

Dépôt Légal N° 6803 du 12/08/2013, Port-Novo  
ISSN 1840-7455

DYNAMIQUES SPACIALES ET DÉVELOPPEMENT (DYSPADEV)



UNIVERSITÉ D'ABOMEY-CALAVI  
Laboratoire d'Etudes des  
Dynamiques Urbaines et Régionales  
(LEDUR)



## DYNAMIQUES SPACIALES ET DÉVELOPPEMENT (DYSPADEV)



Revue semestrielle du Laboratoire d'Etudes  
des Dynamiques Urbaines et Régionales



© N° 19 Juin 2022

## Sommaire

<b>Editorial</b> .....	3
<b>DAOUDA Lamatou, TOKO IMOROU Ismaila, LE MAIRE DE ROMSEE, AROUNA Ousséni:</b> Dynamique des itinéraires du parcours et des sites rituels de la GAANI dans la ville de Nikki au Nord Bénin de 1932 à 2018.....	4
<b>ZAKARI BASSAROU Maman, SOUNON BOUKO Boni, TASSOU ZAKARI F., YABI Jacob A. :</b> Dynamique des marchés à bétail et structuration de l'espace dans l'Ouémé supérieur au Bénin : états des lieux et perspectives.....	20
<b>DANVIDE Taméon Benoît, BANON Fabrice, KAGAMBEGA Booz Berenger:</b> Gestion de l'occupation de l'espace public : proposition d'aménagement et de réglementation pour le commerce et le stationnement dans la zone urbaine de Ouagadougou au Burkina-Faso.....	40
<b>ADOUVO Carin Narcisse, TABOU Tallahatou, YABI Ibouraima, OGOUWALE Euloge:</b> Cartographie des facteurs explicatifs de l'occurrence des inondations dans le doublet Natitingou-Toucountouna au Nord Ouest du Bénin.....	60
<b>GOUATAINE SEINGUE Romain :</b> Dynamique climatique et dégradation du couvert végétal ligneux dans les cantons GORE et TIMBERI au sud de Tchad.....	82
<b>SAIDOU Abdoukarimou :</b> Diagnostic de la gouvernance de l'enseignement primaire et préscolaire au Niger : quel avenir pour l'école de Tillabéri ?.....	98
<b>FALADE K. A. Isabelle :</b> Le licenciement du salarié pour cause de maladie.....	123
<b>OUADJA Kossi Gbâti :</b> Ceinture verte de la vallée du Zio : une zone d'habitat précaire dans le district du Grand Lomé.....	144
<b>LOUKOU Alain François :</b> La production de déchets d'équipements électriques et électroniques à Abidjan, un exemple de l'illusion de la dématérialisation par le numérique... ..	163
<b>KOTCHARE Kokoyofa Parfaite, KPACHA DAKO Sabine Mètohué, YEMADJE Alda Aude Sèna, HOUSSOU Christophe, EDORH Patrich:</b> Hygiène et assainissement de base en milieu scolaire : cas des écoles primaires publiques de la Commune d'Abomey-Calavi ....	187
<b>EDOUN Chèto Akim, S. Benjamin ALLAGBE Léandre Edgard NDJAMBOU :</b> Offres de transports urbains de personnes dans l'agglomération de Porto-Novo : caractéristiques fondamentales et informalité .....	209

**Directeur de publication**

Professeur Benoît N'BESSA

**Rédacteur en Chef**

Léon Bani BIO BIGOU

**Rédacteur en Chef Adjoint**

Antoine-Yves TOHOZIN

**Comité de Rédaction :**

Ibouraïma YABI, Toussaint VIGNINOÛ, Aboubakar KISSIRA, Ismaïla TOKO,  
David BALOUBI, Rogatien TOSSOU, Benjamin ALLAGBE

**Comité Scientifique**

Prs Bonaventure MENGHO (Université de Brazzaville), Michel BOKO, Benoît N'BESSA, Brice SINSIN, Flavien GBETO, Jérôme ALLOKO-N'GUESSAN (Université de Cocodi), Yollande OFOUEME-BERTON (Université de Brazzaville), Sylvain ANIGNIKIN, Euloge AGBOSSOU, Christophe S. HOUSSOU, Gabriel N'YASSOGBO (Université de Lomé), Gauthier BIAOU, Odile DOSSOU-GUEDEGBE, Léon Bani BIO BIGOU, Antoine-Yves TOHOZIN

**Toute correspondance (suggestions ou projets d'articles) à la  
Revue semestrielle Dyspadev  
doit être adressée au**

**Comité de Rédaction :**

**Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales,  
BP 787 Abomey-Calavi, E-mail : [labodure@yahoo.fr](mailto:labodure@yahoo.fr)**

**République du Bénin**

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

## **Editorial**

Cher lecteur

Cette revue « **Dynamiques Spatiales et Développement** » se veut une revue scientifique pluridisciplinaire. Elle est à la disposition des chercheurs de diverses catégories et branches pour la publication de leurs travaux scientifiques en géographie, histoire, sociologie, agronomie, économie, etc. C'est dans ce souci que la revue est intitulée « **Dynamiques Spatiales et Développement "Dyspadev"** ». Les articles à publier doivent répondre aux normes scientifiques par la clarté de la thématique, la problématique, la méthodologie, la rigueur de l'analyse et de la pertinence des résultats.

Cette revue est supervisée par un comité scientifique composé de professeurs des Universités, de maîtres de conférences (nationaux et internationaux). Sa périodicité est semestrielle avec la possibilité de deux numéros (2) dans l'année (un numéro en juin et un autre en décembre) suivant l'importance et la qualité des articles disponibles.

Le comité de rédaction souhaite votre collaboration et votre soutien.

Le Directeur de publication

**Benoît N'BESSA,**

**Professeur émérite**

Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales  
(LEDUR)

Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT)

Faculté des Lettres, Arts et sciences Humaines (FLASH)

Université d'Abomey-Calavi (UAC-Bénin)

**OFFRES DE TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES DANS  
L'AGGLOMERATION DE PORTO-NOVO :  
CARACTERISTIQUES FONDAMENTALES ET  
INFORMALITE**

**EDOUN Chèto Akim<sup>1</sup>, S. Benjamin ALLAGBE<sup>1</sup>, Léandre Edgard  
NDJAMBOU<sup>2</sup>**

1. Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales, EDP,  
UAC : akimedoun20@gmail.com ; ballagbel@yahoo.fr  
Université Omar BONGO (UOB) de Libreville : ndjambou\_leandre@yahoo.fr

**Résumé**

La ville et les transports sont indissociables, car l'existence de la ville suppose un besoin de mobilité que doivent réussir à satisfaire les offres de transports urbains. Cette question d'offre de transports urbains de personnes est toujours problématique dans les villes ouest africaines en générale et dans l'agglomération de Porto-Novo en particulier où le choix modal des résidents se fait avec contrainte. Cet article présente une description des différents modes de transports urbains de personnes, leurs acteurs et leurs fonctionnements, et les infrastructures sur lesquels se déplacent les populations dans l'agglomération.

La démarche méthodologique adoptée est basée sur la collecte des données à travers la documentation et les enquêtes de terrain au moyen des entretiens et observations directes sur un échantillon de 201 personnes. Les données collectées sont traitées et les résultats obtenus ont été analysés et interprétés.

