

Transport Rural et Echanges Commerciaux dans la Commune de Kerou

[Rural Transport and Commercial Exchanges in the Municipality of Kerou]

HOUINSOU T. Auguste ; Moussa GIBIGAYE et SABI YO BONI Azizou

Departement De Geographie



Résumé - Le développement du transport et les échanges commerciaux reflètent le niveau d'évolution économique d'une société. L'un des problèmes posés ici est de comprendre la faiblesse du système de transport rural et son influence sur les échanges commerciaux dans la commune de Kérou.

La démarche méthodologique utilisée pour atteindre cet objectif comporte la recherche documentaire et les travaux de terrain. Le traitement des données et l'analyse des résultats ont été rendus possible grâce à l'utilisation du modèle d'analyse SWOT.

Les résultats obtenus ont montré que les potentialités de cette commune sont peu ou pas exploitées, notamment au niveau du secteur de l'agriculture, du transport et du commerce. Surtout sa position intermédiaire entre l'Atacora et l'Alibori offre un atout pour les échanges commerciaux avec les grandes villes de la région (Malanville, Parakou, Natitingou et Djougou). Avec un cheptel bovin assez élevé par rapport aux autres communes de l'Atacora-Donga, la ville de Kérou abrite un grand marché de bétail où 760 à 1000 bovins sont échangés ou vendus par jour de marché.

Malgré ces atouts, plusieurs obstacles se dressent contre le développement des activités du transport et du commerce. Durant les trois dernières décennies, le pourcentage du réseau en bon état reste de 31% pour les Routes Nationales revêtues, 10 % pour les routes nationales non revêtues et de l'ordre de 4 % pour la voirie urbaine toutes catégories confondues. 88 % des routes ne sont donc pas praticables en saison des pluies et certaines zones demeurent encore enclavées y compris des zones à fortes potentialités agricoles. Les effets immédiats de ces obstacles sont le changement des prix relatifs des biens importés et locaux sans oublier les frais élevés du transport. Cela constitue un véritable problème pour les petits commerçants et les paysans aux revenus bas. Dans la perspective d'un développement local durable, l'urgence est de prendre les mesures adaptables à la synergie qui existe entre les opportunités et les menaces du secteur de transport et des échanges commerciaux de la commune.

Mots Clés – Kérou; Echanges Commerciaux ; Obstacles ; Transport Rural.

Abstract - The development of the transportation and the commercial exchanges reflect the level of evolution economic of a society. One of the calm problems here is to understand the weakness of the farming transportation system and his/her/it's the influence on the commercial exchanges in the township of Kérou. The methodological gait used to reach this objective includes the documentary research and the works of land. The treatment of the data and the analysis of the results have been made possible thanks to the use of the model of SWOT analysis. The gotten results showed that the potentialities of this township are little or exploited not, notably to the level of the sector of agriculture, the transportation and the trade. Especially his/her/its intermediate position between the Atacora and the Alibori offers an asset for the commercial exchanges with the big cities of the region (Malanville, Parakou, Natitingou and Djougou). With an elevated enough bovine livestock in relation to the other townships of the Atacora-Donga, the city of Kérou shelters a big market of livestock where 760 à 1000 bovine are exchanged sold either per day of market.

In spite of these assets, several obstacles stand against the development of the activities of the transportation and the trade. During the last three decades, the percentage of the network in good state remained of 31% for the donned National Roads, 10% for the non-donned national roads and of the order of 4% for the urban road network all disconcerted categories. 88% of the roads are not therefore practicable in season of rains and some zones stay enclosed again including zones to strong agricultural potentialities. The immediate effects of these obstacles are the change of the relative prices of goods imported and local without forgetting the expenses raised of the transportation. It constitutes a real problem for the small tradesmen and the peasants to the low incomes. In the perspective of a lasting local development, the emergency is to take the measures adaptable to the synergy that exists between the opportunities and the threats of the sector of transportation and the commercial exchanges of the township.

Keywords - Kérou ; Commercial Exchanges ; Obstacles ; Farming Transportation.

INTRODUCTION

De tous les modes de transports présents dans le monde (terrestre, maritime, fluvial, ferroviaire et aérien), la voie routière représente de loin le moyen privilégié de transport de marchandises et de personnes (N'guessan, 2003). D'après l'auteur, suivant les pays, entre 60 % et 90 % du commerce international s'effectue par voie routière. Selon Ninotet *al.* (2005), l'essor du monde rural pendant les quatre dernières décennies témoigne de l'intégration croissante des campagnes aux circuits commerciaux dont les connections au commerce international et au commerce local sont nombreuses. C'est ce qui certainement amène Mérenne (2008), à dire que le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés où chacun se déplace et où circulent les produits, l'argent et les informations.

Au Bénin, le transport s'invite dans tous les domaines d'activité quelle que soit l'influence de la distance entre les marchés d'échange. Selon Fiamohe (2009) la distance entre les marchés est un facteur pénalisant. Dans la même logique, Disdier et Head (2004) observent que, la distance a un impact plus marqué sur le commerce entre les pays peu développés. Il ressort donc que, la qualité des infrastructures détermine alors l'ampleur des échanges commerciaux. D'ailleurs N'Bessa (2009), montre que les infrastructures routières sont relativement importantes dans les échanges commerciaux et facilitent les relations d'échanges entre les localités rurales environnantes et les centres urbains.

Dans le **département** de l'Atacora et plus précisément dans les communes de Kérou, Kouandé et Péhunco (2KP) le

coût du transport est déterminé en fonction de l'état de la route et de la distance entre les marchés (Molli *et al.*, 2012). La commune de Kérou souffre de l'insuffisance des infrastructures routières, économiques et marchandes malgré qu'elle fasse partie des trois meilleures communes productrice de coton au Bénin. Ceci compromet à cours sur, son développement économique. Ainsi, l'objectif global de cette recherche est de déterminer l'influence du transport sur les échanges commerciaux de la commune de Kérou

I. MILIEU D'ETUDE

1.1 Situation géographique

La Commune de Kérou est l'une des neuf communes que compte le **département** de l'Atacora.

