

# *Mobilité De Service Entre Abomey-Calavi Et Cotonou Au Benin*

ZIME LAFIA Issihako ; VIGNINOU Toussaint

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

Département de Géographie et Aménagement du Territoire, Universitaire d'Abomey-Calavi.



**Résumé** – La mobilité des hommes, des biens et de l'information est une condition nécessaire de développement des activités économiques. Le présent travail vise à analyser la mobilité de service entre Abomey et Cotonou.

L'approche méthodologique utilisée est basée sur la collecte des données, leur traitement et l'analyse des résultats. La recherche documentaire et les enquêtes de terrain ont été les techniques de collecte de données. Le questionnaire, le guide d'entretien ont été les outils utilisés pour la collecte des données. 148 ménages ont été enquêtés. L'analyse des résultats a été faite par le modèle SWOT.

Les résultats des enquêtes montrent que 38% des usagers enquêtés possèdent au moins un véhicule qui leur assure la mobilité entre Abomey-Calavi et Cotonou. Ce taux est de 26% pour ceux qui possèdent 2 véhicules, soit 12% de moins que la première catégorie. Les propriétaires de 3 véhicules sont 23% alors que ceux de 4 véhicules font 4% de l'ensemble des enquêtés. Les fonctionnaires d'Etat occupent chaque jour le réseau routier pour 42% suivi des fonctionnaires du privé avec 33%. Il faut remarquer que ces deux catégories font plus de la moitié de l'effectif soit 75% des enquêtés. Ensuite, il y a les artisans avec 8%, les fonctionnaires libéraux (6%), les opérateurs économiques représentent 4%, les étudiants 2% et enfin catégorie autres fait 5 %. Dans cette catégorie, il s'agit des usagers qui effectuent les longs voyages, les mobilités pour loisir, santé mais qui partagent les mêmes réseaux routiers avec les autres catégories socio-professionnelles à chaque fois.

**Mots clés** – Abomey-Calavi ; Cotonou ; usager ; mobilité ; population.

**Abstract** – The mobility of people, goods and information is a necessary condition for the development of economic activities. This work aims to analyze the service mobility between Abomey-Calavi and Cotonou.

The methodological approach used is based on the collection of data, their processing and the analysis of the results. Documentary research and field surveys were the data collection techniques. The questionnaire and the interview guide were the tools used for data collection. 148 households were surveyed. The analysis of the results was made by the SWOT model.

The results of the surveys show that 38% of the users surveyed own at least one vehicle that provides mobility between Abomey-Calavi and Cotonou. This rate is 26% for those who own 2 vehicles, 12% less than the first category. The owners of 3 vehicles are 23% while those of 4 vehicles make up 4% of all respondents. State civil servants occupy the road network every day for 42% followed by private sector civil servants with 33%. It should be noted that these two categories make up more than half of the workforce according to 75% of respondents. Then there are craftsmen with 8%, liberal civil servants (6%), economic operators represent 4%, students 2% and finally others up to 5%. In this category, these are users who make long journeys, mobility for leisure, health but who share the same road networks with other socio-professional categories each time.

**Keywords** – Abomey-Calavi; Cotonou; user; mobility; population.

## I. INTRODUCTION ET JUSTIFICATION DU SUJET

Les pays de l'Afrique connaissent une croissance démographique et spatiale remarquable. Le transport facilite la mobilité humaine et le développement de plusieurs activités économiques. Les moyens de transports dans leur généralité sont des éléments de support déterminants pour les activités socio-économiques (pêche, commerce, production, tourisme...) et humaines (politique,