L'offre de transports urbains de personnes repose dans l'agglomération de Porto-Novo, sur le fonctionnement de neuf (09) principaux modes de transport dont quatre (04) pour le transport pour compte propre et cinq pour compte autrui. L'ensemble de ces modes de transports est dominé dans l'agglomération par le taxi moto par lequel sont réalisés 41 % des déplacements enquêtés. Sa vulgarité est basée dans l'agglomération sur l'effectif pléthorique de ses 22 033 conducteurs disponibles sur tous les tronçons pour servir à bas prix leurs clients (100 F CFA pour toute distance comprise entre 1 et 3 km). L'absence dans l'agglomération de service de transport en commun s'explique en grande partie par le faible taux de revêtement des voies routières (39,40

%) et l'état défectueux de plusieurs routes en terre difficilement praticables en saison de pluie.

**Mots clés :** agglomération de Porto-Novo, offres de transport urbain, caractérisation, mode de transport, difficulté

### **Abstract**

The city and transport are inseparable, because the existence of the city presupposes a need for mobility that must be satisfied by urban transport offers. This question of the supply of urban passenger transport is always problematic in West African cities in general and in the Porto-Novo agglomeration in particular where the modal choice of residents is made with constraint. This article explores a description of the different modes of urban transport of people, their actors and their functioning, and the infrastructures on which the populations move in the agglomeration.

The methodological approach adopted is based on the collection of data through documentation and field surveys by means of interviews and direct observations on a sample of 201 people. The data collected are processed and the results obtained have been analyzed and interpreted.

The supply of urban passenger transport is based in the Porto-Novo conurbation on the operation of nine (09) main modes of transport, four (04) of which are private or personal and five for third parties. All of these modes of transport are dominated in the conurbation by motorcycle taxis, which account for 41% of the trips surveyed. Its popularity in the agglomeration is based on the plethoric number of its 22,033 drivers available on all sections to serve their customers at low prices (100 CFA francs for any distance between 1 and 3 km). The absence in the agglomeration of public transport service is largely explained by the low rate of road surface covering (39.40%) and the defective condition of several roads that make the driving difficult during the rainy season.

**Keywords:** Porto-Novo agglomeration, urban transport offers, mode of transport, characterization, difficulty

### **Introduction**

De façon générale en Afrique et plus particulièrement en Afrique subsaharienne, l'urbanisation croissante des villes suscite une multiplicité de défis. En effet, l'Afrique subsaharienne abrite en 2007

plus de 800 millions d'habitants avec un taux d'accroissement annuel qui devait atteindre 1,3 % entre 2015 et 2050, (OECD, 2008, p. 131) Il s'en suit la grande problématique d'organisation de la mobilité des personnes qui ne cesse de prendre d'ampleur au fil des années. Face à cette épineuse question de déplacement des populations en zones urbaines, les autorités étatiques tentent d'apporter quelquefois des solutions qui peinent à satisfaire la population les besoins de la population (K. Attien et J-M. Konan, 2017, p. 1). Ainsi dans l'incapacité de se déplacer par le mode de transport mécanisé individuel, ou par la marche en raison des trajets de plus en plus longs, les populations à faibles revenus se rabattent sur d'autres une pluralité de modes de transports.

A l'instar de plusieurs pays sous-développés, le Bénin traverse de sérieuses conjonctures qui résultent en particulier de la croissance démographique, de l'exode rural, de la mondialisation des échanges et de l'étalement urbain. A titre d'exemple, le Grand Nokoué accueille 65 000 habitants supplémentaires tous les ans entre 2020 et 2030 (AGETUR, 2020, p. 24). Ces mutations se traduisant par une croissance sans cesse de la demande de mobilité et l'émergence de la motorisation ont un impact direct sur l'organisation et le fonctionnement des villes BM (2008, p. 9). Les sphères d'activités économiques, les résidences et les lieux de loisirs sont de plus en plus diversifiés et éparpillés dans les centres urbains augmentant les allers et retours pour lesquels les citoyens font recours aux modes de transports variés. Les flux de circulation et les besoins de stationnement ont augmenté du fait de la possession d'un véhicule et de son utilisation dans toutes sortes de déplacements dans les principaux centres urbains. L'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA) estime qu'en 2015, le parc automobile béninois comprenait : 210 000 véhicules personnels et 42 000 véhicules commerciaux, soit un parc de 252 000 véhicules contre 156 000 en 2005 (SSATP-Bénin, 2019, p. 19). Cette hausse de la demande en mobilité, traduite par la croissance rapide du parc automobile du pays, fait de l'organisation de la mobilité urbaine un important défi des villes dont la question de leur aménagement est de plus en plus au cœur de l'actualité politique locale. Le partage de l'espace public et de la voirie se fait au détriment des transports publics ainsi que des piétons et des modes doux (M. Stucki, 2016, p. 19). Autre réalité prégnante de la mobilité urbaine au Bénin est que c'est le secteur privé, informel et inorganisé qui remplit les fonctions du secteur public. Le « laisser-

faire » ouvre les portes, du fait, à la libéralisation et à la déréglementation (A. A. Baglo, 2013, p. 1).

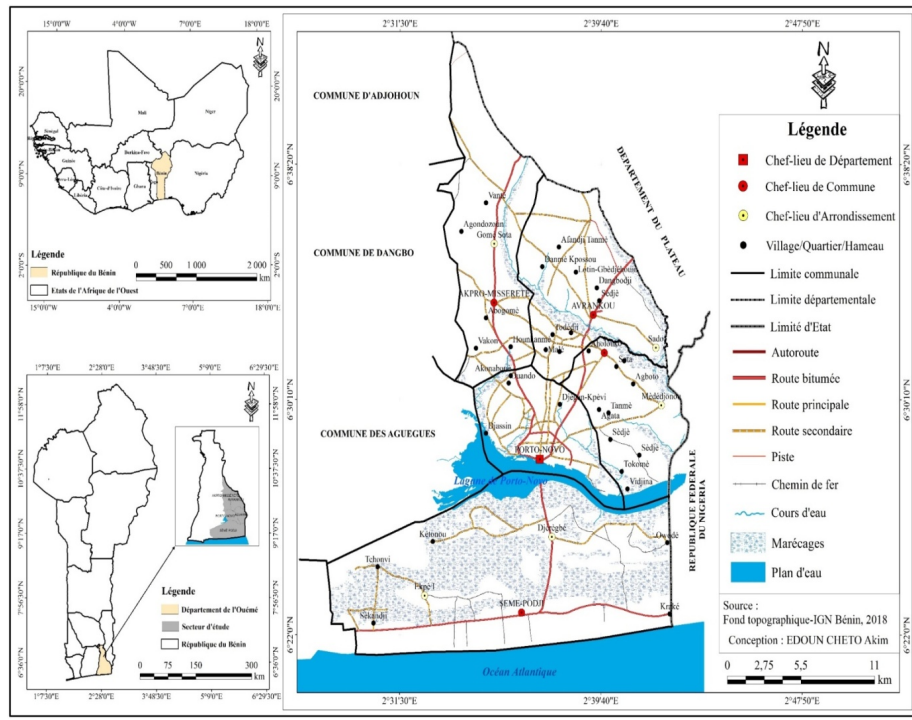
Dans l'agglomération de Porto-Novo, l'offre de transport urbain de passagers reste toujours très déficitaire, en quantité comme en qualité, pénalisant surtout les liaisons transversales et donc les quartiers périphériques, généralement non lotis et peu accessibles (Y. S. Hadiara, 2014, p. 16). Les déplacements se font avec des moyens de locomotion privés et plus individuels, en raison de la défaillance de l'offre publique du service de transport. Ainsi, le nombre des véhicules automobiles, deux et quatre roues, connaît une augmentation régulière (MIT, 2017, p. 45). Cela se justifie à la fois par l'accroissement de la population qui passe de 507 178 habitants en 2002 à 839 744 habitants en 2013 et par une importation massive des véhicules motorisés (INSAE, RGPH 3 et RGPH 4). Ce qui explique l'émergence du taxi moto dans ses différentes nuances, la progression de la motorisation individuelle et l'avènement récent du taxi ville qui viennent compléter la marche omniprésente, dans l'agglomération, et l'usage du vélo. L'agglomération dispose pour la mobilité de ses habitants d'un réseau routier peu développé et en mauvais état. Les voies bitumées sont limitées au centre et aux principales liaisons étroites centre-périphérie. Cette difficulté à la mobilité, pour une population assez dynamique, aux activités à dominance commerciales justifie le bien-fondé de cette recherche. Avec pour objectif de caractériser les offres de transports urbains de personnes dans l'agglomération de Porto-Novo, cet article présente les caractéristiques physiques du milieu qui influencent les conditions de mobilité, l'organisation et le fonctionnement des principaux modes de transports de personnes et les infrastructures routières disponibles.