Elle est située au Nord-Est du département et s'étend entre les vallées de l'Alibori à l'Est, la chaîne de l'Atacora à l'Ouest et le fleuve Pendjari au Nord-Ouest. Elle est limitée au Nord par la République du Burkina-Faso, au Nord-Ouest par la Commune de Tanguiéta, à l'Ouest par la commune de Kouandé, au Sud par la Commune de Péhunco et à l'Est par les communes de Banikoara et de Gogounou (département de l'Alibori). Elle est comprise entre 10°26' et 11°23' de latitude Nord et 1°26' et 2°16' de longitude Est. Cette Commune couvre une superficie totale de 3 745 Km² et compte quatre (04) arrondissements et vingt-huit (28) villages et quartiers de ville (LABEE, FLASH, UAC, 2014). Voir la carte ci-dessous. La figure 1 présente la situation géographique de la Commune de Kérou

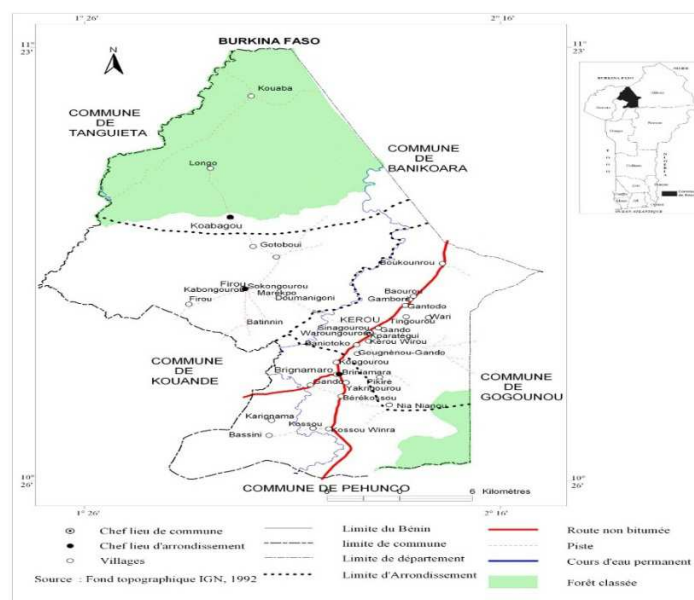


Figure 1: Situation géographique de la Commune de Kérou

1.2 Milieu physique

De façon globale, le relief de la commune ne présente pas de grandes dénivellations sauf du côté Ouest où elle reçoit une portion de la partie terminale de la chaîne de l'Atacora (Arrondissement de Firou et de Kaobagou). Ce qui justifie la présence des vallées encaissées sur les pistes de désertes de ces localités.

Mais la plus grande partie de la **commune** est située dans la pénéplaine qui s'étire dans la ligne de partage des eaux entre les bassins du fleuve Niger au Nord et celui de l'Océan Atlantique au Sud. La figure 5 qui suit, présente la morphologie de la commune de Kérou.

Cette zone soudanienne sèche à deux saisons contrastées (une saison sèche de mi-octobre à avril, une saison pluvieuse de mai à mi-octobre) est caractérisée par des températures moyennes mensuelles variant de 16,1° à 38,7°C. Elle enregistre une pluviométrie moyenne de 1 000 mm d'eau par an. Le harmattan, un vent froid et sec, qui souffle entre décembre et mi-mars entraîne parfois dans la commune une amplitude thermique de plus de 10° C. Pendant ces périodes, la plupart des routes sont inondées et dont la praticabilité devient très difficile. La figure 2 présente le régime pluviométrique de la Commune de Kérou.

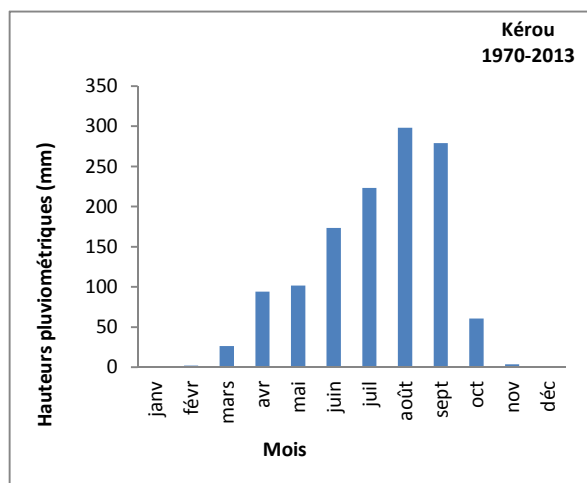


Figure 2 : Régime pluviométrique de la Commune de Kérou

Source : ASECNA, 2014

L'examen de la figure montre que les mois de juin, juillet, août et septembre enregistrent les pluies considérables avec un maximum en août. Cette période correspond au cœur de la saison pluvieuse. En Ces périodes, les routes et pistes en terre de barre, reliant les marchés sont difficilement praticables comme l'indique la photo 5. Sur la même période, les températures moyennes interannuelles varient entre 26°C et 28°C (ASECNA, 2014)

Du point de vue formation végétale, elle reste une région de savane arborée. Cette formation végétale se rencontre en particulier dans les forêts classées de l'Alibori supérieur et la zone cynégétique de l'Atacora (zone de chasse de la Mékrou).

Le long des cours d'eau comme la Mékrou et l'Alibori, cette formation forme des galeries forestières. Cette savane est soumise à une forte dégradation due aux défrichements pour l'agriculture.

On rencontre de plus en plus des mosaïques et de jachère où prédominent (karité) et (néré) à la place des formations naturelles. Certaines espèces végétales utiles sont de plus en plus rares. Il s'agit entre autres du *Borrassuséthiopium* (Rhônier) ; *KhayaSenegalensis* (Caïlcédrat) ; *Pterocarpus SPP* (Venn).

Il existe plusieurs catégories de sol à Kérou qui sont favorables à la production agricole, principale activité économique de cette Commune. La figure 3 présente sa formation pédologique.