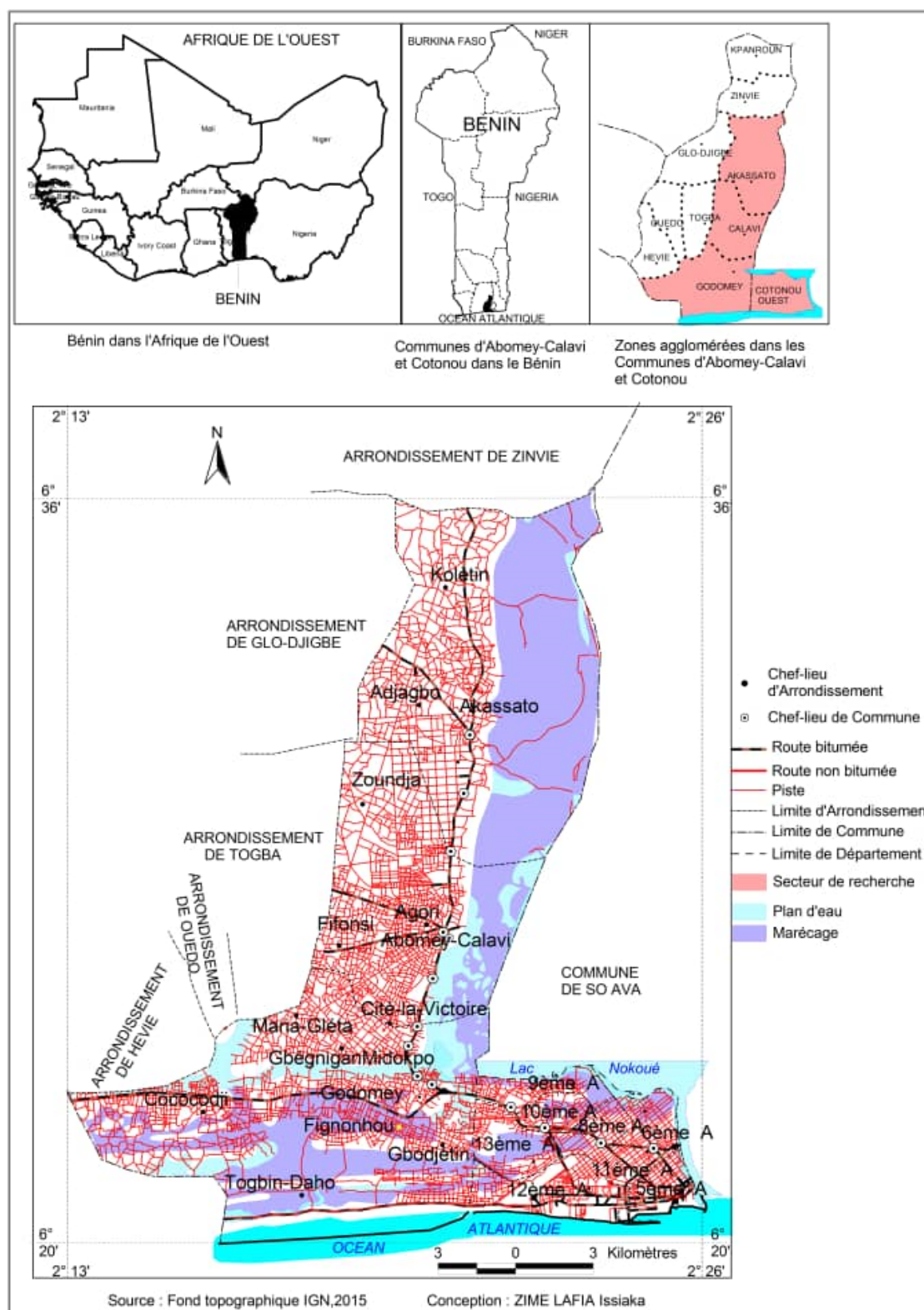
éducation, transport des biens et des personnes..) du peuple et un moyen capital d'accessibilité dans les divers endroits d'une région (M. Lihoussou, 2014, p. 8). Les infrastructures de transport mettent en relation les lieux, drainent et structurent les espaces, permettent de satisfaire les besoins (A. Vigani, 2009, p.8).

Au Bénin, on observe le développement accéléré et désordonné des villes. La population béninoise est passée de 3.331.210 habitants en 1979 (RGHP1) à 4.915.600 habitants en 1992 (RGHP2), à 7.633.000 habitants en 2002 (RGPH3) et à 9.983.884 habitants en 2013 (RGPH4) avec une superficie de 114.762 km<sup>2</sup> (INSAE, 2013). L'augmentation rapide de la population béninoise accompagnée de l'urbanisation, a pour conséquence la multiplication des problèmes de transports et de mobilité dans les grandes villes. Les transports sont ainsi un maillon essentiel de l'activité économique et jouent un rôle social très important (Badower cité par B. Somandjèdangbé, 2010, p.10). Selon M. Midingoyi (2012, p.12), la circulation modifie les phénomènes humains d'une part en créant des professions dans les agglomérations liées aux transports, et d'autre part, permet un bon échange entre les populations et favorise certaines transformations dans les productions ou consommations des populations.

Les villes d'Abomey-Calavi et de Cotonou ne sont pas épargnées par ces réalités. Elles sont confrontées au défi de la mobilité interurbaine. Ces villes se caractérisent par l'augmentation extrêmement rapide de leurs populations. Cette croissance démographique nécessite des systèmes plus adéquats pour la gestion de la mobilité de service des populations. En effet, ces villes souffrent d'une insuffisance d'infrastructures et de matériels de transport malgré les efforts fournis par les pouvoirs publics. Malgré l'existence de divers modes de transport (bicyclette, voiture personnelle et transport collectif), la question de la mobilité de service, des personnes et des biens demeure une préoccupation majeure dans le secteur de recherche.