## **1- Cadre d'étude et méthodologique**

### **1.1 Présentation du cadre d'étude**

La zone d'étude se situe dans la partie méridionale du Bénin plus précisément au Sud-Est. Elle couvre cinq communes du Département de l'Ouémé que sont : Adjarra, Akpro-Missérété, Avrankou, Porto-Novo et Sèmè-Kpodji, et est comprise entre les 6°21'15'' et 6°42'32' de latitude Nord d'une part et 2°28'35'' et 2°43'15'' de longitude Est d'autre part. Cet espace géographique, en perpétuelle urbanisation, présente un environnement urbain très déterminant à la mobilité des personnes qui se réalise à travers différents modes de transport urbain.

Il abrite le chef-lieu du département de l’Ouémé dont la ville de Porto-Novo, capitale du pays avec ces multiples fonctions, qui nécessitent des allers et retours des populations (figure 1)



**Figure 1** : Situation géographique et administrative de l’agglomération de Porto-Novo

L’analyse de la figure 1 montre la répartition géographique des 29 arrondissements et 307 villages et quartiers de ville que compte l’agglomération de Porto-Novo. Ces entités territoriales sont habitées par 49 490 ménages éparpillés sur une étendue 52 655,43 hectares et reliés entre eux par des liens sociaux (famille proche et élargie, par des relations fondées sur des régions de provenance, de groupe culturel ou plus largement par des amis et connaissances), économiques voire politiques pour lesquels les personnes se visitent à travers divers modes de transport urbain. Pôle régional de l’Ouémé, l’agglomération de Porto-Novo reçoit d’importantes marées humaines pour des besoins de services administratifs et d’échanges, ce qui accroît les besoins des services de transport à l’intérieur de l’agglomération qui est l’une des zones de concentration et de redistribution les plus importantes des produits nigériens généralement transportés vers le Bénin. Son ouverture sur le Nigeria et sur la grosse métropole cotonnoise induit aux

habitants une mobilité permanente. Ces allers et retours des populations de l'agglomération se réalisent sur des voies routières de conception facilitée par un relief et une hydrographie moins contraignants mais influencent la mobilité des personnes à travers les offres de transport.

### ***1.2 Relief sans grandes exigences aux aménagements routiers***

L'agglomération de Porto-Novo est à cheval entre le rebord du plateau latéritique de terre de barre de Pobè-Sakété et la plaine côtière située au sud du Bénin. Elle s'étale sur le bassin sédimentaire côtier qui dispose d'une structure tabulaire. Elle constitue une rupture entre les deux séries de plateaux (A. Honvo, 2021, p. 105). Au nord de cette dépression se trouvent les Plateaux de Zagnanado, d'Abomey et d'Akplahoué. Au sud de celle-ci, se trouvent les plateaux de Sakété-Pobè, d'Allada et de Comé. Ces plateaux du nord comme ceux du sud de la dépression se sont individualisés pendant les périodes géologiques et sont séparés les uns des autres par les vallées des cours d'eau que sont l'Ouémé, le Couffo et le Mono (T. Vigninou, 2010, p. 118). D'altitude comprise entre 20 et 150 m, il est légèrement incliné vers l'océan Atlantique. La valeur du pendage ne dépasse guère 1 %. Sa surface, entaillée par un complexe de rivières aux vallons encaissés, comporte quelques dépressions fermées. L'agglomération de Porto-Novo est constituée d'environ 80 % d'une topographie sans accident facile à la conception des infrastructures routières. En dehors de la coupure morphologique naturelle, de l'espace abritant l'agglomération de Porto-Novo, par la lagune, le relief de l'agglomération ne présente de grandes difficultés susceptibles d'engendrer des coûts importants avec l'application des règles courantes de manière continue sur plusieurs kilomètres. Ce relief offre de grandes possibilités de construction moins coûteuse des parkings, des gares routières, des stations d'essences, des chemins de fer nécessaires à pour des offres de transport urbain performantes.

### **1.3 Hydrographie de l'agglomération : un atout au développement du transport urbain fluvio-laguno-lacustre**

L'hydrographie de l'agglomération de Porto-Novo est constituée de 68 km de cours d'eau et de 49,55 km de plans d'eau. La lagune de Porto-Novo, principale unité hydrographie de l'agglomération, couvre une superficie de 26 km<sup>2</sup> et borde les façades sud des communes de Porto-Novo et d'Adjarra (IGN, 2020). Ce plan d'eau est rallié à l'océan Atlantique par le chenal de Lagos et en partie par le chenal de Cotonou. Il est complété dans l'agglomération par de nombreuses

rivières notamment celles d'Atchoukpatokpa, de Houssoutokpa, de Danmèkpossoutokpa, de Wamontokpa, de Sadotokpa dans la commune d'Avrankou et la rivière Héssou dans la commune d'Akpro-Misséréte (A. Honvo, 2021, p. 108). Du Nord à l'Est, la rivière Aguidi traverse la commune d'Adjarra pour se jeter dans la lagune de Porto-Novo au Sud. Les rivières de Boué, de Donoukin, de Zounvi ruissellent de l'intérieur de la ville de Porto-Novo vers la lagune. La période des hautes eaux se situe entre les mois d'août et de novembre qui constitue la période au cours de laquelle le transport lagunaire de l'agglomération souffre de moins de problèmes. La période des basses eaux intervient entre les mois de décembre et juin où la décrue de la lagune perturbe sensiblement l'activité de transport lagunaire (T. Vigninou, 2010, p. 126). Malgré l'impraticabilité des voies y menant, les plans d'eaux sont surexploités par la population qui les utilise à des fins diverses et principalement les transports contrebandiers d'hydrocarbures. C'est donc un potentiel atout de mobilité par voie d'eau dans l'agglomération.

#### **1.4 Données exploitées et méthodes**

Les données et informations utilisées dans le cadre de ce travail sont d'ordre quantitatif et qualitatif relatif aux indicateurs de la répartition modale, le fonctionnement de chacun des modes de transports disponibles, les indicateurs de la typologie des infrastructures routières (longueurs des voiries urbaines, nombre de gares routières et de par moto), l'accessibilité aux différents modes, les pratiques des acteurs et leurs organisations.

La méthode adoptée est constituée de la collecte et du traitement des données puis de l'analyse des résultats. L'essentiel des données utilisées a été collecté en deux phases notamment la documentation et les travaux de terrain. Cette dernière phase de la collecte des données s'est basée sur les enquêtes socioéconomiques auprès des acteurs, des Enquêtes Ménages-Déplacement au niveau des usagers, des entretiens avec des élus locaux et des autorités en charges des transports terrestres.

