

Infrastructures Routières Et Amélioration Des Conditions De Vie Des Populations Dans La Commune De Savalou Au Benin

[Road Infrastructures And Improvement Of The Living Conditions Of The Populations In The Commune Of Savalou In Benin]

Adam N'djai Arzouma AROUNA¹, Victorin Vidjannagni GBENOU², Pierre OUASSA¹, Olivier KOUDAMILORO¹, Justin A.Y.GBANMETON³

¹Laboratoire Pierre PAGNEY, Climat, Eau, Ecosystème et Développement (LACEEDE), Université d'Abomey-Calavi (République du Bénin)

²Département de Sociologie-Anthropologie, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

³Master Intégration Régionale et Développement (MIRD)

Auteur correspondant: Adam N'djai Arzouma AROUNA



Résumé : Les infrastructures routières constituent le sous-secteur par excellence de l'intervention de l'Etat dans l'économie. L'objet de cette recherche est d'évaluer la contribution des infrastructures routières dans l'amélioration des conditions de vies des populations dans la commune de Savalou. L'approche méthodologique adoptée s'articule autour de la recherche documentaire, des enquêtes de terrain et des entretiens réalisés à base du guide d'entretien et les questionnaires en utilisant l'approche socio-géographique, du traitement des données et de l'analyse des résultats. De l'analyse des résultats, il ressort que la commune de Savalou dispose d'un important réseau d'infrastructures routières. Malgré son état globalement dégradé, ce réseau permet à la population d'accéder à des endroits dans le cadre des activités de production de biens et services, participant ainsi à la création d'emplois et à la génération de revenus. Plus de 60 % de la population ont pu s'insérer dans la vie économique grâce aux infrastructures routières. Elles contribuent en moyenne à six cent onze mille huit cents (611800) FCFA aux recettes annuelles de la mairie.

Mots clés : Infrastructures routières, croissance économique, Savalou.

Abstract: Road infrastructures are the sub-sector par excellence of state intervention in economy. The aim of this study is to evaluate the roads infrastructures contribution in improving the living conditions of populations in Savalou city land.

The methodological approach adopted involves around documentary research, survey field based on the maintenance guide and the questionnaires using the geographical approach, the data treatment and analysis of results.

From the results analysis, it appears that savalou City has a large network of road infrastructures. Despite its overall poor state, this network provides the public with access to places in the production of goods and services activities, thereby contributing to job creation and income generation. More than 60% of population was able to enter the economic life thanks to the roads infrastructures. They contribute an average of six hundred and eleven Thousand eight hundred (611800) CFA francs to the annual revenue of the municipality.

Keywords: Road infrastructures, economic growth, Savalou.

1. Introduction

Les transports génèrent indéniablement des avantages économiques considérables. Les plus évidents sont le gain de temps, le gain d'argent, le gain de sécurité, la réduction des coûts de transport, l'élargissement de l'aire d'influence pour le travail et les achats, auxquels s'ajoutent de nombreux avantages individuels allant de l'extension de l'offre de biens de consommation à la possibilité d'atteindre des destinations lointaines. Pour la théorie économique, le secteur des infrastructures représente un objectif important du développement non seulement sur le plan de la croissance économique, mais également dans sa capacité à réduire la pauvreté. (Kpémoua, 2016). Le fossé qui existe entre les pays développés et les pays en voie de développement, entre le milieu urbain et le monde rural est énorme en matière d'accès aux services sociaux de base. Au sein même des différentes parties d'une même agglomération, on peut noter des disparités considérables dans les conditions d'accès aux services sociaux de base. Si, dans les pays développés la question a été résolue depuis belles lurettes, force est de constater que les pays en voie de développement peinent encore à trouver des solutions de mitigation (Etéka, 2017). Dans la plupart des pays en voie de développement, notamment ceux en Afrique au Sud du Sahara comme le Bénin, il a été identifié dans le plan du Nouveau Partenariat pour le Développement Economique (NEPAD, 2001) que l'insuffisance des infrastructures est l'un des obstacles clé au développement de l'Afrique et il fut conçu un programme d'investissement afin de réduire le fossé entre l'Afrique et les pays développés (Agossa et Hounkanrin, 2015). Les infrastructures de transport génèrent des gains d'accessibilité qui déterminent l'évolution de la forme urbaine. L'accroissement des vitesses de circulation et, par conséquent, la diminution des temps de déplacement contribue, dans le contexte urbain, à l'augmentation des destinations accessibles et donc à l'allongement des distances de déplacements (Prud'homme et al., 2014). Il est très fréquent d'entendre dire dans les milieux politiques locaux qu'il faut construire une autoroute pour désenclaver et permettre ainsi le développement des territoires. Il est donc logique de ce point de vue de se dire qu'une infrastructure de transport va faciliter les flux entre deux territoires, en générer des nouveaux gains économiques et va donc participer à développer les territoires en question.