## **II. SITUATION GEOGRAPHIQUE DU MILIEU DE RECHERCHE**

Les villes d'Abomey-Calavi et de Cotonou sont situées à 6°20' et 6°36' de la latitude Nord, 2°13' et 2°26' de longitude Est. Située dans le Golfe de Guinée, Cotonou, de par son importance démographique et son rôle majeur dans l'économie du Bénin, tient lieu de capitale économique, mais également politique (figure 1).



**Figure 1:** Situation géographique des villes d'Abomey-Calavi et de Cotonou

### III. MATERIEL ET METHODES

La méthodologie utilisée dans le cadre de cette recherche comprend : la collecte des données, leur traitement puis l'analyse des résultats.

Les données collectées sont des données sur les déplacements quotidiens. Les techniques de collecte de données telles que l'enquête par questionnaire et l'entretien ont été utilisées. En dehors des techniques, plusieurs outils ont été utilisés. Les entretiens ont été réalisés à l'aide d'un guide d'entretien avec les cibles identifiées. Le questionnaire a été adressé aux ménages ciblés.

Dans le cadre de ce travail, la technique de choix raisonné a été appliquée. Les critères de choix sont : avoir au moins 18 ans, être résident dans le secteur pendant au moins 10 ans, être dans le secteur du transport. Au total, 148 ménages et 17 autorités ont été enquêtés dans le cadre de ce travail.

Le traitement des données a été fait à l'aide des logiciels appropriés. Il s'agit notamment de Microsoft Word 2010 pour le traitement de texte et Microsoft Excel 2010 pour la réalisation des figures ; Arc-view 3.2 a été utilisé pour le traitement cartographique. Le modèle d'analyse des résultats utilisé est le modèle SWOT.

### IV. RESULTATS

On exprimera bien cette idée que l'enquête couvre et prend en compte les usagers à partir de carrefour de Misséssinto (Abomey-Calavi) au marché international de Dantokpa à (Cotonou) soient 12 points d'arrêt sur 30 kilomètres.

#### 4-1- Forme de la mobilité et comportement des usagers

Cette partie englobe le taux de motorisation des usagers, les délais de route pour aller au boulot comme au retour, les destinations et les lieux d'habitation des enquêtes de même que le taux d'occupation des voitures particulières.

##### 4-1-1- Equipement en automobile des enquêtés

Les usagers routiers de Cotonou et Abomey-Calavi ne possèdent pas tous le même nombre de voiture par ménage. Ainsi pour les mobilités, plusieurs véhicules peuvent appartenir au même foyer et cela pour diverses raisons. La figure 2 présente le nombre des véhicules dont chaque enquêté est propriétaire dans le milieu.