Le groupe des acteurs des transports urbains routiers de personnes, constitué des conducteurs de taxi moto, de taxi gozem, de taxi villes et de taxi tricycles est entretenu par arrondissement aux effectifs variés selon la prépondérance de l'activité et de la disponibilité des acteurs à se prêter aux questionnaires. Les Enquêtes Ménages-Déplacements ont

permis d'apprécier la répartition modale à travers les modes de transports pratiqués à la veille et dans la journée par les usagers interrogés (tableau I).

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

<b>Groupes cibles</b>	<b>Effectif total</b>	<b>Effectifs des enquêtés</b>	<b>Taux d'échantillonnage</b>
Conducteurs de taxi moto	22 033	55	0,24 %
Conducteurs de taxi gozem	315	20	6,34 %
Conducteur de taxi ville	12	05	41,66 %
Conducteurs de taxi tricycles de transport de personnes	37	10	27,02 %
Usagers dans les ménages	839 744	77	0,091 ‰
Propriétaires de moto et de tricycles confiés aux conducteurs	-	24	-
Autorités communales et chefs d'établissements scolaires	34	10	29,41 %
<b>Total</b>	-	201	-

Au total, 201 personnes toutes catégories confondues ont été enquêtées à raison de 20 conducteurs de taxi moto dans la commune de Porto-Novo, 14 dans la commune de Sèmè-Kpodji et 07 dans chacune des autres communes puis une autorité communale par commune. Pour les propriétaires de moto et de tricycles confiés aux conducteurs, un échantillonnage non probabiliste a permis d'interroger systématiquement tous les éléments des groupes cibles rencontrés dans 12 arrondissements.

Pour se faire, certains matériels ont été utilisés pour la collecte des différentes données recueillies. Il s'agit principalement d'un appareil photo numérique utilisé pour la prise des vues servant à illustrer les observations effectuées sur le terrain et un fond de carte pour la localisation du milieu d'étude. La mise en œuvre de cette démarche décrite a permis d'obtenir des résultats.

## 2- Resultats et discussion

### 2.1 Résultats

#### 2.1.1 Principaux modes de transport urbain disponibles dans l'agglomération

Les modes de transport méritent d'être considérés longuement car il est le noyau à travers lequel se réalisent toutes les activités urbaines (S. Y. Hadiara, 2014, p. 116). En effet, le transport urbain de personnes se réalise, à l'intérieur de l'agglomération de Porto-Novo, à travers neuf (09) différents modes notamment : quatre modes de transport pour compte propre et trois modes de transport pour compte autrui.

##### 2.1.1.1 Modes de transports privés dans l'agglomération de Porto-Novo

Le transport particulier est tout mouvement de voyageurs réalisé à bord de voiture particulière ou véhicule utilitaire léger ou deux et trois roues motorisées immatriculés ou non.

#### ❖ La marche, un mode inné à l'homme mais compromis par la multiplicité des déplacements urbains

L'agglomération de Porto-Novo ne dispose pas d'un service de transports en commun réguliers conventionnels. De ce fait, la mobilité des enquêtés est réalisée à 13 % par le déplacement pédestre. Ce mode de transport est adopté par 88 % des enquêtés ne disposant pas de moyens de transport mécanisé individuel et sans possibilité de pratiquer le taxi moto ni l'usage du vélo. Il se fait sur de courtes distances en aller et retour. C'est généralement le cas des apprentis artisans, des élèves et des étudiants. Le mode de locomotion dit « fatiguant » est pratiqué partout dans l'agglomération de Porto-Novo pour son caractère peu exigeant en termes d'infrastructures routières et permet de franchir toute surface terrestre en toute saison. Il est usité dans l'agglomération par toutes personnes non handicapées sur au moins de petite distance soit pour aller vers un véhicule ou une moto taxi, soit pour en revenir dans le cadre d'un déplacement multimodal. Il a servi à 85 % aux déplacements réalisés à l'intérieur des quartiers des centres urbains de l'agglomération ou pour se rendre dans des quartiers limitrophes. C'est donc le mode de transport de petite distance. Malgré cette ampleur de la pratique pédestre dans l'agglomération, l'aménagement du réseau routier n'intègre que très peu le mode dans ses préoccupations, et du coup, il lui est impossible de mettre en place

toutes les infrastructures de confort aux usagers. Les piétons ne disposent sur les principaux axes routiers que des trottoirs à eux réservés qui encore parfois se trouvent occupés par des étalages du commerce de rue. Ces espaces anarchiquement occupés par des stationnements des voitures contraignent les piétons à se mettre sur les chaussés dans leur déplacement avec tous les risques d'accident. Il en est de même au niveau des trottoirs où les dalles amovibles qui couvrent les caniveaux à ciels ouverts ne sont plus replacées après opération de curetage. Aussi se note-t-il risquant pour les piétons la traversée des quelques voies bitumées de l'agglomération aux heures de pointe en raison de l'absence d'aménagement destiné ou des passages piétons. Le piéton est obligé d'attendre et si le temps presse, la tentation est de passer en courant avec tous les risques de se faire renverser par des véhicules motorisés. Il peut aussi profiter des bouchons pour se faufiler entre les véhicules pour traverser. L'absence d'éclairage public rend périlleux la pratique de ce mode de locomotion dès la tombée de la nuit. Pourtant, la tendance dans les pays du nord, est de privilégier les villes piétonnes, écologiquement durables.

#### ❖ **Transport par vélo de plus délaissé**

L'usage du vélo pour le déplacement des personnes est une pratique en disparition progressive dans l'agglomération de Porto-Novo. Il a servi à 2 % des déplacements enquêtés dans l'agglomération. Essentiellement masculin, le vélo est pratiqué à 85 % par des hommes et plus précisément des moins de 15 ans et des actifs. Pour 12 % des enquêtés, il constitue le moyen de transport exclusif après leur possibilité de marcher. Il s'agit là des individus issus des ménages à faible revenu. Toutefois, il est pratiqué dans la ville-centre comme outils de sport par des intellectuels. Pour se rendre dans leurs établissements scolaires, 11 % des élèves enquêtés en font usage à l'image des 5 % d'étudiants interrogés. Mais en dépit des avantages du cyclisme et du nombre des usagers qui s'y adonnent, les politiques de planification de la mobilité urbaine de l'agglomération s'en préoccupent très peu. En dehors des 26,4 km situés dans la commune de Sèmè-Kpodji, l'agglomération de Porto-Novo, ne dispose de piste cyclable séparée de la chaussée empruntée par les véhicules motorisés de toutes sortes et parfois à grande vitesse. Ce qui augmente les risques d'accident de circulation, décourageant plus la pratique de ce mode de transport. A cause du mauvais état des voies non bitumées de plusieurs quartiers urbains et des arrondissements périphériques qui rendent particulièrement pénible l'usage du vélo surtout en saison de pluie, plusieurs habitants préfèrent

pratiqués le taxi moto s'ils ne disposent pas de moyen de transports motorisés particuliers.

**❖ Transport particulier par deux roues motorisées, une autonomie tendant à l'accroissement de la mobilité**

L'usage des deux roues motorisées pour compte propre constitue dans l'agglomération de Porto-Novo un des principaux modes de transport urbain. La moto particulière sert principalement au transport individuel de personne partout dans l'agglomération. Elle se révèle être le mode de transport plus adapté à l'état déficient des voies de circulation routière et donc une palliative à l'absence des transports collectifs dans l'agglomération. Ce mode de déplacement des personnes est utilisé pour 21 % des déplacements. Plus pratiqué par le genre masculin, l'usage de la motocyclette pour compte propre est adopté à 77 % par des hommes et à 54 % par des adolescents et adultes appartenant à la tranche d'âge de 13 à 70 ans. C'est un mode de locomotion adopté par toutes les catégories socioprofessionnelles dans l'agglomération mais soumis à de multiples entraves. Il est moins confortable puisqu'il expose inévitablement ses usagers aux intempéries climatiques de toutes natures. Le transport par motocyclette expose également ses usagers aux risques permanents d'accident de circulation surtout sur les voies routières de l'agglomération où généralement les bandes réservées en marges des chaussées aux conducteurs de motos n'ont jamais une largeur de plus de 2 mètres. Souvent débordées dans une agglomération où l'usage de la motocyclette domine, les usagers respectent très peu l'espace dédié à la circulation routière des deux roues motorisées. Ils se faufilent plus souvent entre les voitures et tout genre de véhicule sur les chaussées.