L'économie béninoise demeure encore fragile et sa croissance semble avoir atteint un palier qu'elle ne parvient plus à franchir tandis que la richesse créée ces dernières années semble être mal répartie engendrant les inégalités de plus en plus grandes entre les différents acteurs économiques.

Dans un tel contexte, il importe de connaître les leviers du développement ; autrement dit les sources de la croissance économique afin de savoir comment agir sur elles pour optimiser cette dernière. Le développement des infrastructures économiques de transport apparaît à cet effet indispensable en termes d'objectifs opérationnels. C'est pourquoi au Bénin, les autorités ne cessent de déployer des efforts dans le secteur des infrastructures routières, conscientes que le développement économique ne peut être amorcé sans ces routes qui facilitent l'accès à un grand nombre de services ainsi que le déplacement des personnes et des biens, source de croissance économique ; en témoignent tous ces travaux de construction d'infrastructures routières initiés par le Gouvernement dans la majorité des communes du Bénin dont celle de Savalou.

1.1 Secteur d'étude

La commune de Savalou est située entre 7°35' et 8°13' de Latitude Nord et entre 1°30' et 2°6' de Longitude Est. Elle est limitée au Nord par la Commune de Bantè, au Sud par la commune de Djidja, à l'Est par les communes de Dassa-Zoumè et Glazoué et à l'Ouest par la République de Togo. La commune de Savalou a une superficie de 2674 km² ; ce qui représente 2,37% du territoire national du Bénin. Elle est subdivisée en quatorze (14) arrondissements dont quatre (4) urbains (Savalou-Aga, Savalou-Agbado, Savalou-Attaké et Ouèssè) et dix (10) ruraux (Logozohè, Lahotan, Monkpa, Gobada, Kpataba, Djaloukou, Doumè, Tchètti, Lèma et Ottola). La figure 1 montre la situation administrative et géographique de la commune de Savalou.