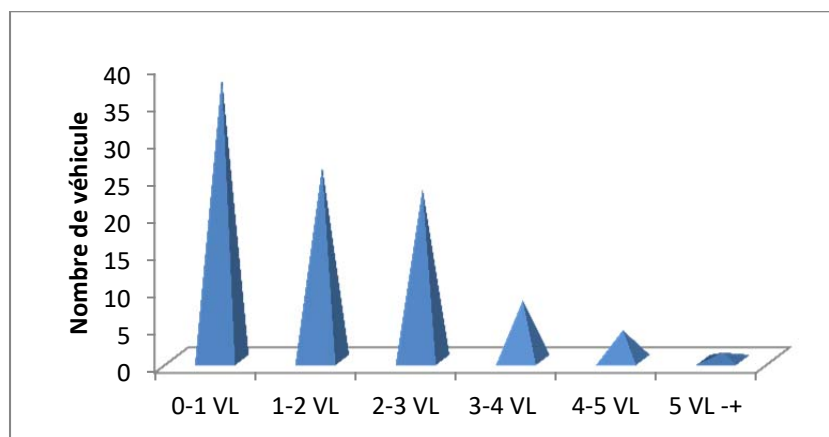


Figure 2 : Nombre de véhicule par enquêté

Source : Enquêtes de terrain, Septembre 2019

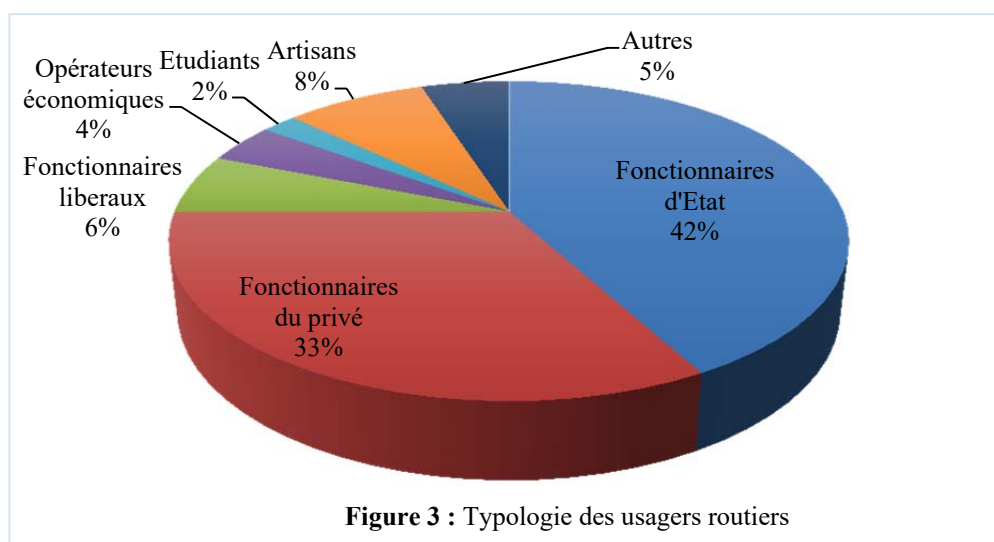
De l'analyse de la figure 2, il ressort que 38% des usagers enquêtés possède au moins un véhicule qui lui assure la mobilité entre Abomey-Calavi et Cotonou. Ce taux est de 26% pour ceux qui possèdent 2 véhicules soit 12% de moins que la première catégorie. Les propriétaires de 3 véhicules sont 23% alors que ceux de 4 véhicules font 4% de l'ensemble des enquêtés. Les personnes possédant 5 véhicules et plus sont de 1%. D'après les entretiens effectués, cette catégorie de propriétaire répartit les véhicules selon la méthode d'utilisation suivante :

01 véhicule pour amener les enfants à l'école, un autre pour les courses de madame, un troisième qui représente le véhicule privé, le quatrième et le cinquième sont des véhicules de services ou de fonction selon le cas.

Les propriétaires de véhicules ne sont pas tous de la même catégorie socioprofessionnelle ce qui explique les divers taux obtenus pour cette rubrique.

#### 4-1-2- Typologie des usagers

Plusieurs types d'acteurs routiers ont été enquêtés dans le cadre de leur mobilité de service. Les usagers de la route qui animent la mobilité à Cotonou et Abomey-Calavi sont de plusieurs horizons et secteurs d'activité variés. La figure 3 montre les diverses catégories d'agents qui animent la mobilité chaque jour pour se rendre au service à Cotonou.



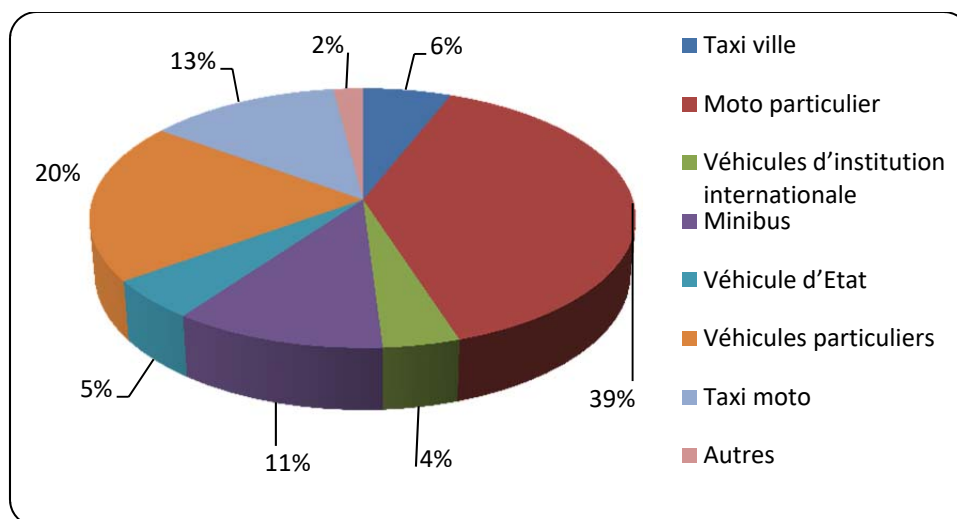
Source : Enquêtes de terrain, Septembre 2019