**❖ La voiture particulière, une expression de prestige social pour les usagers**

L'usage de voiture particulière est perçu dans l'agglomération de Porto-Novo comme facteur de distinction sociale. Avec cette mentalité, le mode de transport de personne le plus souhaité par 97 % des répondants à cette question est l'automobile. Il est réputé être plus rapide et plus confortable. Malgré que ce mode de mobilité suscite d'admiration dans l'agglomération, sa possession et son usage est limité. Il a en effet été utilisé pour 11 % des déplacements. A en croire les enquêtés, la voiture pour compte propre est plus pratiquée sur de grande distance et particulièrement pour des transports occasionnels (pour des cérémonies et des loisirs). Ses usagers constitués des actifs et des

personnes du troisième âge sont à 35 % des salariés et à 63 % des hommes (commerçants nantis opérateurs économiques, hommes politiques, jeunes salariés, ...). Les usagers féminins interrogés avouent sentis plus de sécurité en circulation une fois abord de leurs voitures plus qu'avec les autres modes de déplacement. Mais la grande difficulté de l'usage de ce mode de transport dans l'agglomération est celle relative à la praticabilité des voies routières. L'état bourbeux, ensablé et ravineux des voies routières majoritairement non revêtues et jonchées des crevasses perturbe la circulation des voitures particulières dans l'agglomération. Ce mode plus alimenté par des véhicules d'occasion exploite un parc automobile relativement vétuste constitué majoritairement des véhicules de seconde main.

### **2.1.1.2 Modes de transport à caractère marchand dans l'agglomération de Porto-Novo**

Les modes de transport pour compte autrui se composent dans l'agglomération de Porto-Novo du taxi moto, du taxi gozem, du taxi ville et du transport scolaire.

#### **❖ Taxi moto, un mode informel mais très pratiqué**

Le *Zémijan* est le mode de transport urbain le plus pratiqué dans l'agglomération de Porto-Novo. Il a servi à 41 % des déplacements urbains enquêtés. Cette prédominance de taxi moto dans le transport urbain de personne est perceptible sur la photo 1.



**Photo 1** : Un flux de trafic routier dominé par des conducteurs de taxi moto en bleu au carrefour Ouando dans la ville de Porto-Novo  
**Prise de vue** : Edoun, mai 2022

La photo 1 illustre une vague de passagers, en taxi moto, libérée par le feu vert au carrefour Ouando dans la ville de Porto-Novo. Ce mode de transport urbain de personne offre ses services à toutes personnes y compris les personnes à mobilité réduite et à n'importe quelle heure dans la ville de Porto-Novo. Ces conducteurs sillonnent très souvent les rues, pour rechercher leurs clients quand ils ne se positionnent pas sur leurs parkings. La popularité de ce mode de transport dans l'agglomération repose sur l'effectif pléthorique des conducteurs attirés par le revenu journalier qui avoisine 4 000 F CFA dans un pays où le chômage touche 38 % de la population (AGETUR, 2020, p. 105). Ce qui les rend disponibles sur tous les tronçons. Leurs services sont offerts à des prix accessibles (100 F CFA pour une distance de deux à trois kilomètres), faisant du mode le plus accessible financièrement. Le taxi moto est le mode plus pratiqué par des personnes ne disposant pas d'autres moyens de déplacement que de leurs pieds pour la marche. Selon les Services des Equipements Marchands et des Services Affaires Economiques et Financières des cinq communes de l'agglomération, le taxi moto est exercé dans l'agglomération par 22 033 conducteurs appartenant à quatre principaux groupes socioprofessionnels que sont : les déscolarisés, les chômeurs, les anciens artisans et des anciens cultivateurs. Ces acteurs sont à 82 % conducteurs de motos obtenus d'un propriétaire sur contrat et à 18 détenteurs de leurs propres engins. Que ce soit l'une ou l'autre des catégories de conducteurs de taxi moto, l'exerce légal de cette activité nécessite versement d'une redevance annuelle de 5 000 F CFA aux services de collectes financières d'une des cinq mairies. Mais la pratique de ce mode dominant le monde des transports payant dans l'agglomération est source d'insécurité routière. Selon les statistiques du Ministère des Infrastructures et des Transports en 2017, plus de 80 % des accidents corporels en zone urbaine impliquent les deux roues. Il est encore dominé de l'informel malgré le port obligatoire de chemise bleu et l'enregistrement sur les registres communaux, plusieurs *zémijan* opèrent en toute clandestinité. Selon 65 % d'acteurs enquêtés, plusieurs conducteurs de taxi moto exploitent de moto non immatriculée, sans carte grise et sans douanes. Il se pose donc un manque de contrôle des acteurs du taxi moto dans l'agglomération, ce qui fait de ce mode, un transport artisanal et informel.

### ❖ Taxi gozem, un mode innovant peu courant

Depuis 2019, il est mis en place dans l'agglomération de Porto-Novo une entreprise de transport urbain dénommée Gozem qui a réalisé 8 % des déplacements urbains selon les enquêtes ménages déplacements. La société Gozem, spécialisée dans le transport urbain de personnes au moyen de motos, portant l'insigne de l'entreprise, offre aux résidents des services de transport partout dans l'agglomération. Le coût de leur service est pratiquement le même que celui des conducteurs du taxi moto traditionnel (100 F pour une distance de deux à trois kilomètres). Pour se faire plus modernisé que le taxi moto traditionnel en pratique dans l'agglomération, l'entreprise s'est plus donnée à l'offre de Transport à la Demande grâce à l'application Gozem par laquelle se mettent en relation, les passagers et les conducteurs des motos de l'entreprise. Mais très tôt, cette offre de service s'est heurtée aux difficultés d'usage de l'application par une clientèle majoritairement illettrée. Les services de l'entreprise sont actuellement dominés par le transport des clients que mobilisent ses conducteurs en maraude dans les centres urbains de l'agglomération (photo 2).



**Photo 2** : Un conducteur de taxi gozem en circulation à la quête de client au carrefour Danto dans la ville de Porto-Novo

**Prise de vue** : Edoun, mai 2022

On aperçoit sur la photo 2, le conducteur en attente du feu vert pour continuer sa circulation à la recherche de client. Selon les résultats de nos enquêtes, l'entreprise fonctionne actuellement dans l'agglomération

avec 315 motos confiées aux conducteurs sur un contrat de travail payé. En termes clair, les conducteurs des motos de l'entreprise rachètent progressivement les moyens de transport qu'ils utilisent par versements journaliers de 1 475 F CFA pour une période de deux ans. Il leur revient, durant la période du contrat, les charges de carburation, d'entretien, de maintenance des engins à eux confiés par l'entreprise. Cette offre de transport urbain reste minée par les mêmes entraves que celles du taxi moto habituel de l'agglomération. Son avènement n'a pu changer grande chose des difficultés de transport urbain de l'agglomération. Par contre, il est dans la pratique, un mode d'exclusion, en raison de l'analphabétisme de la grande masse. Même si leur service crée d'emplois aux chômeurs et pallie l'absence de transport collectif urbain, il est loin d'être la solution efficace au problème de mobilité des personnes dans l'agglomération. Ils usent les voies routières et paient seulement 5 000 F CFA par ans, aux collectivités locales ; une redevance très insignifiante pour l'entretien et l'extension de la voirie.