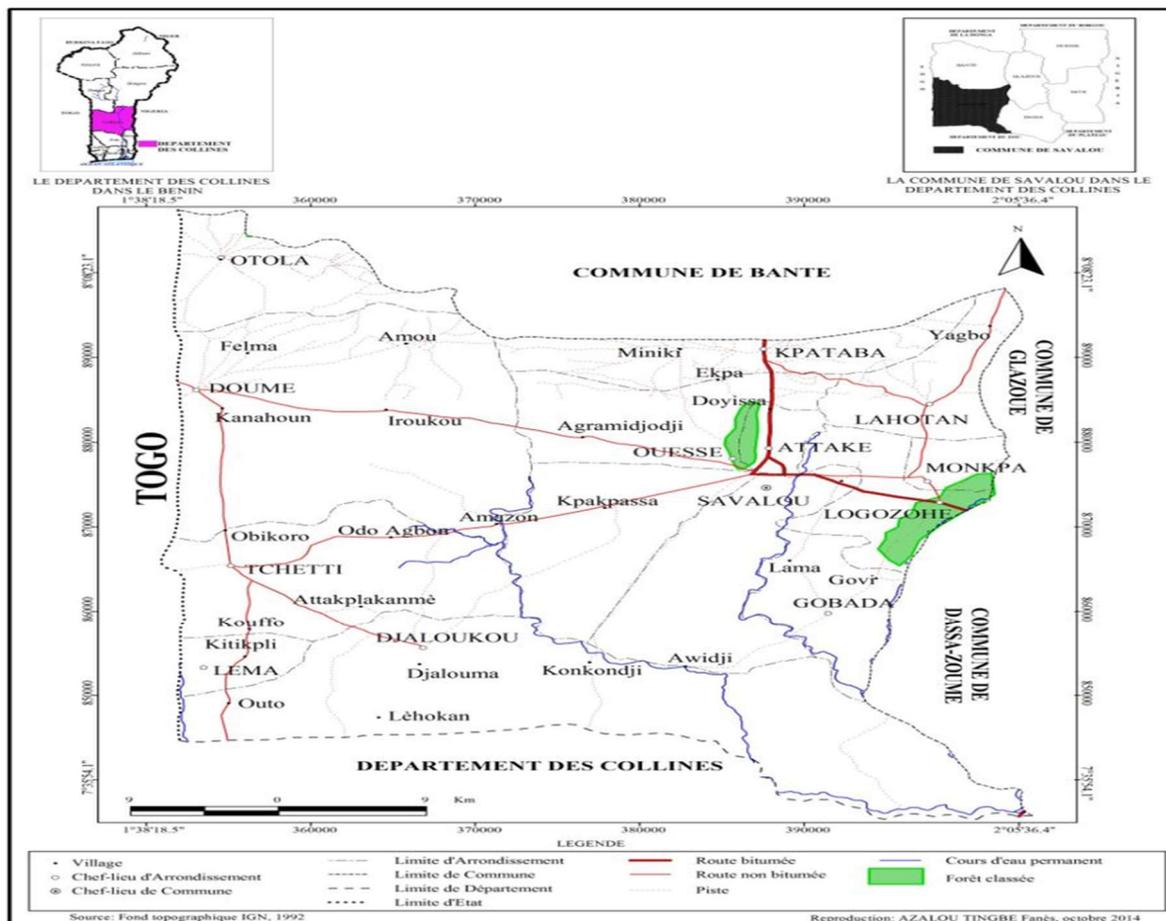


Figure 1 : situation administrative et géographique de la commune de Savalou

2. Données et méthodes

2.1. Données utilisées

Pour mieux atteindre l'objectif de cette recherche, plusieurs types de données ont servi à sa réalisation. Il s'agit des données relatives à l'évolution démographique et aux activités économiques de la commune de Savalou, les données relatives aux atouts physiques du milieu, les données relatives à la qualité et la densité des infrastructures de transport de la localité ainsi que les conditions de leur mise en place, les données cartographiques et photographiques du milieu et les données issues des enquêtes sociogéographiques.

2.2. Méthodes utilisées

Plusieurs techniques de recherche sont utilisées dans le cadre de ce travail pour obtenir des données nécessaires à l'explication des phénomènes observés sur le terrain. Elles sont relatives à la recherche documentaire à travers les centres de documentation, l'entretien semi-structuré, des observations directes sur le terrain et l'enquête de terrain par questionnaire.

L'échantillonnage a porté les autorités locales et communales, les responsables en charge des infrastructures, les usagers de la route (commerçants, marchands, paysans, transporteurs) de la commune ou autres. La commune de Savalou comporte quatorze (14) arrondissements. Pour obtenir des informations fiables, les arrondissements de Savalou-Aga, Savalou-Agbado, Tchetti, Gobada, Kpataba, Lahotan, Djaloukou et Doumè sont pris en compte à cause de l'importance de leur réseau routier. Les facteurs ayant favorisé le choix de ces arrondissements sont entre autres : l'importance du réseau routier ; l'existence des marchés d'échanges ; le

flux de personnes ; la présence des carrières de sable ; la densité de la population et la distance qui sépare l'arrondissement du chef-lieu de la commune.

La figure présente la repartitions des zones d'enquêtes de terrain se les arrondissements.