L'analyse de la figure 3 montre que les fonctionnaires d'Etat occupent chaque jour le réseau routier pour 42% suivi des fonctionnaires du privé avec 33%. Il faut remarquer que ces deux catégories font plus de la moitié de l'effectif avec 75% des enquêtés. Ensuite, les artisans avec 8%, les fonctionnaires libéraux pour 6%, les opérateurs économiques représentent 4%, les étudiants 2% et enfin les autres (5%). Dans cette catégorie, il s'agit des usagers qui effectuent les longs voyages, les mobilités pour loisir, santé mais qui partagent les mêmes réseaux routiers avec les autres catégories socio-professionnelles à chaque fois.

Ces usagers utilisent divers moyens de transport pour assurer leur mobilité de service. Ces moyens varient selon les catégories professionnelles des usagers.

#### 4-1-3- Moyens de transport roulant

Outre les modes non motorisés que sont la marche et le vélo, les types d'utilisation de véhicules et de moto sont variés dans le milieu d'étude. La figure 4 présente des moyens roulants utilisés par les usagers.



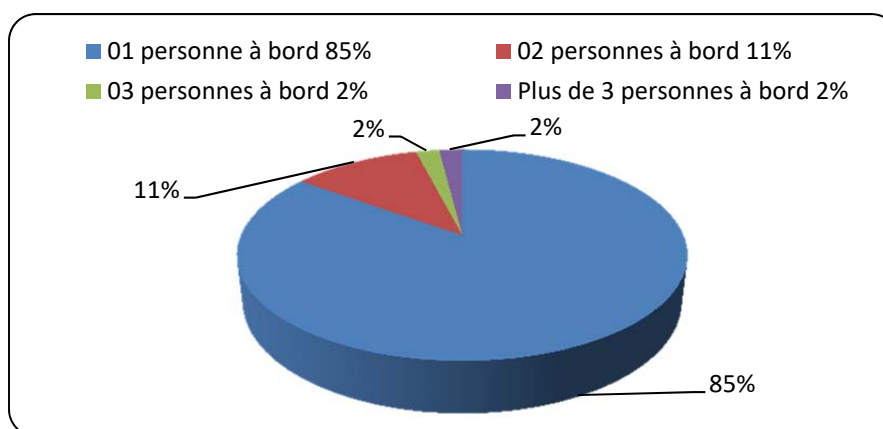
**Figure 4 :** Moyens de transports utilisés par les usagers de route

Source : Enquêtes de terrain, Septembre 2019

La figure 4 présente en pourcentage l'ensemble des moyens de transport motorisés circulant dans le milieu d'étude. Il faut noter qu'un taux élevé de moto particulière soit 39% qui représente le moyen de transport le plus utilisé. Cette prévalence est de 24% pour les véhicules particuliers en circulation. En ce qui concerne les taxis on note seulement 13% de taxis moto, 04% de taxis villes et seulement 11% de Minibus en circulation dans le territoire. Les véhicules d'institution internationale sont de 02% de même que autres moyens de transports. Si les véhicules particuliers sont de 24%, leur occupation pendant la durée de route mérite une attention.

#### 4-1-4- Occupation des véhicules particuliers

Les voitures assurant les transports ne sont pas occupées de la même façon. Malgré l'observance des congestions routières régulières, la majorité des véhicules possède un seul occupant pendant que d'autres non. La figure 5 illustre l'occupation du véhicule des usagers.



**Figure 5 :** Occupation des véhicules particuliers.

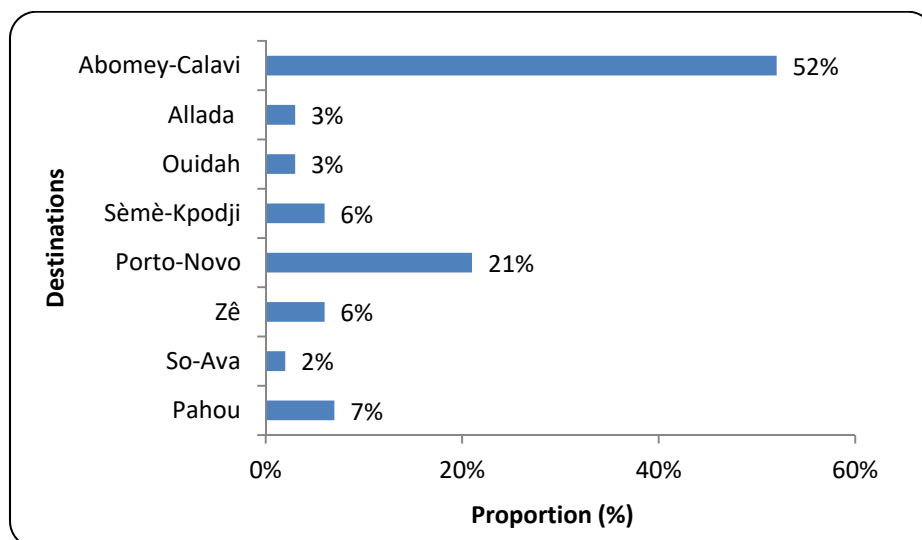
Source : Enquêtes de terrain, Septembre 2019

