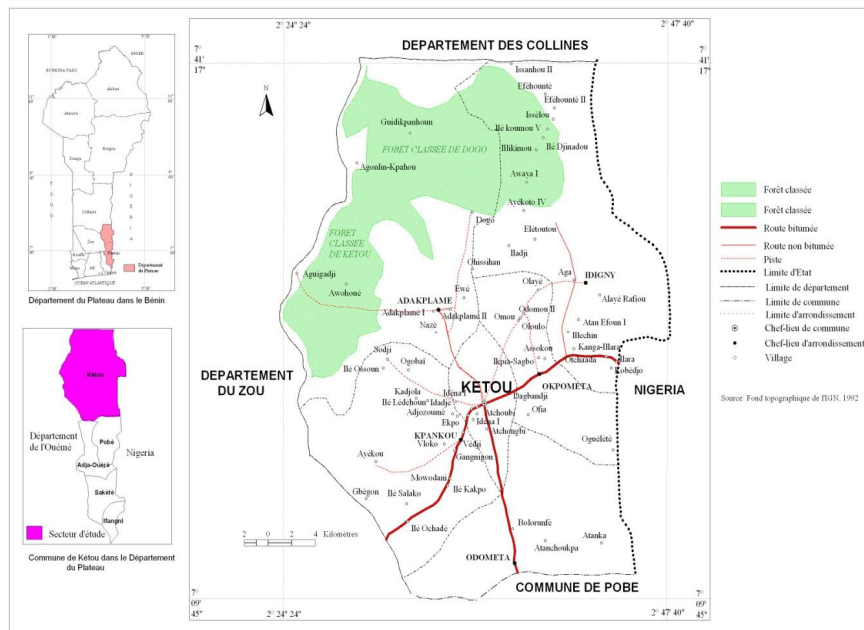
KOMBIENI H. (2003), précise que « un système de transport est un organisme vivant ; il naît, se développe, se transforme par les progrès d'un réseau face au déclin d'un autre au gré de l'application des découvertes scientifiques et se modifie surtout pour s'adapter aux besoins que les transformations de l'économie déterminent dans les territoires desservis ». En ce sens, les rapports entre l'évolution du système de transport et celle de l'économie régionale correspondent à un jeu complexe d'influences réciproques.

Sur ce, la dynamique des échanges entre la République du Bénin et la République Fédérale du Nigeria demeure incontournable et ceci témoigne de l'importance de certains de leurs réseaux routiers (DOSSOU A. E., 2005). Parmi les localités frontalières béninoises qui jouissent d'une importante relation avec le Nigeria, figure Illara, la ville frontalière de la commune de Kétou.

L'aménagement de la route Kétou-Illara, d'un coût global de 3,6 milliards de F CFA, co-financé par l'Etat béninois et la Banque Africaine de Développement (BAD), a consisté à mettre en place deux caractéristiques techniques. La section urbaine de la route est réalisée sur une plate-forme d'une largeur de 11 m. Cette dernière comporte une chaussée qui s'étend sur une largeur de 7 m susceptible de gérer au mieux la forte densité de circulation observée à Kétou-centre et à Illara-Kanga. Les accotements ou trottoirs qui bordent de manière dérasée les deux (02) côtés de la chaussée, ont chacun une largeur de 2 m soit au total 4 m de large. La section en rase campagne quant à elle, est réalisée sur une plate-forme de 10 m de large avec pour largeur chaussée 7 m et largeur accotement 1,5 m soit au total 3 m. D'une longueur de 13 km, cette route inaugurée en septembre 2007, fait partie du tronçon de la Route Nationale Inter-Etat N°3 qui relie le Togo au Nigeria via le Bénin.

La réalisation de cet axe routier a dynamisé les relations commerciales bénino-nigériennes. Cette route offre une dynamique frontalière aussi bien au Bénin qu'au Nigeria. Elle a eu beaucoup d'impacts sur les localités desservies. Au regard de ces constats, il convient de s'interroger sur les mutations sociales, économiques et spatiales qui s'observent dans la commune de Kétou, localisée à l'extrémité nord du département du Plateau entre 7°10' et 7°41' de latitude nord et entre 2°2' et 2°47' de longitude est (carte n°1).

Carte n°1 : Situation géographique de la commune de Kétou



Le positionnement de la commune de Kétou fait d'elle, une zone stratégique qui constitue une potentialité pour des échanges commerciaux nationaux (avec des communes limitrophes) et internationaux (avec le Nigeria), facteur important du développement du réseau routier.