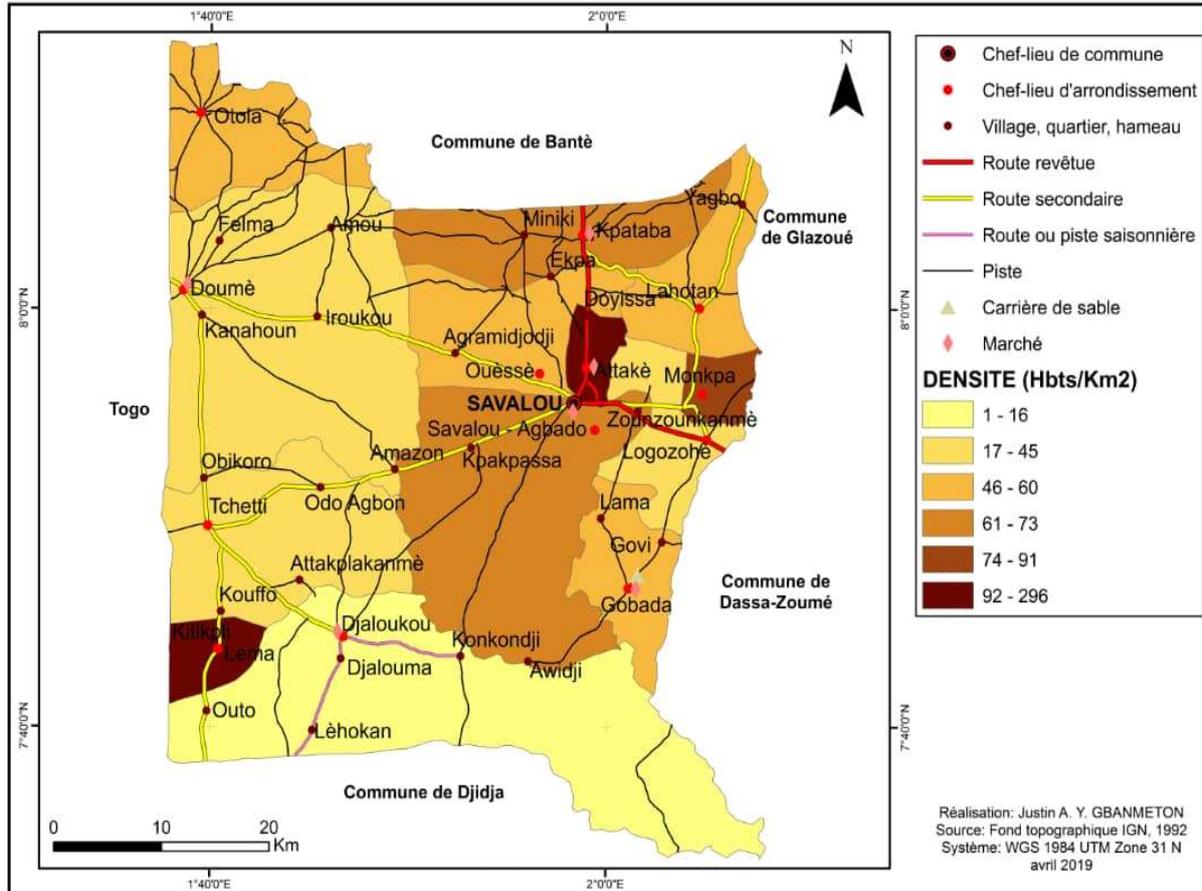


Figure 2 : Facteurs favorisant le choix des arrondissements

Le choix des personnes enquêtées repose sur des critères suivants : exercer l'une des activités telle que le commerce, transport, agriculture, artisanat ; avoir vécu dans la commune pendant au moins quatre (4) ans ; avoir un âge supérieur ou égal à 20 ans; être usager des routes de la commune.

La taille de l'échantillon a été déterminée par la formule de Schwartz (1995).

$X = (Z\alpha)^2 \times pq/i^2$ Avec : X = la taille de l'échantillon ; $Z\alpha = 1,96$ écart réduit correspondant à un risque α de 5 % ; i = précision désirée égale à 5 % p = n/N; avec p = rapport des ménages des huit (08) quartiers/villages retenus (n) au nombre total de ménages dans commune (N).

Au total, l'échantillon est composé de 255 ménages répartis dans les huit arrondissements choisis (tableau I).