La figure 5 montre que 85% des usagers sont enquêtés sont seuls à abord du véhicule pendant le trajet. Ceci dénote le fait que le covoiturage n'est pas une pratique courante entre Cotonou et Abomey-Calavi. Ensuite 11% des usagers sont 02 à être à bord

c'est-à-dire le conducteur plus un passager. Environ 2% des usagers évoquent respectivement que 3 personnes et plus de 03 personnes à bord.

#### 4-1-5- Destination des demandeurs de mobilité quittant Cotonou les soirs

Il a été une évidence pendant les observations sur le terrain que le trajet Cotonou Abomey-Calavi enregistre une grosse part de trafic les soirs. Selon les enquêtes, plus de 50% des usagers travaillant à Cotonou résident à Abomey-Calavi. La figure 6 montre les détails de cette rubrique après enquête de terrain et observation.



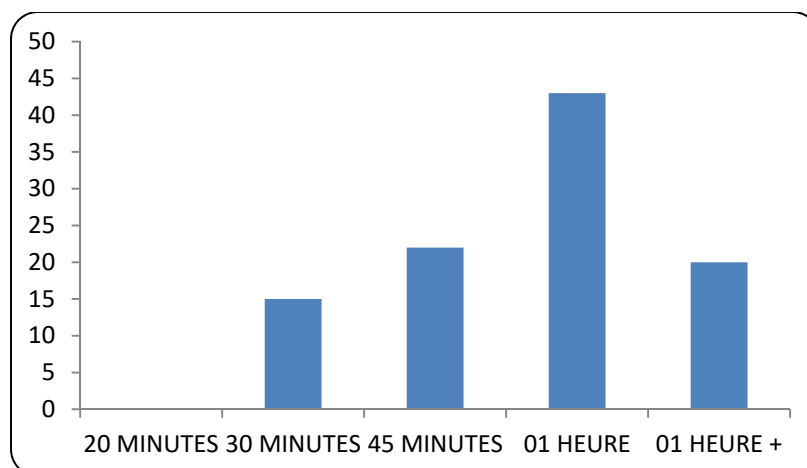
**Figure 6 :** Destination des demandeurs de mobilité quittant Cotonou les soirs

Source : Enquêtes de terrain, Septembre 2019

La figure 6 montre la destination des demandeurs de mobilité quittant Cotonou pour leur domicile. Ainsi, les destinations fixes des usagers n'ont pas été prises en compte mais plutôt l'ensemble de la commune. En effet on constat que 52% des demandeurs de mobilité quittant Cotonou vont à Abomey-Calavi suivi de Porto-Novo où on compte 21% demandeurs. A Pahou (7%), Ouidah (3%), Zé (6%) et Allada (3%), Seme-Kpodji (6%), So-Ava (2%).

#### 4-1-6- Délais de route des usagers

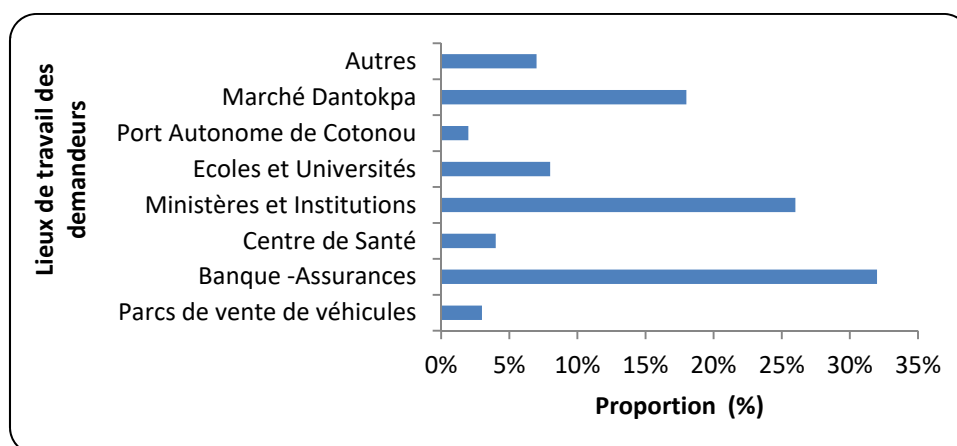
Le délai de trajet est un indicateur très important dans la détermination de l'efficacité des mobilités et des réseaux routiers existants. La figure 7 montre le détail des délais de route chaque matin pour les usagers qui quittent Abomey-Calavi pour Cotonou dans le cadre de la mobilité de service.