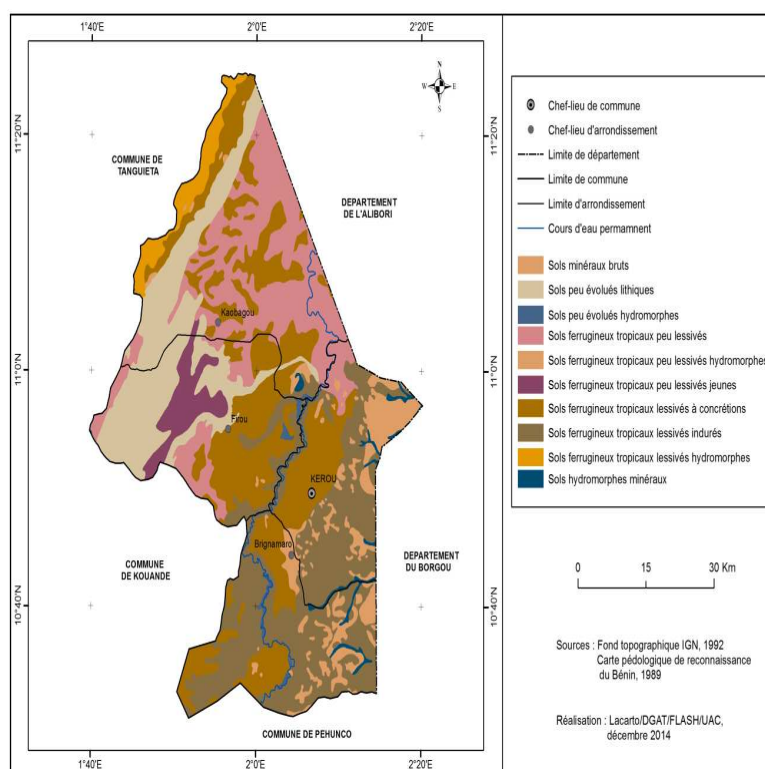


Figure 3 : Formation Pédologique de la commune de Kérou

L'examen de cette figure révèle qu'il existe une variété de sols dans la commune de Kérou à savoir :

- ✓ Les sols minéraux bruts, les sols peu évolués lithiques et hydromorphes ;
- ✓ Les sols ferrugineux tropicaux peu lessivés jeunes, à concrétion, indurés et hydromorphes ;

Les sols hydromorphes minéraux et les sols hydromorphes qui sont rencontrés dans les zones marécageuses et dans les bas-fonds. Il est également observé dans les zones de forêts classées (au Nord de la commune), des sols noirs très riches ; c'est le cas des localités de Pikiré, FêtékouFirou et Kaobagou. Moins de la moitié des terres agricoles à statut foncier assez souple sont aujourd'hui exploitées.

Ces catégories de sols développés sous un climat à une saison sèche et une saison pluvieuse portent des formations

végétales variées et sont beaucoup plus favorable aux activités agricoles d'autant plus que l'économie du secteur d'étude est essentiellement basée sur l'agriculture, l'élevage et la pêche.

Hydrographie

On rencontre dans la commune deux grandes rivières permanentes à savoir : la Mékrou et la Pendjari avec des affluents à régime torrentiel. Les affluents de l'Alibori colonisent la partie Est de la commune. Il y a ensuite les cours d'eau sur lesquels plusieurs ouvrages d'affranchissement ont été réalisés en vue de désenclaver certains villages et quartiers de ville. Il s'agit notamment des ponts tels que celui de Yakrigorou et Bonni sur la mékrou pour rallier d'une part la commune de Kouandé et d'autre part les autres arrondissements de la commune à savoir Firou et Kaobagou comme le montre la planche 1



Photo3 : Pont de Yakrigorou sur le fleuve Mékrou (axe Kérou-Kouandé)



Photo4 : Pont de Bonni sur la Mékrou (axe Kérou-Firou-Kaobagou)

Planche1: Ouvrages d'affranchissement

Prise de vues :SABI YO,septembre 2014

L'observation de la Planche 1 indique la présence de deux ouvrages d'affranchissement sur les axes Kérou-Firou-Kaobagou et Kérou-Kouandé. Ces deux grands ponts permettent de relier d'une part la commune de Kouandé à celle de Kérou et d'autre part les autres arrondissements de la commune à savoir Firou, Kaobagou et autres villages.

1.3 Milieu humain

La commune de Kérou a été pendant longtemps un pôle d'attraction des populations d'origines diverses. Ainsi on

distingue trois principaux groupes sociolinguistiques. Il s'agit notamment des baatombu qui occupent la majeure partie du territoire; les gourmantché se retrouvent dans les arrondissements de Firou et de Kaobagou, les peulhs nomades, quant à eux s'observent partout. ²

La population de cette commune a évolué de façon continue comme l'indique la figure 4 entre, 1979 et 2013.

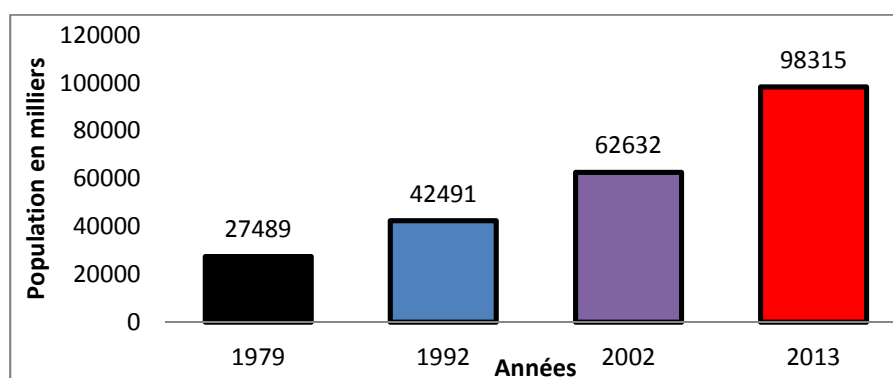


Figure 4 : Population de la commune de Kérou en 1979, 1992, 2002 et 2013

Source : INSAE, RGPH 1, 2, 3 et 4,

L'observation de cette figure montre que la population de la Commune de Kérou était d'environ 27489 habitants en 1979 pour atteindre 98 315 habitants en 2013 (INSAE RGPH 4). Cette évolution de la population ne serait pas sans conséquence sur les ressources naturelles en général et sur les échanges commerciaux en particulier, d'autant plus que l'économie du secteur d'étude est essentiellement basée sur l'agriculture, l'élevage et la chasse.