Tableau I : Répartition de l'échantillon

Secteur d'étude	Arrondissements	Nombre de ménages du quartier/ Village	Nombre de ménages enquêtés	Proportion (%)
Savalou	Savalou-Aga (Missè)	864	37	14,51
	Savalou-Agbado (Zounzonkanmè)	363	15	5,88
	Gobada (Gobada)	780	33	12,94
	Tchètti (Tchètti)	946	41	16,08
	Lahotan (Aouankanmè)	483	21	8,24
	Doumè (Afé-Zoungo)	1392	60	23,53
	Djaloukou (Konkondji)	576	25	9,8
Kpataba (Codji)	525	23	9,02	
TOTAL	08	5929	255	100

Source: INSAE, 2013 et résultats de calcul, 2018

En plus de cet échantillon, un guide d'entretien est adressé : aux autorités locales ; aux agents du service financier et économique de la mairie ; aux autorités en charges des infrastructures et des transports ; aux agents du service des travaux publics et urbanisme de la mairie de Savalou.

Les logiciels de traitement de données tels que Excel 2016, SPSS et Word 2016 ont été utilisés pour reproduire des graphes et des tableaux pour les analyses et les interprétations et le traitement de texte suivi de l'utilisation du modèle d'analyse SWOT (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces) en tenant compte aussi bien des objectifs de la recherche que ceux de la commune ; des atouts et contraintes, des défis de développement et des conditions de vie des populations de ladite Commune. Le modèle FFOM est présenté à la figure 3.

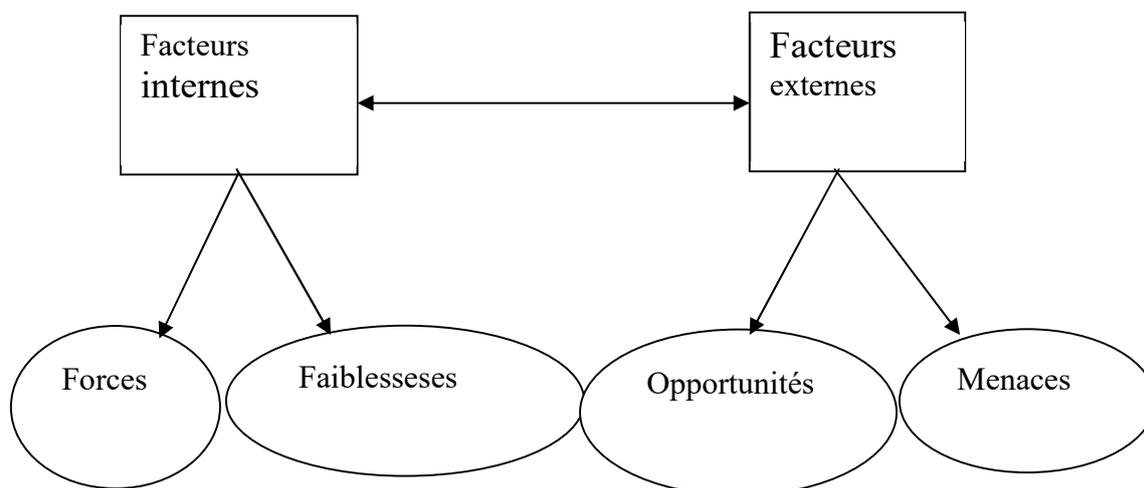


Figure 3: Schéma du modèle d'analyse SWOT,

3. Résultats et discussion

3.1 Etat des lieux des infrastructures routières dans la commune de Savalou.

L'état des lieux s'est essentiellement fait sur le réseau routier étant donné que les autres composantes sont incorporées à la route. Ainsi donc, le réseau routier de la commune de Savalou est composé essentiellement des routes nationales inter-Etats (RNIE3 et RNIE5), des routes départementales, des routes communales, des routes classées et des pistes rurales.

Ces différentes voies permettent le développement des flux de personnes, de marchandises, d'informations, etc. Les quatorze arrondissements sont principalement accessibles par les pistes de dessertes rurales et les routes secondaires sauf les arrondissements de Savalou-Aga ; Savalou-Agbado; Savalou-Attaké ; Logozohè ; Kpataba et celui de Tchètti qui sont traversés en partie par la RNIE5 (Frontière Togo-Tchètti-Savalou), longue d'environ 42 km entièrement bitumée et la RNIE3 (Dassa-Savalou-Djougou), longue d'environ 255 km actuellement en reconstruction. On note aussi la voirie urbaine qui traverse les arrondissements de Savalou-Aga et Savalou-Agbado longue d'environ 15km selon les catégories suivantes :

❖ Les routes

Elles regroupent les routes communales et les routes nationales inter-Etats. Le tableau II renseigne sur les caractéristiques de ces routes dans la commune de Savalou.