**Figure 7 :** Temps de route des usagers de route quittant Abomey-Calavi pour Cotonou

**Source :** Enquêtes de terrain, Septembre 2019

De l'examen de la figure 7, il faut dire que cette enquête a pris en compte les usagers à partir d'Abomey-Calavi jusqu'à Cotonou. Compte tenu de la congestion, on note que 43% des usagers passent 30 minutes en circulation pour quitter Abomey-Calavi et se rendre au service à Cotonou. Il faut noter qu'aucun usager ne passe 20 mn de route pour atteindre Cotonou, tandis que 22% des usagers mettent 45 minutes pour se rendre à Cotonou. 1 heure de route représente la classe modale avec 43 % des usagers routiers. Environ 20% des usagers font plus de 1 heure de route. La figure 8 montre les lieux de travail des demandeurs de mobilité quittant Abomey-Calavi pour Cotonou chaque matin.



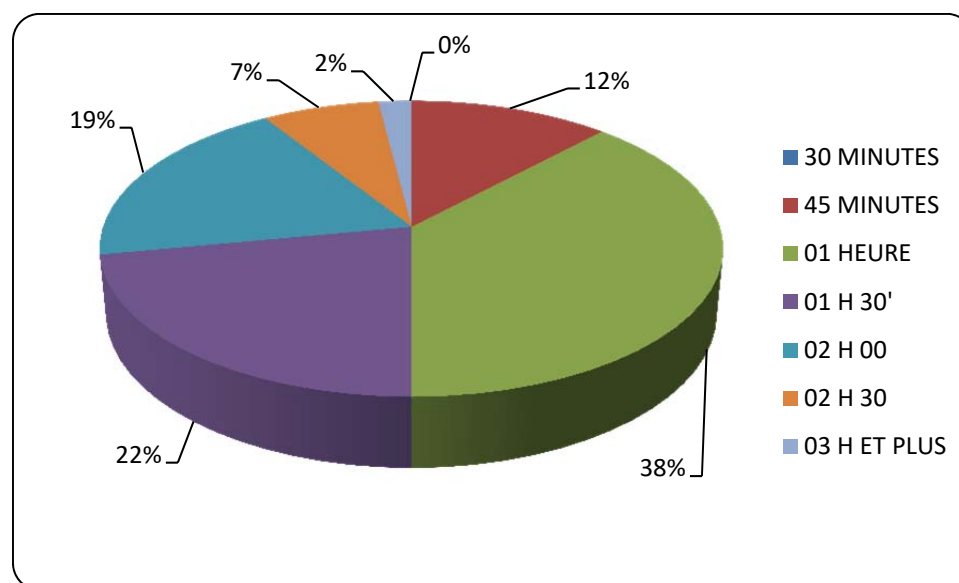
**Figure 8 :** Lieux de travail des demandeurs de mobilité quittant Abomey-Calavi pour Cotonou chaque matin

**Source :** Enquêtes de terrain, Septembre 2019

La figure 8 présente le lieu de travail des demandeurs de mobilité. Il ressort donc que 32% des usagers quittant Abomey-Calavi pour Cotonou travaillent dans les Banques et Assurances. Ceux qui travaillent dans les ministères et institutions font (26%). Le marché Dantokpa enregistre 18% des destinations alors que les déplacements pour les écoles et Universités ont une prévalence de 8%. Le Centre de santé accueille 4% des travailleurs quittant Abomey-Calavi alors que ce taux est de 2% pour les travailleurs du Port Autonome de Cotonou (PAC).

#### 4-1-7- Temps de route des usagers quittant Cotonou les soirs

Le temps de route des usagers quittant Cotonou le soir pour aller à leur domicile est représenté dans la figure 9. Ces temps sont l'indicateur de l'organisation des mobilités, des services de transport et de leurs divers équipements.