II. MATERIELET METHODES

2.1 Techniqueset outils de collecte des données

Pour réaliser ce travail, le matériel et les outils suivants a été utilisés : la carte topographique a servi à identifier les infrastructures de transport routier disponibles, les milieux difficiles d'accès. Le GPS a été utilisé pour la prise des coordonnées géographiques des routes, des gares routières et des marchés, le guide d'entretien, la grille d'observation, le

questionnaire d'enquête, un appareil photo numérique est utilisé pour la prise de quelques vues des infrastructures de transport et infrastructures immobilières.

2.2-Méthode de collecte

Elle comprend la recherche documentaire et les travaux de terrain.

Outre la recherche documentaire, les travaux de terrain ont consisté à la collecte des données complémentaires sur le terrain. ils sont faits grâce aux techniques de collectes des données que sont : la pré-enquête, elle a permis de se familiariser avec le milieu d'étude et d'être en contact avec toutes les personnes ressources qui interviennent dans la réalisation et la gestion des infrastructures de transport ; l'enquête proprement dite pendant laquelle un questionnaire a été adressé aux acteurs du transport comme : les conducteurs de taxis motos, des chauffeurs de véhicules ou camions, les commerçants, les autorités communales et paysannes. Un entretien a été réalisé pour recueillir des informations utiles sur le transport auprès des marchands et les transporteurs. A cette étape, des questionnaires ont été utilisés. Ensuite, les aspects concernant les motivations des différents syndicats de transporteurs, l'intérêt qu'accordent les dirigeants communaux à la réalisation et l'entretien des infrastructures marchandes, ainsi que l'utilité des routes dans les différentes activités des populations. A cette étape, un guide d'entretien a été utilisé. Le MARP et le focusgroupe ont permis de collecter les informations relatives aux problèmes de développement des 2KP en relation avec les infrastructures routières. La planche 2 montre deux de ces entretiens avec les populations locales.



Planche 2 : Focus groupe à Fètèkou et sur l'axe Fètèkou-Alibori.

Prise de vues :SABI YO,septembre 2014

2.2.1 Echantillonnage et échantillon

L'échantillon des personnes interviewées est déterminé par la méthode de choix raisonnée. A cet effet, un échantillon de cent vingt-cinq ménages a été sélectionné. Les critères suivants ont guidé le choix de ces personnes :

- Connaître le réseau routier de la Commune ;
- Fréquenter régulièrement les différents marchés de la Commune.
- être Paysan ou Artisan actif dans la localité ;
- être membre du syndicat des commerçants ou des conducteurs de Kérou ;
- être autorité communale, chef de village ou sage ayant une bonne connaissance du milieu

Ces critères ont permis de s'intéresser aux catégories socioprofessionnelles inscrites dans le tableau I.

Tableau I: Répartition de personnes enquêtées

Critères considérés	Effectifs	Nombre d'enquêtés
Paysans et Artisans	50	20
Commerçants	30	10
Conducteurs (chauffeurs et taxi-motos)	40	15
TOTAL	125	45

Source : Travail préparatoire aux enquêtes, 2014

Les enquêtes se sont réalisées dans les villages et villes suivants : Kérou, Brignamaro, Pikiré, Fètèkou, Firou,

Kossou, Ouoré, Ouinra, Djoléni, Kaobagou, Boukoubourou, Yakrigourou.

Au total, 45 personnes ont été enquêtées dont 20 Paysans et Artisans, 10 Commerçants, 15 Conducteurs (chauffeurs et taxi-motos) et 3 autorités communales.

2.3 Traitement des données et analyse des résultats

Cette phase correspond au dépouillement, analyse et la synthèse des données collectées. En effet, les questionnaires utilisés sont dépouillés manuellement et les informations collectées sont traitées au moyen d'outils appropriés. Il s'agit des logiciels Word pour les textes, Excel pour les tableaux et graphiques.

Pour analyser les données, le modèle SWOT est utilisé. Il a permis d'identifier les facteurs (physiques, humains et socio-économiques) internes et externes qui influencent le transport et les échanges commerciaux de la commune. Les facteurs internes concernent les forces et faiblesses tandis que les facteurs externes intéressent les opportunités et menaces qui agissent sur ce secteur d'activité. L'identification de ces différents facteurs a permis de définir une stratégie efficace pouvant maximiser les forces et mieux exploiter les opportunités, minimiser les faiblesses, faire face aux menaces et si possible transformer ces deux derniers en forces ou opportunités.

III. RESULTATS ET DISCUSSION

3.1 Infrastructures économiques marchandes (IEM) et moyens de transport

Il est utile de signaler d'entrée de jeu que les IEM concernées par la présente étude intègrent les pistes, les routes et les équipements économiques simples. Si la réalisation d'une infrastructure économique se justifie toujours, il n'en est pas de même d'une infrastructure marchande ; qui elle, peut ne pas être justifiée. Ceci étant, il s'agira essentiellement des marchés, des gares routières, des

aires de stationnement, des marchés à bétail, des magasins, des parcs, des unités de transformation etc. Quant aux différents modes de transport qui accompagnent ce système, il sera question des moyens utilisés pour le déplacement des biens et des personnes.

3-1-1. Infrastructures économiques marchandes (IEM) couramment rencontrées dans la commune de Kérou.