Tableau II: Caractéristiques des routes dans la commune de Savalou.

Routes	Arrondissements desservis	Longueurs	Etat de praticabilité
Dassa-Savalou-Djougou : RNIE 3 (en reconstruction)	Logozohè-Savalou-Aga-Savalou-Agbado-Savalou-Attaké-Kpataba	Sur environ 80 km	Mauvais (Route en reconstruction)
Savalou-Tchètti: RNIE 5 (bitumée)	Tchètti-Lèma-Savalou-Aga	42 km	Bon
Doumè-Thètti: RNIE 5 (non revêtue)	Doumè-Tchètti	24 km	Mauvais
Logozohè-Glazoué : RNIE 5 (bitumée)	Logozohè	10 km	Bon
Agouna-Tchètti : RN (non bitumée)	Tchètti	Environ 20 km	Acceptable
Doumè-Ottola : RN (non bitumée)	Doumè-Ottola	18 km	Mauvais
Logozè-Lahotan : RN (non bitumée)	Logozohè-Lahotan	13,525 km	Acceptable
Lahotan-Glazoué : RN (non bitumée)	Logozohè	17,920 km	Acceptable
Ottola-Bantè (non bitumée)	Ottola	41,490 km	Mauvais

Source : MIT/DGI/DGSI, Enquête du terrain, juillet 2020

❖ Les pistes rurales.

La commune de Savalou dispose d'un réseau important de pistes rurales. Le réseau complet de pistes rurales de la commune de Savalou est de 1028,38 km de long dont 271,38 km prioritaires. L'étude sur la caractéristique des pistes rurales dans la commune de Savalou montre que sur un total de 1028,38 km de piste dont dispose la commune, seulement environ 190,5 km, soient 18,52% en bon état de praticabilité et environ 111,13 km, soient 10,81% dans un état passable de praticabilité. On note donc que 301,63 km, soient 29,33% globalement praticables sur les 1028,38 km. On constate donc que la majorité des pistes rurales sont dans un état

d'impraticabilité considérable. Ce qui rend difficile la production et la répartition des biens et donc ralentit la croissance économique de la commune. Il est donc nécessaire de mettre en bon état ces pistes pour favoriser la circulation facile des personnes et des biens produits dans la commune afin de booster sa croissance économique.



Planche 1 : Route dégradée à Tchètti (1.1) et à Kpataba (1.2)

Prise de vues : Gbanméton, septembre 2020.

L'observation de ces photos montre une route dégradée dont certaines parties sont totalement décapées par les effets des eaux de ruissellement et des pneus des véhicules. Selon les responsables chargés des infrastructures routières de la commune et lors des observations sur le terrain, les dégradations les plus fréquentes pendant la saison pluvieuse sont les éboulements des talus de déblais, l'érosion des talus de remblais, les fossés érodés, les fossés ensablés, les nids de poule, les résurgences d'eau et les tôles ondulées. Pendant cette période, certaines pistes atteignent un niveau très élevé de dégradation comme le montre les photos de la planche 1.

3.2. Effets socio-économiques des infrastructures routières sur les activités des populations de la commune

Les infrastructures routières sont d'une importance capitale pour les populations car le réseau routier permet le transport des produits des lieux de production vers les points de vente puis facilite aussi à la population l'accès aux services sociaux de base.

3.2.1. Impacts sociaux des infrastructures routières.

La commune de Savalou est majoritairement rurale. L'agriculture est donc l'activité la plus pratiquée et tourne autour des produits vivriers tels que le maïs, l'igname, le maïoc (plusieurs groupements de femmes et d'hommes transforment le manioc en gari et en tapioca à Savalou), des produits maraîchers, des légumineuses et de certains produits industriels tels que le coton, l'anacarde. La transformation et la commercialisation de ces produits nécessitent les infrastructures routières pour les transporter vers les marchés. Pour plus de 62 % (161 personnes) des populations enquêtées, le bon état de praticabilité des routes permet le gain de temps et le gain d'argent tout en permettant aux populations d'accéder facilement à plusieurs localités dans le cadre de leurs activités économiques ou de loisirs.