**Figure 9 : Détails sur le trajet inverse**

**Source :** Enquêtes de terrain, Septembre 2019

A la lecture de la figure 9, il faut retenir que le trajet entre Cotonou et Abomey-Calavi tous les matins et les soirs est plus difficile à parcourir en termes de durée de route. De l'analyse de la figure 9 aucun des usagers n'arrive à rentrer à la maison avant 30 minutes, 12% mettent 45 minutes pour faire le trajet alors que 1 heure de temps de route bat le record avec 38% des enquêtés. D'autres usagers mettent plus de 1 heure 30 minutes pour parcourir le même trajet ; ceux-ci font 22% alors que les usagers qui font 02 heures sont 19% des enquêtés. Les usagers de route de 02 heures 30 minutes enregistrent 7% tandis que le dernier groupe fait 2% pour parcourir le même trajet en 3 heures de temps et plus.

#### V. DISCUSSION

Les transports et leurs infrastructures jouent un rôle très significatif dans la mobilité des personnes et des biens et au développement territorial dans les villes d'Abomey-Calavi. Les villes se transforment au fil du temps dans leur forme (paysages et esthétique), mais aussi dans leur structure, leur organisation et les modes de vie, etc. Se déplacer est devenu donc une nécessité pour accéder à la plupart des biens, des services, des emplois et des relations sociales dans le secteur.

Ce résultat est similaire à celui de M. Lihoussou (2014, p.8). La mobilité de service constitue aujourd'hui un enjeu essentiel dans le développement des villes d'Abomey-Calavi et de Cotonou. La diversité de modes pour se déplacer selon le type de trajet engendre une meilleure offre globale de la mobilité et minimise les risques d'engorgement. Ce résultat est conforme à celui de M. Wiel (2005, p.56). L'offre n'est plus basée sur l'optimisation d'une solution de transport, mais bien sur une diversité des moyens pour se déplacer entre de multiples points d'origines vers de multiples points de destinations selon le type de besoin. Le transfert d'une partie des usagers de la voiture vers les moyens collectifs de mobilité soulagerait le réseau routier et fluidifierait le trafic. Les enjeux de mobilité interurbain Abomey-Calavi et Cotonou sont multiples. La mobilité a un coût, en termes de temps et/ou de monnaie, partiellement échangeables. L'homme a toujours cherché à en limiter le coût en jouant à la fois sur les moyens de déplacement et sur l'organisation des activités. La réduction des tarifs joue un rôle substantiel dans l'accroissement de l'utilisation des transports en commun. Ce résultat est similaire à celui de M. Patrice (2001, p.71).

Les transports urbains constituent une situation qui comporte de nombreuses contraintes politiques et sociales. Les limites associées aux déplacements conduisent généralement le système de transport à la saturation, soit lorsque la demande en déplacement est supérieure à l'offre. Par conséquent, face à cette situation les transports urbain et interurbain devraient continuer à

être perçus comme un service public nécessitant un certain arbitrage, un certain concours des pouvoirs publics dans leur organisation ou leur exploitation.

## **VI. CONCLUSION**

L'expansion urbaine conduit au développement des activités économiques. Les transports constituent des supports déterminants pour toutes les activités sociales et humaines (production, commerce et toutes formes d'échanges, éducation, santé, loisirs, tourisme, alimentation, sentiments, politique, défense militaire, etc.). Mais le déficit d'infrastructures routières en bon état rend de plus en plus difficile les déplacements entre Abomey-Calavi et Cotonou. Les transports collectifs informels constitués de taxis et de minibus permettent les déplacements des personnes et de biens. Ces mobilités se font presque exclusivement depuis les gares routières et les points stratégiques des deux villes. Il urge de prendre des dispositions importantes pour une amélioration de la mobilité de service dans les deux villes.

## **REFERENCES**

- [1] LIHOUSSOU Messan (2014) : Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou. Thèse de doctorat en Géographie des transports, Université de Havre, 465 pages.
- [2] MIDINGOYI Maurice (2012) : Route Kétou-Illara : son importance dans les relations commerciales Bénin-Nigéria, 94p.
- [3] MOTTE-BAUMVOL Benjamin (2007) : La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. décembre, n°5, p. 897.
- [4] SOMANDJEDANGBE Bonaventure (2010) : Rôle des infrastructures de transport dans le développement de la commune de Djidja. Mémoire de maîtrise de Géographie, DGAT/FLASH/UAC, 76p.
- [5] VIGANI Aline (2009) : Transport et développement territorial dans le contexte transfrontalier de la Regio Insubrica, Institut de Géographie. Université de Lausanne, [www.unil.ch/igul](http://www.unil.ch/igul), 169p.
- [6] WIEL Marc (2005) : *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 90 p.