La commune de Kérou est caractérisée par la diversité de son réseau routier et pistes rurales non bitumé et de faible qualité. En se basant sur les classifications des ministères sectoriels et les ambitions de la nouvelle stratégie de la Direction Départementale du Commerce (DDC) de l'Atacora, il est noté la présence de plusieurs types d'infrastructures notamment les infrastructures de production et de soutien à la production, d'appui à la commercialisation et de transformation

3-1-1-1. Infrastructures de production et de soutien à la production

Au fait, les infrastructures de production sont des infrastructures économiques. Il s'agit ici des pistes rurales, les voies artérielles, des routes nationales, des périmètres aménagés, des mini barrages, des retenues d'eau, des couloirs de passage des boeufs, des parcs de vaccination.

➤ Pistes de dessertes rurales

Elles ont pour rôle essentiel de permettre l'accès aux différents villages. Ce sont des voies d'emprise inférieure ou égale à 20 mètres. Leurs chaussées sont peu larges et mesurent en moyenne 6 mètres. Elles sont généralement construites en terre puis rechargées en latérite. Les pistes de desserte rurale sont très nombreuses et non numérotées. La planche 6 présente un exemple de piste disponible à Kérou.



Photo11:Pistes rurale, Kérou-Firou



Photo12:Pistes rurale, Kérou-Pikiré

Planche 6: pistes de desserte rurale
Prise de vues : SABI YO, septembre 2014

L'observation de cette planche montre que la plupart des routes sont restreintes de même que les abords ne sont protégés, ce qui occasionne souvent la destruction fréquente de la chaussée de plusieurs pistes chaque année avec d'énormes impacts sur le quotidien des usagers. Le réseau routier de cette commune est tout de même confronté aux problèmes d'insuffisance d'entretien. Ce qui nécessite de réaliser de grands travaux de réhabilitation voire la reconstruction ou le bitumage de la route nationale n°8, les voies artérielles du centre-ville de Kérou et les rues de dessertes.



Photo13 : Dépôt de bouteilles vides collectées et stockées à Kérou, à convoyer vers Cotonou. Photo 14 Caniveaux à ciel ouvert, quartier karigourou à Kérou

Planche 7: Caniveaux à ciel ouvert sur les routes artérielles à Kérou centre.

Prise de vues :SABI YO, septembre 2014

De l'observation de ces photos, il est à constater que les conducteurs de moto et de véhicule prennent de risque à traverser les planches en bois installées par la population le long des caniveaux afin de joindre les quartiers.

A la date d'aujourd'hui, une seule voie nationale traverse la commune.

➤ Routes nationales et pistes rurales

La route nationale n°8 reliant les communes (Péhunco-Kérou-Banikoara) est la seule route utilisée à Kérou pour des activités du transport et des échanges. Après 54 ans d'indépendance du Bénin, cette unique voie permettant l'accès au grand marché de Kérou, reste encore non revêtue ou en terre carrossable avec des ouvrages d'art et hydrauliques vétustes (ponts, ponceaux) et souffre du manque d'ouvrages d'assainissement. Selon 56% des personnes enquêtés, cette situation est due au non répartition équitable dans la distribution d'infrastructures spatiale du réseau routier du Bénin par l'Etat. Ce qui constitue pour eux, une discrimination entre les différentes localités du

➤ Voies artérielles

Dans le centre-ville de Kérou, il y a eu tout récemment en 2012 l'ouverture de plusieurs artères par la mairie pour faciliter la circulation entre les quartiers. Ce sont des voies de 30m d'emprise réalisées mais inachevées et dont la traversée des caniveaux à ciel ouvert crée des dégâts énormes à la population. La planche 7 montre quelques images de caniveaux à ciel ouvert.

pays en matière d'accessibilité aux services sociaux et d'écoulement des produits. Les infrastructures routières doivent faire corps avec le flux routier pour un désenclavement certain des localités du Bénin. Les pistes rurales sont surtout utilisées pour les activités agricoles et desservent les chefs-lieux d'arrondissement et autres villages. Bien que les routes officielles débouchent sur les principaux marchés, elles ne jouent au qu'un rôle secondaire dans le commerce informel parce que trop surveillées par les agents des douanes. La figure 5 fait le point des infrastructures routières de la Commune de Kérou.

L'analyse de cette figure montre que le réseau routier non seulement est très faible mais aussi constitué uniquement de pistes rurales dont la quasi-totalité ne sont pas aménagées et ne sont donc pas praticables surtout en saison des pluies. Beaucoup de voies rapides ne sont ni carrossables ni cyclables.

Il faut cependant noter la présence des infrastructures de production au niveau infra communal et communal.

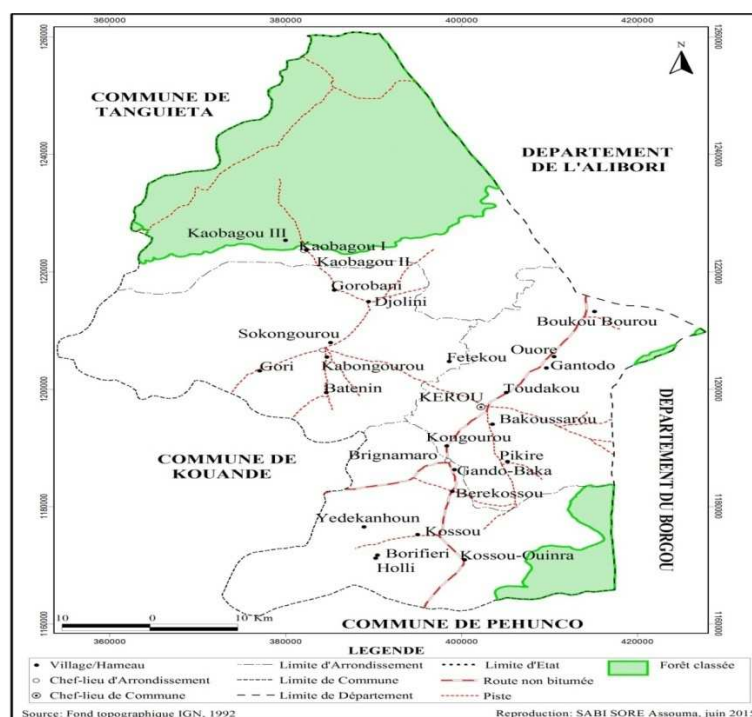


Figure 5 :Infrastructures routières de la Commune de Kérou.