3.2.2. Impacts économiques des infrastructures routières sur les populations.

Les infrastructures routières jouent un rôle très important dans la vie des populations. Selon les enquêtes, les impacts économiques se résument globalement à la création d'emplois et l'apport dans les recettes de la commune. Les activités du transport contribuent à la création d'emplois et l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou. En particulier, le transport routier améliore significativement les conditions de vie de la population de la commune de Savalou parce que c'est ce mode de transport qui est le plus accessible dans la commune. Le projet d'aménagement et de bitumage des routes frontière Togo-Tchett-Savalou et Logozohè-Glazoué a créé d'emplois directs et de revenus financiers pour environ 595 ouvriers locaux et techniciens dans toute la zone du projet (DGSI et INSAE, 2017) et le projet de reconstruction de la route Dassa-Savalou-Djoujou a créé

d'emplois et de revenus financiers à environ 1600 ouvriers dans la zone d'influence du projet (DGSI, 2018). A tous ces emplois directs, s'ajoutent les petits commerces créés par les riverains pour satisfaire les besoins quotidiens de tous les intervenants sur ces différents chantiers de route. Selon les enquêtes du terrain, environ 3700 personnes composées des conducteurs de taxi-motos (environ 3000), des conducteurs de véhicules légers et poids lourds (environ 420) et les mécaniciens, garagistes et vulcanisateurs pour un total d'environ 280.

3.2.3. Apport du transport au budget communal

Par l'intermédiaire des syndicats des transporteurs, la mairie perçoit des taxes de stationnement, de tour et de chargement chez les conducteurs de véhicule sur les différentes gares routières de la commune par la vente des différents tickets qu'elle établit et met à la disposition de ces derniers. Ces taxes perçues contribuent au budget communal.

Selon la charge du véhicule et de l'affectation dédiées, les prix des différents tickets varient entre 100 F CFA à 2000 F CFA d'après les entretiens avec les conducteurs, les responsables syndicaux des transporteurs et les autorités communales. Les recettes issues de la vente des tickets sont réparties entre la mairie et les syndicats. Selon les enquêtes, 10 % vont aux syndicats et les 90 % restants vont dans les caisses de la mairie. Les recettes issues des activités liées aux infrastructures routières de 2013 à 2017 sont présentées par la figure 4.