1. Approche méthodologique

Les méthodes de collecte des données sont fondées sur la recherche documentaire et les investigations socio-économiques qui ont permis d'appréhender la contribution économique et l'organisation spatiale induite par la route Kétou-Illara dans la commune de Kétou.

S'agissant de l'étude d'une route à caractère frontalier dans une dynamique socioéconomique, l'étude s'est intéressée à toutes les localités que traverse ladite voie. Ainsi, les enquêtes ont été menées à Kétou-centre, à Okpomèta et à Obatèdo puis dans la partie frontalière à Illara-Kanga dans l'arrondissement d'Idigny et à Illara-Nigeria où s'intensifient les échanges entre les béninois notamment les kétois et les nigériens.

Le choix des personnes enquêtées repose sur les critères suivants :

- être un acteur économique (commerçant, transporteur des hydrocarbures, conducteurs de taxi auto, de taxi moto et de camions gros porteurs, cambistes, etc.) exerçant sur le secteur Kétou-Illara ;
- avoir vécu dans l'une des localités traversées par cette route au cours de ces dix (10) dernières années. Soit trois ans avant la réalisation de la route.

Au total, 148 ménages ont été enquêtés. En dehors de ce groupe cible, le responsable communal pour la promotion agricole à Kétou, les autorités communales (le maire, les chefs d'arrondissement, les chefs quartier, etc.), et les structures de l'Etat (la douane de Kétou, la gendarmerie et le commissariat de police d'Illara-Kanga) ont été interviewés.

Les outils de collecte des données sont entre autres la grille d'observation, les guides d'entretien et les questionnaires. Ces outils ont permis de collecter des informations à partir des techniques appropriées :

Méthode Active de Recherche Participative (MARP) : Elle est fondée sur l'établissement d'un dialogue avec les usagers de la route Kétou-Illara sur la reconnaissance du savoir-faire local. La MARP a permis d'appréhender les perceptions qu'ont les populations de la commune de Kétou des infrastructures routières et leurs effets sur leurs conditions socioéconomiques :

Observation : Elle a permis de mieux voir dans les détails les informations recueillies portant sur l'état actuel de la route, le trafic routier, le volume de marchandises et le fonctionnement des marchés :

Enquête socioéconomique : C'est l'étape au cours de laquelle il a été mis en exécution les questionnaires. A ce niveau, les ménages et les acteurs économiques ont été interviewés. Les entretiens ont porté sur les échanges, le prix du transport, le niveau d'équipement, la valeur foncière, etc. ;

La réalisation des transects : Elle a permis de relever, le long de la route Kétou-Illara, des informations relatives à l'évolution du type d'occupation du sol.

Les fiches d'enquête ont été manuellement dépouillées. Le logiciel Excel a servi au traitement statistique. Le traitement des données collectées et l'analyse des résultats ont consisté en la réalisation des tableaux, des graphes, etc.

2. Résultats

2.1. Mutations socio-économiques induites par l'aménagement de la route Kétou-Illara

La dynamique frontalière entre la commune de Kétou et la République Fédérale du Nigeria laisse entrevoir une vie de relations qui met en jeu plusieurs acteurs. La réalisation de la route Kétou-Illara a induit une dynamique commerciale dans le secteur, ce qui a augmenté les recettes des acteurs publics de contrôle installés sur la route.

2.1.1. Dynamique commerciale

La vie économique dans le secteur Kétou-Illara est animée par un ensemble d'acteurs appartenant à une catégorie qualifiée de commerçants : les grossistes, les demi-grossistes et les détaillants. Dans l'ensemble, les grossistes ont à leur charge des manœuvres appelés « Porteurs » qui s'emploient considérablement dans le chargement et le déchargement des produits. Les photos n°1 et n°2 présentent respectivement la collecte des cossettes de manioc (*lafou*) et le chargement du maïs en direction du Nigeria.

Photo n°1 : Centre de collecte de *lafou* du groupement EGBE-SOWOKPO à Kétou-centre



Source : ZANNOU S. et al., photo prise en août 2012

Photo n°2 : Chargement du maïs d'un camion gros porteur venu du Nigeria dans l'entrepôt d'un grossiste à Illara-Kanga



Source : ZANNOU S. et al., photo prise en août 2012

La collecte des produits vivriers en direction du Nigeria se fait généralement par les groupements des femmes. Les activités de ces groupements ont connu une augmentation considérable après l'aménagement de la route Kétou-Illara en 2007. Le tableau n°1 présente les statistiques différenciées de quelques produits exportés vers le Nigeria tous les jours du marché d'Assèna.