3-2 Différents moyens de transport de la commune de Kérou

A Kérou comme partout dans la sous-région ouest africaine, il existe de nombreux moyens ou mode de transport parmi lesquels il est notamment distingué les gros porteurs et les petits camions, voiture et bien d'autres.

3-2-1. Gros tonnages

Ce type de transport est consacré uniquement au déplacement des marchandises et des biens c'est-à-dire un transport des pondérés, des produit manufacturés.

Dans la Commune de Kérou, le transport de gros tonnages n'est pas développé mais le peu de moyen enregistré montre qu'il participe au développement de la commune. En effet, ces véhicules se consacrent au transport des marchandises telles que les produits vivriers (haricot, maïs, manioc, igname, riz etc.). Si le maïs et le coton, principaux produits exportés sont évacués par les camions de 10 à 20 tonnes, ces même camions jouent également un rôle important dans le tissu économique de la commune car non seulement ils rendent service à leur propriétaire,

UNACOB et ou la mairie reçoivent aussi une somme forfaitaire de la part des conducteurs. Ce transport intègre plusieurs particuliers à savoir :

- des individus, un individu possède en moyenne trois à 5 camions pour ses activités ;
- des entreprises, sociétés ou associations paysannes disposent également de camions pour le déplacement de leurs marchandises composées généralement des produits agricoles tels que le maïs et coton, de matériaux de construction et des produits manufacturés, provenant de Cotonou, du Nigeria, du Togo et même d'autres origines. Aujourd'hui à Kérou, en dehors du coton, le transport des balles, de bouteilles de boisson par les transporteurs de gros tonnages est d'actualité et crée beaucoup d'emplois aux jeunes. La planche 5 présente un des dépôts d'une entreprise de collection de bouteilles vides dans le centre-ville de Kérou et deux gros porteurs vides en position de chargement de marchandises à l'auto gare de Firou.



Photo 9 : Dépôt de bouteilles vides collectées et stockées à Kérou, à convoyer vers Cotonou. *Planche 5: Quelques gros porteurs et marchandises rencontrés dans la Commune*

Prise de vue :SABI YO, septembre 2014

Ces images montrent des sacs de 100 kg de bouteilles vides qui sont convoyés régulièrement vers Cotonou dans des camions gros porteurs. Il en est de même que le transport des marchandises (sacs de maïs, d'ignames, des balles de tissus, etc.). Il faut noter que l'entreprise de bouteilles emploie beaucoup de jeunes avec l'existence d'association bien structurée et possède de nombreux magasins dans plusieurs villages ou quartiers de villes de la commune.

3-2-2 Mini bus, bâchée et taxis brousses

Ce type de moyen de transport a connu un développement dans les capitales et grandes villes ou ville secondaires africaines surtout après les années 1960. Il s'agit ici des véhicules dont la capacité varie de 9 à 20 places et de taille moyenne. Selon 46 % des conducteurs

enquêtés, ces véhicules non seulement coûtent moins cher (acquisition, entretien) par rapport aux gros porteurs mais aussi consomment moins de carburant. Ce qui expliquerait l'engouement qu'ont souvent les transporteurs pour ce type de véhicule. Ainsi dans la commune de Kérou, les passagers qui sont en majorité les commerçants prennent d'assaut les minibus et les bâchées du fait non seulement de leurs coûts abordables mais aussi leur résistance face à l'impraticabilité des routes par rapport aux taxi-brousse. En effet, les trafics Kérou-Parakou et Kérou-Banikoara sont respectivement de 6000 et 1500 F CFA alors que ceux-ci sont respectivement de 10000 et 2500 F CFA en taxi-brousse. En plus de ces coûts, les passagers déplorent toujours l'entassement des personnes et des bagages depuis l'auto gare et le long du trajet comme le montre la planche 7.



Photo 11: Taxi-brousse stationné à l'auto gare



Photo 12 : Départ d'une bâchée de l'auto gare

deBoukoubouroude Firou.

Planche 7: Quelques moyens de transport

Prise de vue :SABI YO,septembre 2014

3-2-3. Tricycles

Le tricycle est un moyen de transport apprécié par 90% de la population enquêtés en matière de sécurité du transport des marchandises. Il est à noter que ce nouveau moyen de transport se développe considérablement dans la Commune. Ceux sont les grands producteurs de maïs, de coton et les commerçants de Kérou qui possèdent majoritairement les tricycles pour le ramassage des produits agricoles et des marchandises. Les artisans (maçon, menuisier, soudeur, etc.



Photo 13: Tricycle transportant les marchandises

...) en minorités pour l'instant, possèdent également des tricycles qu'ils utilisent pour renforcer les brouettes. Pour les maçons, l'usage du tricycle favorise la réduction du coût du transport du sable et autres matériaux de construction. Il faut noter qu'à Kérou ce nouveau moyen de transport à 3 roues a réduit de 50 % des pousseurs de charrettes dans les marchés. L'image de la planche 8 montre quelques usages du tricycle.



Photo 14 : Tricycle transportant du sable à Firou

Planche 8: Nouveau moyen de transport à 3 roues

Prise de vue SABI YO, septembre 2014

L'observation de cette planche 8 révèle les multiples utilisations du tricycle dans le secteur du transport à Kérou : transport des produits agricoles, des marchandises et même les matériaux de construction comme le sable.

3-2-4. Taxis-moto

Après 54 ans d'indépendance, la Commune de Kérou demeure encore l'une des zones les plus enclavées du Bénin. Face à l'incapacité du gouvernement de doter les commune et des villes de réseaux routiers adéquats et de mode confortables de transport collectifs et publics, il s'est développé dans cette région comme un peu partout dans le pays, un mode de transport particulier, le transport motorisé communément appelé 'Zémidjan'. Il permet de desservir les rues secondaires et tertiaires et permet à ceux qui l'empruntent de produire la richesse. Aujourd'hui, il semble structurer l'espace, résoudre un problème social et économique. Les enquêtes ont montré que les prix de transport en taxi-moto varient en fonction de la distance et

de l'état de la voie. Par exemple l'axe Kérou-Brignamaro, 12 km est de 500f et la piste Kérou-Fètékou, 8 km est de 500 à 600f CFA en taxi-moto à cause de l'état dégradé de cette piste.