#### **❖ Taxi ville, un mode inadapté pour les résidents de l'agglomération de Porto-Novo**

Implantée à Porto-Novo au quartier Tokpota en décembre 2021, la société DMBH Group est la seule entreprise de transport urbain de personne par voiture disponible dans l'agglomération de Porto-Novo. L'entreprise rend ses services à toute personne, partout dans l'agglomération et tous les jours au moyen de 12 véhicules d'occasion de 5 places chacun identifiables avec l'insigne de l'entreprise. Elle tarifie à 200 F CFA en moyenne ses services sur les distances comprises entre un à trois kilomètres et assure le transport à la demande aux clients qui appellent le service d'accueil client. Ses conducteurs en circulation rendent aussi directement service à toute personne exprimant le besoin. Mais ses offres de transport scolaire par abonnement d'élèves, confrontées à l'absence de véhicule spécialisé à ce service, peinent, tout comme l'entreprise elle-même, à connaître du succès. L'entreprise a réalisé 1 % des déplacements pris en compte par les enquêtes ménages-déplacements. Selon les résultats des enquêtes réalisées, l'entreprise fonctionne actuellement dans l'agglomération avec 12 conducteurs de voiture qui sont sous un contrat de travail payé. En effet, ces conducteurs rachètent progressivement les voitures qu'ils utilisent par versements hebdomadaires de 30 000 F CFA pour une

période de trois à quatre ans selon le prix d'achat du véhicule par l'entreprise. Les charges d'entretien, de carburation et de maintenance des véhicules reviennent aux conducteurs durant la période du contrat. L'entreprise ne dispose pour le moment d'aucun contrat avec aucune collectivité locale de l'agglomération mais s'est enregistrée conformément aux procédures en vigueur en matière de la création d'entreprise privée en République du Bénin. Elle contribue encore moins donc que le taxi moto au financement des projets de développement du transport au niveau de l'agglomération tandis qu'elle exploite les équipements et infrastructures de transport encore insignifiant et dont l'entretien pose problème dans l'agglomération.

#### ❖ **Taxi tricycle de personnes, un mode de transport peu utilisé dans l'agglomération**

La pratique du taxi tricycle de transport de personne est moins développée dans l'agglomération de Porto-Novo. Ce mode de transport de personne n'a totalisé que les 1 % des déplacements enquêtés. Il transporte des personnes aux effectifs de trois au maximum avec un tarif moyen de 100 F par passagers pour des distances comprises entre un et trois kilomètres. Selon les résultats des enquêtes effectuées, le taxi tricycle de transport de personne est actuellement adopté dans l'agglomération à 46 % par de petites commerçantes et à 38 % par des artisans. Ce mode de transport urbain de personne est l'activité exercée par 37 conducteurs dont 25 dans la commune de Sèmè-Kpodji. Parmi eux, 86 % des enquêtés conduisent leur propre engin et le reste sont conducteurs de tricycles obtenus sur contrat. Ces derniers versent par semaine une somme de 10 000 F aux propriétaires pour devenir aussi propriétaire après dix-huit mois. Ils ne disposent d'aucun point de stationnement ni de point d'arrêt. Ils entrent en contact avec leur clientèle en promenant les abords des marchés. Ils transportent aussi des personnes qui sollicitent leur service en pleine circulation surtout si le chargement n'est pas total. Aucune formalité particulière n'est exigée pour l'exercice de leur métier. Ils opèrent dans l'informel sans organisation syndicale et ne versent que leur droit taxi annuel de 8 500 F CFA aux autorités communales quand ils sont à jour. Selon les résultats des travaux de terrain, très peu de ces conducteurs s'acquittent de leur droit taxi puisqu'ils font rarement objet de contrôle policier alors qu'ils ne disposent d'aucun syndicat. Circulant habituellement sur les pistes réservées aux deux roues motorisées, ils créent en circulation des congestions de trafic à cause de leur lenteur particulière.

### ❖ Transport scolaire, une offre de service à caractère social

Le transport scolaire est organisé dans l'agglomération de Porto-Novo par des administrations de 10 établissements scolaires privés qui disposent d'un parc de 21 minis bus. Le tableau II présente la description du parc automobile exploité par les établissements scolaires qui pratiquent ce mode de transport dans l'agglomération.

L'analyse du tableau II montre que le transport scolaire s'effectue dans l'agglomération de Porto-Novo par 10 établissements scolaires privés installés dans trois (03) communes. Au nombre de ces établissements scolaires, le Complexe Scolaire Privé (CSP) la Rosette détient le plus grand nombre de minis bus de transport d'élèves.

**Tableau II :** Parc automobile des établissements scolaires pratiquant le transport scolaire dans l'agglomération

<b>Commune d'implantation</b>	<b>Etablissements scolaires</b>	<b>Nombre de véhicule</b>
Porto-Novo	Rosette	07
	Martin Luther King	02
	Saint Etienne	02
	Pertinence	03
	Berceau des merveilles	02
	Ange de lumière	01
	Ecole bilingue de Dowa	01
	Pacifique	01
Avrankou	Nouvelle génération	01
Sèmè Kpodji	Ecole bilingue de Djèffa	01

**Source :** Enquêtes de terrain, mai 2022

La photo 3 illustre ces moyens de transport qu'exploite du CSP La Rosette pour le transport de ses élèves.



**Photo 3** : Moyens de transport scolaire du CSP la Rosette de Porto-  
Novo

**Prise de vue** : Edoun, mai 2022

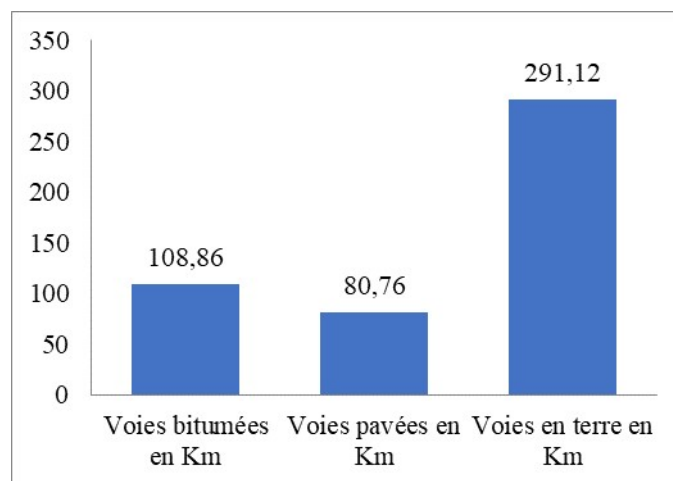
Service payant de montant non inclus aux frais de scolarité des élèves, il est libre et facultatif. Il s'offre aux élèves ou écoliers dont les parents ont exprimé les besoins et se sont engagés à s'acquitter régulièrement de leurs obligations mensuelles. Aucune distance n'est requise pour l'abonnement des élèves ou écoliers. Les parents localisent les domiciles et concluent avec l'administration le montant à verser pour ce service par mois après négociation sur la base de la distance et de l'état de la voie routière du domicile. De façon générale, ces établissements scolaires s'achètent de mini bus que conduisent de conducteurs qu'ils recrutent et paient en moyenne à 35 000 F CFA par mois. Ces conducteurs vont chercher chaque matin les écoliers et élèves abonnées à leurs domiciles respectifs pour les y déposer après les cours de la matinée. Ils y vont les rechercher pour les cours de l'après-midi avant de les déposer les soirs. Pour d'autres apprenants, ils passent les après-midi dans les établissements, n'effectuant donc que qu'un aller et retour pour réduire les frais de transport. Selon les usagers, la pratique de ce mode de transport participe à la réussite scolaire des apprenants en générale et des filles adolescentes en particulier. Ce mode permet la sécurité des apprenants et les exempte des fatigues et au retard aux cours qui peuvent être dus aux longs trajets de marche. De façon spécifique, il préserve les élèves filles encore mineurs de la débauche sur les chemins de l'école. C'est donc un service noble mais encore mal organisé dans l'agglomération. Ces établissements scolaires ne versent

aucune taxe aux collectivités locales pour ce service alors qu'ils exploitent les infrastructures qui s'usent progressivement. Ils se plaignent des difficultés de recouvrement des obligations des parents qui rendent difficile l'entretien des véhicules et même de paiement des rémunérations des conducteurs malgré qu'ils exploitent gratuitement les voies routières.