Tableau n°1 : Statistiques différenciées sur les produits exportés vers le Nigeria au niveau de l'entrepôt du marché Assèna de Kétou

Produits exportés	Nombre moyen de camions titans/jour de marché		Nombre moyen de sacs de 100 kg transportés/jour de marché	
	Avant le bitumage en 2007	Après le bitumage en 2007	Avant le bitumage en 2007	Après le bitumage en 2007
Maïs	01	06	200	1 200
Cossette de manioc (<i>lafou</i>)	01	05	170	1100
Gari	-	02	100	400
Piment	-	01	100	340

Source : CeCPA-Kétou et enquêtes de terrain, mars 2013

L'examen du tableau n°1 montre qu'après le bitumage de la route, le nombre de camions titans chargés du maïs, *lafou*, gari et piment a connu une augmentation. La commercialisation du maïs et de *lafou*, a connu une intensification sans précédent auprès des commerçantes grossistes qui sont de plus en plus sollicitées par les acheteurs grossistes du Nigeria. Avant l'aménagement de la route, un nombre moyen de 200 sacs de 100 kg du maïs et 170 sacs de *lafou* étaient convoyés vers le Nigeria tous les cinq jours (jour du marché d'Assèna). De 2007 à 2012, ce nombre a atteint 1 200 sacs de maïs et 1 100 sacs de *lafou*.

De même, l'ampleur des échanges des produits exportés vers le Nigeria par les commerçants grossistes d'Illara-Kanga montre les dynamiques induites par l'aménagement de la route (tableau n°2).

Tableau n°2 : Statistiques différenciées sur l'ampleur des échanges des produits exportés vers le Nigeria par les commerçants grossistes d'Illara-Kanga

Produits exportés	Nombre moyen de camions titans/jour		Nombre moyen de sacs et de bidons transportés/jour	
	Avant le bitumage en 2007	Après le bitumage en 2007	Avant le bitumage en 2007	Après le bitumage en 2007
Maïs	12	25	2 400 sacs de 100 kg	5 000 sacs de 100 kg
Cacao	04	09	720 sacs de 100 kg	1 620 sacs de 100 kg
Soja	10	24	1 750 sacs de 100 kg	4 200 sacs de 100 kg
Amandes de palmiste	04	07	800 sacs de 100 kg	1 400 sacs de 100 kg
Riz	09	15	3 600 sacs de 50 kg	6 000 sacs de 50 kg
Huile végétale 'Fludor'	09	18	18 000 bidons de 50 litres	35 000 bidons de 50 litres

Source : Enquête de terrain, mars 2013

Il ressort de l'examen du tableau n°2 qu'après le bitumage de la route Kétou-Illara, le nombre moyen de sacs de maïs, de cacao, du soja, du riz et de bidons d'huile

végétale transportés par jour vers le Nigéria a connu une augmentation. En 2006, en moyenne 2 400 sacs de 100 kg de maïs sont convoyés au Nigeria tous les jours. Ce nombre a atteint en moyenne 5 000 sacs en 2012. En effet, l'aménagement de la route Kétou-Illara a dynamisé le commerce dans ce secteur.

Sur l'axe routier Kétou-Illara, les transporteurs très mobiles, assurent l'essentiel des charges. Après la réalisation de cette route, les activités du transport se sont intensifiées dans le secteur. L'état actuel de la route contribue à la réduction de temps du trajet et même des charges comme le confirme les propos du président de l'organisation syndicale UNACOB du parc auto d'Illara-Kanga en ces termes : « *L'actuel état de la route Kétou-Illara est très propice au bon déroulement de notre activité. Il nous permet de réduire le temps du trajet ce qui nous permet de beaucoup économiser. De même, aujourd'hui cette route nous a permis d'amoindrir les coûts d'entretien des véhicules et de garder une santé parfaite sans risques considérables de courbatures en adéquation avec les accidents et de rhumes excessivement liés à la poussière* » (Enquête de terrain, mars 2013).