La fonction de taxi-moto veut que la motocyclette appropriée soit dotée d'une puissance considérable eu égard aux lourdes charges qu'elle devra porter.

Pour ce faire, les motocyclettes légères ne sont pas utilisées. Les marques qui s'adaptent bien à ce type de transport sont les marques résistantes. Il s'agit des marques SUZUKI 80, 90, 100 et 125 ; KAWAZAKI 100 et 125 ; YAMAHA 50, 80, 90, 100 et 125 ; HONDA ou kinco 100, 125 ; les Bajaj et Sanya 125. Ces dernières sont plus utilisées à cause de leur commodité et de leur forme. Selon 92 % des Zémidjan enquêtés, les motos de marque Bajaj sont encore plus adaptables et consomment moins de carburant. La planche 9 présente les types de motos souvent rencontrés dans la commune pour le taxi-moto.



Photo15: Parking taxi moto à Brignamaro



Photo 16: Paillotte des Zémidjans au marché de la ville centre.

Planche 9: Types de motos utilisés pour le taxi-moto

Prise de vue : SABI YO, septembre 2014

L'observation de cette planche montre que les motos Bajaj sont les plus utilisés non seulement à cause de leur résistance et de leur faible consommation mais aussi de leur siège long et confortable pour le transport des personnes et de gros bagages.

Au sein du groupe social que constituent les personnes qui utilisent les motos pour desservir les zones d'accès difficiles, on distingue deux sous-groupes de conducteurs, à savoir:

- ceux qui sont propriétaire d'une motocyclette et qui roulent pour eux-mêmes,
- ceux qui sont en contrat, c'est-à-dire ceux à qui on confie une moto et qui payent soit quotidiennement, soit hebdomadairement ou mensuellement un montant jusqu'à l'épuisement total de la somme indiqué dans les clauses du contrat. Le conducteur devient propriétaire de la motocyclette après épuisement total du contrat. Il est utile de souligner que dans la commune de Kérou ce dernier sous-groupe est de moins en moins pratiqué de nos jours car la plus part des jeunes qui pratiquent cette activité s'acquièrent une moto après la vente de leur coton ou après un an de travaux au Nigeria.

3-3. Etat des voies

La quasi-totalité des voies de la commune de Kérou sont en mauvaises états du fait non seulement de leur exigüité,

mais aussi du manque de leur entretien régulier et à temps. Dans le secteur d'étude, la route représente 100 % du trafic de marchandises et de passagers. Malheureusement aucune de ces routes n'est ni en bon état ni praticable en tout temps. Selon Fiamohé, (2009), on considère que la route est en bon état si elle est entièrement revêtue avec une bonne praticabilité. Elle est en mauvais état si elle est soit partiellement revêtue, soit non revêtue présentant de façon générale un état passable de praticabilité. Ceci étant ,93 % des enquêtés dans ce domaine, ont affirmé que toutes les pistes rurales de la commune ainsi que la route nationale n°8, axe (Djougou- Péhuco-Kérou-Banikoara) sont en mauvais état. Selon eux, en saison pluvieuse les usagers mettent beaucoup de temps à parcourir une petite distance. Par exemple sur le tronçon Firou-Kérou (25 km) les conducteurs de moto y perdent 4 heures tandis que les chauffeurs passent souvent une demi-journée de route, parfois sont bloqués en pleine forêt et y passent la nuit à cause d'une panne ou soit de l'enfoncement. Cette situation engendre souvent d'énorme pertes sur la qualité des produits, surtout les produits périssables et provoquent ainsi une diminution de leur valeur. Or, plus la route est en mauvais état, plus le délai du transport s'allonge. C'est ce qui explique la variation des coûts élevés du transport sur les axes presque de courtes distances dans la localité. La planche 10 présente quelques exemples de l'état des voies en saison pluvieuse.



Photo 17 :Camion bloqué sur une chaussée glissante (axe Kérou-Banikoara)

Planche 1: Quelques endroits de la route nationale n°8

Prise de vues :SABI YO, septembre 2014

L'observation de la planche10 indique la présence des zones de platinage avec des nids de poules (des trous). Il est observé également le blocage d'un camion gros porteur enfoncé sur une chaussée glissante. Ceci montre que les routes et pistes en terre de barre, reliant les marchés sont difficilement praticables en période des pluies au grand désarroi des commerçants qui se plaignent de leur mauvais état pendant la saison humide et de la poussière en saison sèche. En général, les infrastructures routières sont très mauvaises et moins développées dans les 2KP en général et dans la commune de Kérou en particulier par rapport à d'autres régions du Bénin.

3-4. Accès au Transport

Très peu de commerçants possèdent leurs propres moyens de transport. Ceux qui n'en possèdent pas, recourent aux services d'un transporteur ou louent: camions, camionnettes, charrettes, tricycles et même des motocyclettes et des bicyclettes pour leurs activités. Les véhicules les plus utilisés sont les camions et les camionnettes. A Kérou, il n'y a pas de restrictions sur le mouvement des produits agricoles à l'exception de l'exportation du maïs qui est interdite ces dernières années à cause de la politique de l'ONASA adoptée par le gouvernement. Cependant, 60 % des enquêtées ont mentionné l'existence de barrages routiers officiels érigés par les autorités locales pour collecter de l'argent (ristourne). En outre, certaines autorités locales des 2KP, interdisent le mouvement du riz en dehors de leurs communautés pour s'assurer un niveau minimum de réserve de sécurité pour les consommateurs locaux pendant les périodes de pénurie.

Le "crédit-stockage" ou warrantage agricole

Les petits paysans vendent habituellement leurs produits dès la récolte, lorsque les prix sont les plus bas, pour

rembourser leurs dettes ou engager des frais sur d'autres activités à réaliser (cérémonie, mariage etc.). Ce qui offre un avantage aux petits commerçants en stockant leurs produits dans un entrepôt fiable jusqu'à ce que les coûts augmentent.