Ces différents modes de transports en pratique dans l'agglomération sont influencés par les infrastructures de transport routier disponible.

### 2.1.2 L'état des voies du réseau routier conditionne l'accès à la mobilité dans l'agglomération

La voirie urbaine est très importante du fait qu'elle influence la densité du trafic et des possibilités de vitesses qu'elle offre selon sa praticabilité. C'est alors un maillon important de l'offre des transports. Tous les modes de transport urbain de personnes disponibles dans l'agglomération de Porto-Novo exploitent en commun un réseau routier constitué de voies bitumées, de voies pavées et de voies en terre. La figure 2 présente la répartition selon leur nature des voies routières de l'agglomération.



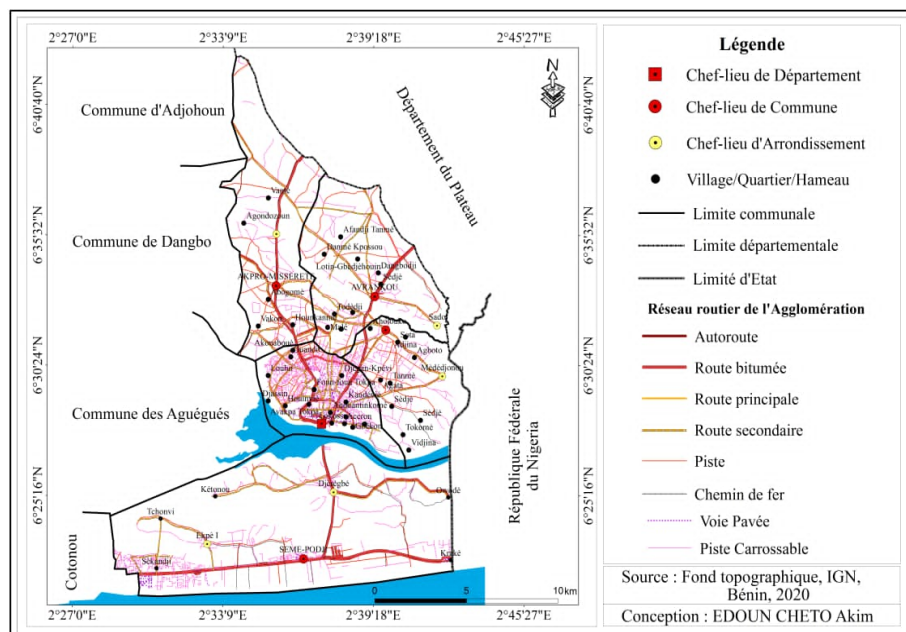
**Figure 2** : Répartition par nature des voies routières de l'agglomération de Porto-Novo

**Source** : IGN, 2020

L'analyse de la figure 2 montre que le réseau routier de l'agglomération de Porto-Novo est largement dominé par de voies en terre. Long de 480,35 km, il est constitué de 291,12 km de voies en terre contre seulement 108,86 km de voies bitumées et 80,76 km de voies pavées,

soit un total de 60,60 % de voie non revêtues. La figure 3 présente la répartition spatiale de ces infrastructures routières dans l'agglomération de Porto-Novo.

L'analyse de la figure 3 révèle une forte densité de voies non revêtues dans l'agglomération. Cette prédominance de voies routières non revêtues dans l'agglomération constitue un handicap certain au développement des transports collectifs, limités d'accès. En effet, plusieurs quartiers des centres urbains, mêmes des arrondissements entiers des communes périphériques de l'agglomération ne sont pas connectés aux réseaux de voies revêtues. Ce qui favorise l'émergence du taxi moto et l'usage individuel des deux roues motorisées plus maniables et plus souples sur les voies de terre au détriment des transports collectifs. L'état de ces voies routières est variable selon leurs natures et selon les saisons climatiques. En effet, même le réseau routier et pavé de construction récente ou réaménagé présente quelques dégradations qui la conséquence d'un manque d'entretien et d'indiscipline de certains usagers. Au nombre des principaux axes routiers dégradés, on peut préciser : l'axe Agata-Avrankou centre, l'axe carrefour Sèmè-Djèrègbé et l'axe Carrefour Djèvali-Dangbo.



**Figure 3** : Réseau routier de l'agglomération de Porto-Novo

Ce qui complique la circulation des usagers qui en voulant éviter les crevasses évoluent en zigzag créant des accidents de circulation.

Plusieurs voies pavées aux caniveaux couverts de dalles en béton amovibles, ont leur protège enlevés. Cela rend difficile la circulation des piétons qui ne disposent que des trottoirs pour leur déplacement sur les axes routiers revêtus de l'agglomération. Sur les voies de terres, les crevasses que laissent les flaques d'eaux traversés à maintes reprises par des pneus des véhicules, réduisent considérablement les vitesses praticables et augmentent les frais d'entretien des véhicules. En saison de pluie, la situation s'aggrave comme cela a été souvent le cas sur les axes routiers : Ouinta-Ketonou, Avrankou centre-Djomon, Sohomey-Atchoukpa, etc. Les crevasses existantes sur ces voies se remplissent d'eaux qui deviennent boueuses après quelques passages des véhicules. Le marquage au sol est peu présent sur les voies routières de l'agglomération pour faute d'entretien sur les voies bitumées. Ce qui pose le problème de la répartition des trafics et de cohabitation des différents modes de transport. Il en résulte un usage en commun de toutes les chaussées par les cyclistes, les motocyclistes et les automobiles. La conséquence directe est la fréquence des accidents de circulation et le découragement de la pratique des modes actifs dont les usagers sont les plus vulnérables. Il en est de même que les conséquences d'absence d'espaces dédiés au stationnement. Les conducteurs stationnement anarchiquement pour ce fait sur les trottoirs réservés aux piétons, les obligeant ainsi de monter sur les chaussées.

### **3- Discussion**

La marche à pied est adoptée pour 13 % des déplacements enquêtés. Ce mode de transport est adopté par 88 % des enquêtés ne disposant pas de moyens de transport mécanisé individuel et sans possibilité de pratiquer le taxi moto ni l'usage du vélo. Elle est pratiquée partout dans l'agglomération. Ces résultats s'inscrivent dans la même logique que ceux obtenus par L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet et M. Sahabana (2005, p. 4) qui montrent que la part de la marche à pied dans les villes subsahariennes varie entre deux sur cinq déplacements quotidiens et trois sur quatre. Il en est de même avec les observations faites par AGETUR (2020, p. 111). D'après cet auteur, la marche à pied constitue le principal mode de locomotion, tout le monde marche : plus ou moins souvent, sur la totalité des déplacements et /ou en complément d'autre mode. Mais l'usage du vélo constitue une pratique en disparition progressive dans l'agglomération de Porto-Novo.