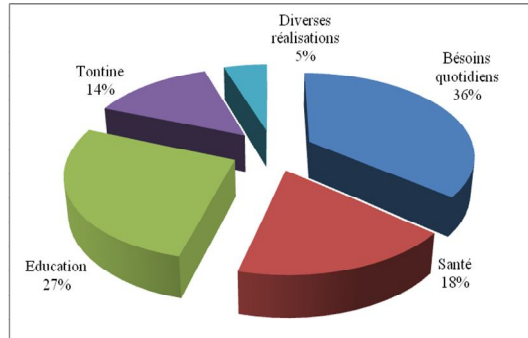
Selon KAKPO (2009), la commune de Kétou comptait 1432 conducteurs de taxi-moto en 2005. Cet effectif a atteint 3 241 en 2011 (Mairie de Kétou, 2012). Ils sont rencontrés dans les principales localités que traverse la route Kétou-Illara : Kétou-centre, Okpomèta, Obatèdo et Illara-Kanga. En effet, la dynamisation des activités économiques explique l'évolution exponentielle des conducteurs de taxi-moto dans la commune. Cet état de chose a entraîné la réduction du coût de transport. Le transport d'un passager par un conducteur de taxi-moto de Kétou à Illara est évalué aujourd'hui à 300 FCFA au lieu de 500 FCFA avant la réfection de la voie, soit une réduction de 40 %.

Depuis l'avènement de ladite route, le trafic des hydrocarbures a impliqué une masse importante des populations riveraines. Les produits pétroliers achetés par les grossistes kétois étaient estimés à 198 000 litres par jour en 2006 (avant le bitumage de la route). Mais, ces derniers ont connu depuis l'aménagement de la route une augmentation de 132 000 litres soit donc au total 330 000 litres de produits pétroliers importés en une journée du Nigeria par les grossistes de Kétou (enquêtes de terrain, mars 2013). Cette forte augmentation peut s'expliquer par deux facteurs essentiels : le facteur temps et le facteur charge.

L'état confortable de circulation que prête cette route aux usagers a augmenté la capacité de charge de chaque camion. Ce facteur observé aujourd'hui sur l'axe, a favorisé un ajout de 20 fûts de 200 litres sur les 60 fûts de produits pétroliers transportés à chaque voyage et, a accru le stock en produits pétroliers de chaque dépôt.

Les différentes activités favorisées ou dynamisées par l'aménagement de la route procurent des revenus substantiels aux acteurs. Ces revenus permettent l'amélioration des conditions de vie des populations. La figure n°1 illustre les principales destinations du revenu dans les ménages.

Figure n°1 : Destinations du revenu dans les ménages



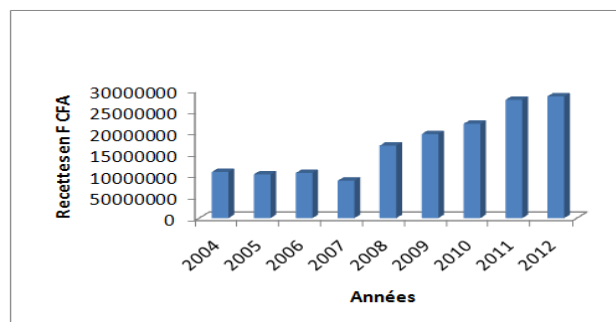
Source : Enquête de terrain, mars 2013

Il ressort de l'analyse de la figure n°1 que 36% des enquêtés estiment que le revenu issu des activités est consacré aux besoins quotidiens. Les besoins sanitaires et l'éducation des enfants (scolarisation ou apprentissage) ont connu une amélioration selon respectivement 18% et 27% des enquêtés. Environ 14% des enquêtés épargnent davantage leur revenu à travers les tontines. D'après 5% des enquêtés les réalisations (construction des maisons, achat des biens matériels, etc.) faites par les acteurs ont connu une augmentation grâce aux mutations observées dans le secteur commercial. Ces résultats sont conformes à ceux obtenus par WINSOU E. (2012) et KOMBIENI H. (2003). De même, BABALOLA G. (2013) et ADJIBI S. P. (2009) ont trouvé des résultats similaires respectivement dans la commune de Pobè et dans le Sud du département du Couffo.

2.1.2. Evolution des recettes douanières

Les différents produits de commerce formellement exportés du Bénin ou importés du Nigeria font l'objet d'un contrôle au niveau de l'unique poste de douane de la commune de Kétou. La dynamique commerciale observée dans le secteur après l'aménagement de la route a contribué à une augmentation considérable des recettes douanières à Kétou (figure n°2).

Figure n°2 : Evolution des recettes douanières du poste de douane de Kétou de 2004 à 2012



Source : Poste de douane de Kétou, mars 2013.