Le manque de capital suffisant pour les petits négociants les empêche d'investir dans le stockage. Le manque de connaissance des techniques de stockage pour réduire les pertes contribue au flambé des prix.

L'accès au crédit pour les producteurs et commerçants est souvent cité comme un facteur handicapant les échanges commerciaux. Ceci du fait des taux d'intérêt élevés, du manque de garantie, des délais de remboursement trop courts, et des procédures administratives compliquées.

3-5. Impacts des services de transport sur les échanges commerciaux dans la commune de Kérou

Le développement du transport et les échanges commerciaux reflète le niveau d'évolution d'une société. Dans la commune de Kérou, les multiples biens et services dont les ménages ont besoin proviennent des échanges commerciaux et des productions propres. Mais les nombreuses obstacles qu'observent les services de transport et des échanges commerciaux mérite une attention particulière au regard des bouleversements de l'organisation spatiale et sociale constatés dans la commune.

Il faut noter en premier lieu que les prix des produits vivriers connaissent une importante variabilité intra-annuelle (avec parfois un doublement des prix entre la période de récolte et celle de soudure), et interannuelle (liée au résultat des campagnes agricoles, avec un prix pouvant s'effondrer durablement si la récolte est bonne, ou augmenter dans de grandes proportions si la récolte est mauvaise). 83 % des enquêtés explique cela par la variabilité du coût de carburant (gasoil, d'huile à moteur...),

des tracasseries policières et douanières, le mauvais état des routes tout au long du parcours. Ceci fait que le service du transport devient de plus en plus couteux. Par ailleurs, les chauffeurs ne respectent généralement pas les normes de chargement. Ils dépassent le tonnage prévu pour le camion. Ce qui a des conséquences sur la pneumatique et augmente les risques d'accident de circulation.

Discussion

Etat des voies

La quasi-totalité des voies de la commune de Kérou sont en mauvaises états du fait non seulement de leur exigüité, mais aussi du manque de leur entretien régulier et à temps. Dans le secteur d'étude, la route représente 100 % du trafic de marchandises et de passagers. Malheureusement aucune de ces routes n'est ni en bon état ni praticable en tout temps selon 93 % des enquêtés. Kpatoukpa (2016) dans ses recherches, a montré que près de 90 % du réseau routier de la commune de Bohicon est à l'état de dégradation occasionnant par moment des accidents de circulation. Cette situation pose le problème d'accessibilité aux zones de production et aux marchés de ventes.

Rôle des infrastructures dans les échanges commerciaux

Les infrastructures routières surtout les pistes de desserte rurales jouent un rôle déterminant dans le transport des personnes et des biens. Les routes les plus importantes sont les routes nationales n° 8 et n° 11. S'agissant des pistes rurales, il existe encore de nombreuses zones enclavées, y compris des zones à fortes potentialités agricoles dans la commune de Kérou. Dans la même lancée, N'Bessa (2009), a démontré que les infrastructures routières sont relativement importantes dans les échanges commerciaux et facilitent les relations d'échanges entre les localités rurales environnantes et les centres urbains. Donc le développement des échanges commerciaux est fortement dépendant de la qualité des infrastructures routières. Kouassi *et al.* (2005) ont montré que l'écart de 70 % observé entre les prix aux producteurs et les prix aux détails s'explique par les coûts de transport élevés, résultant de l'importance de la distance, de l'état des routes et de nombreuses routes.

IV. CONCLUSION

Au terme de cette étude, il faut retenir que les infrastructures de transport du secteur d'étude sont très peu développées. Même les routes les plus importantes qui sont les routes nationales n° 8 et n° 11 ne sont pas praticables toute l'année. Il existe encore de nombreuses zones enclavées, y compris des zones à fortes potentialités agricoles. Ceci montre que la commune connaît un déficit

énorme en matière d'infrastructures de transport car les multiples biens et services dont les ménages ont besoin proviennent des échanges commerciaux et des productions propres.

Les effets immédiats de ces obstacles sont donc le changement des prix relatifs des biens importés et locaux sans oublier les frais élevés du transport. Cela constitue un véritable problème pour les petits commerçants et les paysans aux revenus bas.

Toutefois, les forces de la commune s'expriment comme des potentialités et des atouts peu ou pas exploités au niveau du secteur de l'agriculture, du transport et du commerce : sa position géographique, sa bonne position en matière de culture de coton dans la zone cotonnière du Bénin. Moins de la moitié des terres agricoles à statut foncier assez souple sont aujourd'hui exploitées. Kérou abrite une entrée officielle des parcs nationaux du W et de la Pendjari presque pas utilisée. Il est alors impérieux que les autorités repensent la politique des infrastructures routières, économiques et marchandes pour impulser le développement rapide des échanges commerciaux et par ricochet le développement de Kérou.

REFERENCES

- [1] Disdier, A. C. et K. Head (2004), The puzzling persistence of the distance effect, 28;30;32;34-35;38;41-43;45-46 on bilateral trade. Mimeo, University.
- [2] Fiamohé, (2009), déterminants des échanges de produits vivriers sur les marches du Bénin. Unité d'économie rurale. Université Catholique de Louvain, Croix du Sud 2/15, 1348 Louvain – la – Neuve, Belgique : 09, 10 & 11 décembre 2009 – Montpellier, France. 30 p.
- [3] KPATOUKPA K.B. (2016) : *Rôle des infrastructures de transport routier dans le développement socio-économique de la commune de Bohicon*, Mémoire de DEA/GEN, EDP/FLASH/UAC, 105 p.
- [4] N'Bessa (2009), Les marchés ruraux périphériques dans l'approvisionnement urbain : cas de Cotonou et Abomey – Calavi, Maître de Conférences en Géographie ; Université d'Abomey – Calavi.
- [5] N'guessan (2003), La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne. Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne. Document d'analyse SSATP, n° 3 F.
- [6] Ninot M. L (2005); Nouveaux espaces, nouvelles centralités, Echanges et réseaux en milieu rural Sénégalais Article, 152 p.