L'usage des deux-roues motorisés pour compte propre constitue dans l'agglomération de Porto-Novo un des principaux modes de transport urbain de personne. C'est ce que confirment les résultats de SSATP-Bénin (2019, p. 33) selon lesquels la flotte de véhicules à au Bénin se compose principalement de deux-roues motorisées de cylindrées comprises entre 100 et 125 cm<sup>3</sup>. Il démontre aussi que la possession de véhicules à quatre roues et plus reste faible et avoisine moins de 23 véhicules pour 1000 habitants en 2015. Dans l'agglomération de Porto-Novo, la locomotion par automobile est admirée mais sa possession et son usage est encore limité.

Le *Zémidjan* est quant-à-lui le mode de transport urbain le plus pratiqué dans l'agglomération. Il a servi à 41 % des déplacements urbains enquêtés dans l'agglomération. Ce qui confirme les résultats de N. Agossou (2004, p. 144) selon lesquels la diffusion du *Zémijan* à travers l'espace béninois en général, et celui de la région urbaine du littoral en particulier, donne aux habitants la possibilité d'une mobilité jamais connue par le passé. Dans une ville de Porto-Novo, le taxi moto a popularisé le transport sur courte distance. Il en est de même pour (M. R. Dindji et al, 2016, p. 1) pour qui Korhogo est un « terrain » entièrement investi et occupé par le taxi moto. Pour se faire plus modernisé que le taxi moto traditionnel en pratique dans l'agglomération, la société Gozem s'est spécifiée dans l'offre de Transport à la Demande grâce à l'application Gozem par laquelle se mettent en relation les passagers et les conducteurs des motos de l'entreprise. C'est en addition à ces modes que vient le taxi ville de la société DMBH Group. Cette dernière rend ses services à toute personne, partout dans l'agglomération et tous les jours au moyen de 12 véhicules. Ce qui s'apparente aux résultats de AGETUR (2020, p. 104) qui indiquent que le taxi urbain ou Bénin Taxi attend les réservations des clients sur le stade René Pleven de Cotonou via un central de réservation téléphonique ou une application. Le taxi tricycle quant-à-lui transporte des personnes aux effectifs de trois au maximum au tarif d'environ 100 F par passagers pour des distances comprises entre un et trois kilomètres. Ce mode est adopté dans l'agglomération à 46 % par de petites commerçantes et à 38 % par des artisans. Ces résultats sont similaires à ceux obtenus par J. Doherty, V. Bamba et I. K. Djodjo (2021, p. 12), qui démontrent que le taxi tricycle est pratiqué en majorité par des femmes se rendant au marché situé au terminus de la ligne.

Le réseau routier de l'agglomération de Porto-Novo est largement dominé par de voies en terre difficile d'accès aux véhicules de transport en temps de pluie. Long de 480,35 km, il est constitué de 291,12 km de voies en terre contre seulement 108,86 km de voies bitumées et 80,76 km de voies pavées, soit un total de 60,60 % de voie non revêtues. Ses résultats sont pratiquement identiques à ceux obtenus par S. Y. Hadiara, (2012, p. 152) qui montrent que le réseau routier du Niamey est faiblement revêtu rendant moins accessibles certains quartiers aux véhicules quatre roues-motorisés. Il en est de même pour Baglo, (2012, p. 4) qui prouvent que les infrastructures routières et équipements de transports routiers restent toujours insuffisants dans les grandes villes africaines et que Cotonou n'échappe pas à ce phénomène de besoins d'infrastructures routières

### **Conclusion**

Les offres de transports urbains de personnes jouent un rôle capital dans le fonctionnement et l'existence des villes. Elles reposent sur les services et les infrastructures indispensables à la réalisation des activités économiques voire sociales des villes. Sa qualité et ses performances dépendent des possibilités économiques des pays et des villes. L'agglomération de Porto-Novo avec un réseau routier très peu revêtu ne dispose d'aucun service de transport urbain en commun de personnes. Ses habitants se déplacent à travers quatre modes de transport individuel y compris les modes doux et cinq modes de transport pour compte autrui. L'ensemble des modes de transport urbain de personne payant appartient aux acteurs privés qui pratiquent pour leur service une tarification basée sur prix au juger. Très dominés par le taxi moto suivi par la motorisation les deux-roues motorisés pour compte propre, le choix modal est conditionné par les possibilités financières des populations et l'état des voies de circulation urbaine. L'état défectueux des voies de terre présentant des crevasses et des ondulations au cours des saisons sèches et des flaques d'eau pendant les saisons de pluies alourdit les budgets temps de transports et augmentent les frais d'entretien des véhicules. A n'en point douter, les offres de transports urbains de personnes sont encore loin en mesure de satisfaire convenablement les besoins des populations dans l'agglomération.

### **Références bibliographiques**

AGOSSOU Noukpo (2004) : Zemijan à Porto-Novo et Cotonou. *In* Autrepart (32), pp. 137-147

AGETUR (2020) : Mission d'élaboration des plans de mobilité urbaine des villes du Grand Nokoué. Cotonou : Rapport 2- Etat des lieux et besoins de mobilité, 162 p.

ATTIEN Kouakou et KONAN Jean-Michel (2017) : Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour la population.

Banque Mondiale (2008): Royaume du Maroc: Secteur des déplacements urbains. Rapport n°40199-MOR, 94 p.

BAGLO Arsène Ayaï (2013) : Les politiques de transport urbain pour une gestion durable de l'environnement : le cas de la ville de Cotonou en République du Bénin. Université d'Abomey-Calavi, 13 p.

DIAZ Olvera Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi (2005) : La marche à pied dans les villes africaines. *Transports* n° 429. Pp. 24-31. ISSN 0564-1373

DINDJI Médé Roger, DIABAGATE Abou, HOUENENOU Kouadio Denis et BROU Emile Koffi (2016) : Emergence de taxi-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : Les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir. *European scientific journal*, vol. 12, pp. 190-208

DOHERTY Jacob, BAMBA Vakaramoko et KASSI-DJODJO Irène (2021) : Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles '*salonis*' à Abidjan, Côte d'Ivoire. *Revue européenne de Géographie*, 43 p.

HADIARA Saïdou Yaye (2014) : Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine. *Histoire*. Université de Grenoble. Université Abdou Moumouni, 339 p.

HONVO Aser (2021) : Mutations socio-spatiales, territorialité et enjeux économiques au Sud du Plateau de Sakété (Bénin). Université d'Abomey-Calavi : Thèse de Doctorat en Géographie et gestion de l'environnement, 338 p.

INSAE (2004 et 2015) : RGPH 3 et 4 : Cahier des villages et quartier de ville, département de l'Ouémé. Cotonou, 27 p. et 33 p.

Ministère des Infrastructures et de Transports (2017) : Annuaire statistique 2013-2016. Cotonou, 124 p.

OECD (2008) : Les dynamiques démographiques. *In Rapport Afrique de l'Ouest 2007-2008*, pp. 130-143

SSATP-Bénin (2019) : Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Bénin. République du Bénin : Document de politique et de stratégie, 45 p.

STUCKI Martin (2016) : Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes africaines. Document de travail n° 106, Washington, 87 p.

VIGNINNOU Toussaint (2010) : La périurbanisation de Porto-Novo : dynamique et impacts environnementaux. Université d'Abomey-Calavi : Thèse de Doctorat Unique en Géographie et gestion de l'environnement, 371 p.