La figure n°3 montre que de 2004 à 2006, les recettes douanières tournent autour de 105 500 000 F CFA. La chute des recettes observée en 2007 s'explique par le ralentissement du trafic dû aux travaux de réalisation de la route. A partir de 2008,

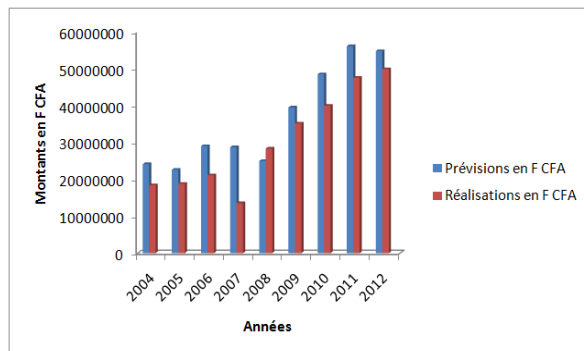
ces recettes ont connu une augmentation jusqu'à atteindre 285 627 054 F CFA en 2012.

2.1.3. Amélioration des recettes communales à Kétou

Pour la couverture de ses prévisions budgétaires, plusieurs taxes sont perçues aussi bien sur les différents axes routiers que sur l'ensemble des marchés de la commune. Les agents percepteurs de l'axe routier Kétou-Illara installés dans le village d'Okpomèta, se chargent de collecter les taxes chez les acteurs économiques du secteur.

En effet, les différentes taxes perçues sont en relation directe avec les mouvements des véhicules et les flux des marchandises. Depuis la reconstruction de la route Kétou-Illara, la nouvelle situation frontalière profite largement à la commune de Kétou qui voit passer ses recettes moyennes journalières de 23 500 FCFA en 2005 à 105 140 FCFA en 2012. De même, l'animation intense du grand marché de Kétou qu'est le marché Assèna où s'effectue la majeure partie des échanges commerciaux des nigériens et des béninois venus des communes environnantes du Bénin, participe favorablement à l'accroissement des ressources budgétaires de la commune. La figure n°3 présente l'évolution des prévisions et des réalisations des recettes issues du secteur du commerce (marchand et transport) dans la commune de Kétou.

Figure n°3 : Evolution des prévisions et des recouvrements des recettes sur les produits de commerce dans la commune de Kétou



Source : Comptes administratifs de la commune de Kétou, de 2004 à 2012.

L'analyse de la figure n°3 montre que les recettes ont évolué de 18 400 000 F CFA en 2004 à 21 118 500 F CFA en 2006 avant de chuter à 13 548 500 en 2007. La chute considérable observée au niveau des recouvrements des recettes en 2007 s'explique par un difficile mouvement des biens et des personnes à l'issue des grands travaux d'aménagement qui s'exerçaient sur la route Kétou-Illara. En 2008, ces recettes ont connu une augmentation considérable (28 336 500 F CFA). Elles ont évolué jusqu'à atteindre 49 850 400 F CFA en 2012. Cela justifie donc une dynamique économique induite par l'aménagement de la route Kétou-Illara dans la commune de Kétou. Ces résultats sont confirmés par les études de Babalola (2013), qui a montré l'impact des infrastructures routières dans le développement économique de la commune de Pobè. De même, Gbian (2003) a trouvé des résultats similaires dans la commune de Malanville.

2.2. Mutations spatiales liées à l'aménagement de la route Kétou-Illara

Les mutations spatiales engendrées par l'aménagement de la route Kétou-Illara sont essentiellement liées à l'expansion spatiale, la réduction des espaces cultivables et la spéculation foncière.

2.2.1. Expansion périurbaine et diminution des espaces cultivables

Les espaces périurbains auxquels nous assistons dans le secteur, à dominance rurale, sont gagnés progressivement par un prolongement de la poussée urbaine de Kétou sur le village Okpomèta et celui de la poussée urbaine d'Illara-Kanga sur le village Obatèdo. Ces espaces sont en constantes mutations.

Depuis 2007, la ville de Kétou subit une extension remarquable dans sa partie Est. Par la suite, les extensions se sont orientées dans les villages d'Okpomèta et d'Obatèdo, traversés par la route Kétou-Illara. Cette expansion spatiale est le fruit de l'aménagement de cette route. D'autres facteurs ont favorisé cette croissance spatiale. Il s'agit de l'installation par la Société Béninoise d'Énergie Électrique (SBEE) du réseau d'approvisionnement en énergie électrique qui alimente la quasi-totalité des villages et quartiers de ville du secteur (photo n°3) et du système d'Alimentation en Eau Potable (AEP) indépendants mis en place par quelques acteurs économiques privés (photo n°4).

Photo n°3 : Réseau électrique de la SBEE dans le secteur Kétou-Illara



Source : ZANNOU S. et al., photo prise en août 2011

Photo n°4 : Poste d'Eau Autonome à Okpomèta à la périphérie de la route Kétou-Illara



Source : ZANNOU S. et al., photo prise en août 2012

La réalisation de cette route a favorisé l'implantation des services sociocommunitaires (électrification, eau, école, etc.) dans les villages d'Okpomèta et d'Obatèdo. Ce qui a dynamisé l'occupation du sol dans les localités traversées. Ainsi, les propriétaires de parcelles matérialisent leur présence. Cela se traduit par l'implantation des boutiques, ateliers, etc. et la construction d'unités d'habitation (planche n°1).

Planche n°1 : Des maisons nouvellement construites le long de l'axe routier Kétou-Illara

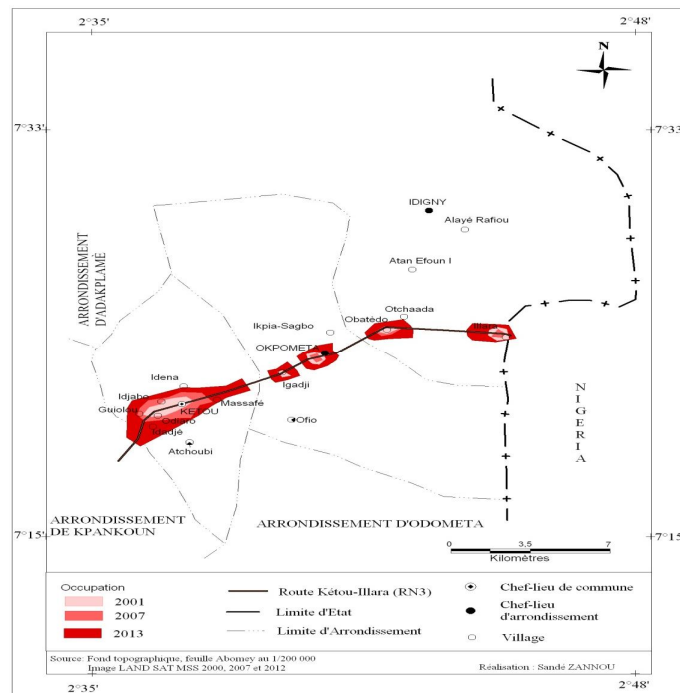


Source : ZANNOU S. et al., photo prise en août 2012

La planche 1 montre les habitations construites par la population dans la périphérie de la ville de Kétou. Il faut noter que l'aménagement de cette route a structuré l'espace dans les localités traversées. Ceci confirme les travaux de Houinsou (2013) qui ont montré que c'est au bord des routes que sont construites les maisons, les immeubles, les marchés, les gares routières, les boutiques, les centres de formation, les installations électriques, bref les services sociocommunautaires.

En l'absence des opérations de lotissement proprement dites dans le secteur, on assiste à une occupation anarchique de l'espace. L'évolution périphérique de la ville de Kétou a été accentuée après la réalisation de la route Kétou-Illara. D'après 87 % des enquêtés, l'aménagement de la route a permis une augmentation des populations des villages traversés par la route. Ce qui explique l'occupation des espaces autrefois destinés à la production. La figure n°4 présente l'évolution spatiale et temporelle du secteur Kétou-Illara de 2001 à 2013

Figure n°4: Evolution spatiale et temporelle du secteur Kétou-Illara de 2001 à 2013



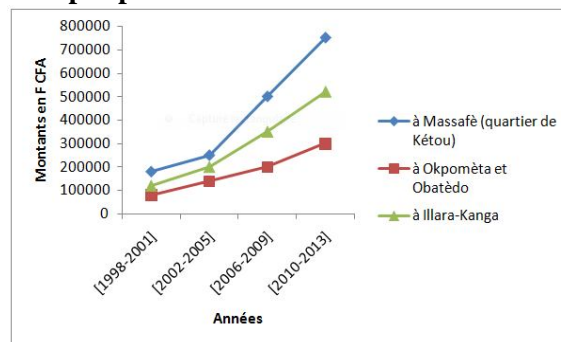
L'analyse de la figure n°4 montre que l'aménagement de la route Kétou-Illara a favorisé l'installation humaine dans la périphérie Est de la ville de Kétou, dans les villages d'Igadji, d'Okpomèta, d'Obatèdo et d'Illara. De 2007 à 2013, ces localités ont connu une extension très remarquable. Les mutations observées dans ce secteur sont essentiellement liées à la réduction de la superficie des forêts au profit des activités agricoles et la disparition des plantations au profit de nouvelles constructions.

L'avancée du front périurbain a des conséquences sur les activités agricoles. Les cultures vivrières subissent les effets pervers de la périurbanisation. Les superficies emblavées ont régressé, l'accès à la terre est de plus en plus difficile dans le secteur. Les terres sont devenues un facteur limitant pour l'agriculture car celles qui lui sont prédestinées sont morcelées et vendues. De vastes domaines sont acquis par les nantis qui les mettent rarement en exploitation. Les immigrants achètent les parcelles, construisent et viennent s'installer. Ainsi, la superficie cultivable a diminué au profit des habitations. Par conséquent, les infrastructures routières ont des impacts sur l'acquisition des parcelles. Ces résultats confirment ceux obtenus par VIGNINO T. (2010) dans les périphéries de la ville de Porto-Novo.

2.2.2. Evolution du marché foncier dans le secteur Kétou-Illara

La ville de Kétou connaît cette dernière décennie une flambée du prix des parcelles sur toute l'étendue de son territoire. Ainsi, du fait de la disponibilité relative des terres et de l'aménagement de la route Kétou-Illara, les villages d'Okpomèta et d'Obatèdo accueillent chaque année une importante population aux revenus souvent modestes qui acquièrent des parcelles pour leur installation définitive. Les plus nantis en achètent également non pas nécessairement pour le même objectif mais à des fins de spéculation. Cette forte demande de parcelles à bâtir à la périphérie de la route a modifié les accès au foncier. Le coût d'une parcelle quel que soit son emplacement (au bord de la voie ou en profondeur) a nettement augmenté (figure n°5).

Figure n°6 : Evolution des prix moyens de la parcelle (500 m²) dans les périphéries de la route Kétou-Illara



Source : Enquête de terrain, mars 2013

L'analyse de la figure n°6 montre qu'entre la période 1998 à 2001 et celle comprise entre 2010 à 2013, le prix d'une parcelle de 500 m² a été multiplié par 4,2 dans le quartier Massafè à Kétou, par 3,75 dans les villages d'Okpomèta et d'Obatèdo et

par 4,33 à Illara-Kanga. Le prix des parcelles a connu une augmentation considérable dans les différentes localités traversées par la route à partir de 2005, année de démarrage des travaux d'aménagement de la route Kétou-Illara. A la fin des travaux en 2007, ce prix a évolué exponentiellement. La relation infrastructures routières et spéculation foncière est très étroite car après les opérations d'aménagement de la route, la terre a pris beaucoup plus de valeur.

Ces résultats sont conformes à ceux obtenus par SIRPE G. (1984), ALOKO-N'GUESSAN J. (1989), HOUINSOU T. A. (2013) et VIMENYO M. (2013) qui ont montré respectivement le rôle du transport dans la restructuration spatiale dans la Haute-Volta, le rôle du transport dans l'organisation de l'espace en Côte d'Ivoire et l'impact des infrastructures de transport routier sur la structuration de l'espace au Sud-Bénin et sur la prolifération des activités économiques au Togo.

Conclusion

Ce travail a permis d'identifier les impacts socio-économiques et spatiaux liés à l'aménagement et le bitumage de la route Kétou-Illara. La réhabilitation des infrastructures routières, à l'instar des autres secteurs (production agricole, commerce et transport) présente des avantages tels que : la création d'emplois, l'augmentation de revenus pour les populations, un confort dans la circulation des biens et des personnes, une valorisation des ressources locales, une connexion des pistes aux réseaux routiers (principal et secondaire), une réduction des risques d'accident, etc.

Les nouvelles caractéristiques techniques de la route ont engendré de nouvelles relations commerciales entre les acteurs économiques du Bénin et ceux du Nigeria. Elles ont permis une amélioration du transport des personnes et des biens et l'amoindrissement du coût d'entretien des moyens de transport. Ces facteurs ont dynamisé les activités d'échanges commerciales entre le Bénin et le Nigeria. Cette nouvelle dynamique commerciale engendrée par la route se caractérise par l'augmentation et la diversité des acteurs économiques, des flux importants de personnes et de marchandises puis, par la réduction des coûts de transport. Tout ceci réduit considérablement aujourd'hui, dans le secteur, le taux de chômage et améliore les conditions de vie des populations riveraines.

Aussi la réalisation de cette route a-t-elle favorisé l'implantation de plusieurs infrastructures sociocommunitaires et la spéculation foncière dans les localités environnantes. La commune de Kétou étant le carrefour des échanges nationaux et internationaux, la perspective de densification de ces réseaux routiers s'avère indispensable pour le développement économique du Bénin.

Bibliographie

ADAM I. et YAROU M., (1991) : Les transports routiers et le développement socio-économique dans le Sud du département du Borgou. Mémoire de Maîtrise de Géographie, FLASH/UAC, 94 p.

ADJIBI S. P., (2009) : Réseau routier et échanges commerciaux dans le Sud du département du Couffo. Mémoire de Maîtrise Géographie, FLASH/ UAC, 83 p.

- AGBADJOURMON Y. et ZANNOU-AGOSSA S., (1991) : Les transports et la croissance de la ville de Bohicon. Mémoire de Maîtrise en Géographie, FLASH / UAC, 109 p.
- AGOSSOU N. S., (2003) : « La diffusion des innovations : l'exemple des Zémidjan dans l'espace béninois ». In « *cahiers de Géographie du Québec* », volume 47, n°130, pp 101-120.
- AGUIAH H., (2000) : Suppression de la ligne EST de l'OCBN, ses effets sur la circulation des biens et des personnes dans la commune d'Aguidi (Sakété). Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH/UAC, 102 p.
- ALOKO-N'GUESSAN J., (1989) : Transports, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire. Thèse de Doctorat d'Etat en Géographie, Université Nationale de Côte d'Ivoire, Tome1, 475 p.
- BABALOLA G., (2013) : Réseau routier et développement local de la commune de Pobè. Mémoire de maîtrise en Géographie, FLASH/UAC, 73 p.
- BEAUJEU-GARNIER J., (1980) : Géographie urbaine. Armand colin-collection U, Paris, 360 p.
- DOSSOU A. E., (2005) : Espace frontalier entre Ifangni et Igolo, genèse, dynamique et perception par les populations riveraines. Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH/UAC, 94 p.
- GBIAN T. E. K., (2003) : Impact socio-économique des transports routiers dans la Commune de Malanville : cas du taxis-moto dans l'arrondissement de Malanville. Mémoire de maîtrise de Géographie, FLASH, UNB, 84 p.
- GUEZERE A., (2000) : « OLEYIA » (Taxi Moto) : Acteurs et Usagers d'un mode de Transport Artisanal récent à Lomé. Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Lomé, Lomé, 455 p.
- GONZALLO G., (1986) : Le rôle de Kétou, d'Illara et de Mèko dans les échanges frontaliers bénino-nigériens. Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH/UAC, 137 p.
- HANGNILO S. W., (2008) : Voie autoroute Cotonou-Porto-Novo et le poste de Péage d'EKPE : impacts socioéconomiques. Mémoire de Maîtrise en Géographie, FLASH/ UAC, 74 p.
- HOUINSOU T. A., (2013) : Infrastructure de transport routier et structuration de l'espace au Sud-Bénin. Thèse unique de Doctorat en Géographie, FLASH/UAC, 271 p.
- KOMBIENI H., (2003) : Le rôle du transport dans la croissance et le développement de la ville de Natitingou. Mémoire de maîtrise de Géographie, FLASH/UAC, 92 p.
- RITTER J., (1971) : Géographie des transports. Que sais-je n°1427, Paris : PUF 125 p.

SIRPE G., (1984) : Transport et restructuration spatiale : le cas de la haute - volta, plaque tournante pour les transports ouest-africains. Thèse, FSE/CRET, Université d'Aix-Marseille II, 296 p.

VIGNINO T., (2010) : La périurbanisation de Porto-Novo : dynamique et impacts environnementaux. Thèse de Doctorat unique, UAC/EDP, 371 p.

VIMENYO M., (2013) : La vente du poisson frit ("*Kalami*") au carrefour d'Agbonou (Atakpamé), une activité féminine liée au transport routier au Togo. In : *Annales de l'Université de Lomé*, Série Lettres et Sciences Humaines, Tome XXXIII-1, Les presses de l'UL, Lomé, pp. 115-130.

WINSOU E., (2012) : Impacts socio-économiques des infrastructures de transports sur le développement local de la commune de Glazoué. Mémoire de maîtrise de Géographie, FLASH/UAC, 90 p.

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