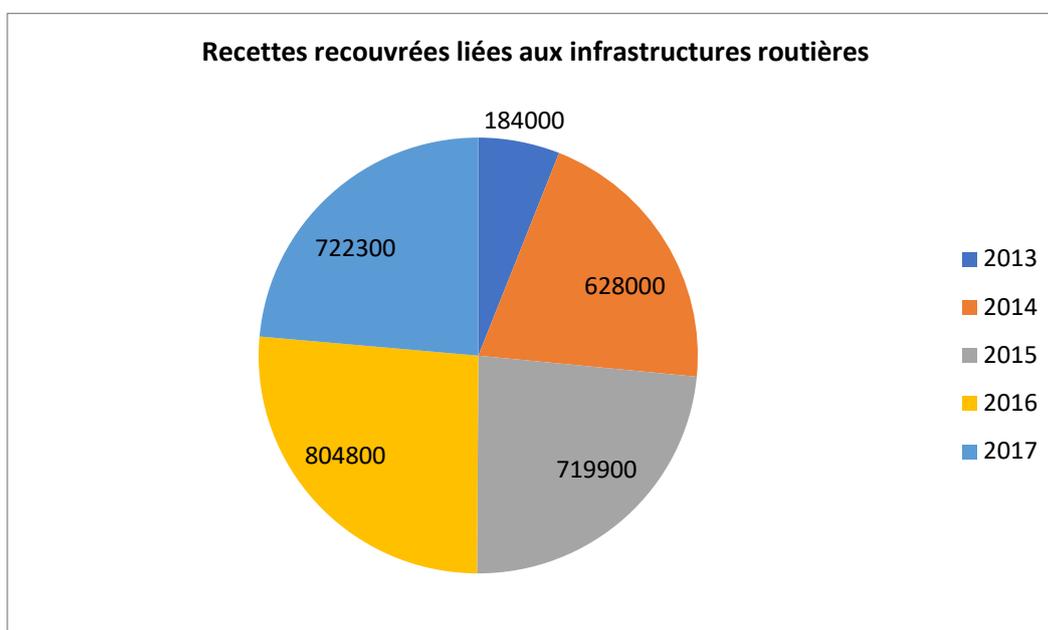


Figure 4 : Evolution des recettes liées au transport routier de 2013 à 2017

Source : Compte administratif de la mairie de Savalou, juillet 2018.

De l'analyse de la figure 10, il ressort que les recettes liées au transport routier ont connu une progression de 2013 à 2016. En 2017, elles ont connu une légère baisse. Ainsi de 184000 FCFA en 2013, ces recettes ont atteint 804800 FCFA en 2016. Cette progression est due au fait que les taxi-motos (Zémidjans) ont aussi contribué à la recette. Mais à partir de 2017, les taxi-motos ne contribuent plus aux recettes locales. C'est ce qui a occasionné cette légère baisse de 2017. Selon les autorités communales, des réformes sont en cours pour réorganiser le sous-secteur des taxi-motos afin de les faire participer sérieusement à l'augmentation des recettes liées au transport. Il faut donc qu'au-delà des taxi-motos, la mairie réorganise entièrement tout le secteur du transport pour qu'il puisse participer significativement aux recettes de la commune.

3.3. Gestion des recettes issues des activités du transport routier.

Les ressources issues de l'exploitation des infrastructures routières constituent une partie des ressources propres de la mairie. D'après les autorités communales, ces fonds contribuent aux actions de développement local. Ils servent donc à la réalisation d'autres infrastructures sociocommunautaires comme les hangars, les magasins dans les marchés de la commune, les centres de santé, et aussi les infrastructures routières comme les ouvrages de franchissement, l'ouverture des pistes, l'aménagement des parcs et le rechargement des voies. Ces réalisations permettent encore de relancer la production pour accentuer le développement économique dans la commune.

Selon les autorités communales, pour l'ouverture des pistes et l'entretien des routes dont la mairie a à sa charge, elles reçoivent l'appui financier et technique de la DANIDA qui exige les travaux à haute intensité de main d'oeuvre. Pour les autorités communales, c'est une manière pour les danois de donner de travail aux jeunes locaux en quête d'emploi. Cette stratégie participe un tant soit peu à la lutte contre le chômage et la pauvreté dans la commune. Ainsi donc, à la fin de ces travaux, le revenu de ces jeunes leur permet de s'insérer économiquement dans la vie par la création de petites activités génératrices de revenus. C'est ainsi que grâce aux infrastructures routières, le développement des activités économiques est relancée dans la commune.

Par rapport à la réalisation et l'entretien du réseau routier, 65% des enquêtés pensent que c'est l'Etat qui à cette charge, 26% pensent que c'est la mairie qui doit s'en occuper alors que 9 % seulement estiment que c'est la participation de tout le monde qui peut rallonger et maintenir le réseau routier en bon état. Les photos ci-après montrent des tronçons de routes rechargés par la Mairie en 2016.



Planche 2: Axe Djaloukou-Dénou (2.1) et axe Sègbèya-Mèdétékpo (2.2)

Prise de vues : Gbanméton, juillet 2018

Les photo 2.1 et 2.2 montrent l'axe Djaloukou-Dénou rechargé par la mairie en 2015 à base des recettes issues des activités du transport routier. Cet axe relie l'arrondissement de Djaloukou à celui de Savalou-Aga. Mais à ce jour, cette piste est encore dégradée à cause des eaux de ruissellement lors des grandes pluies. Quant à la photo 4, elle montre l'axe Sègbèya-Mèdétékpo rechargé par la mairie à la même année.

3.4. Analyse du système de transport routier dans la commune de Savalou.

Il s'est agi ici de la mise en exergue des forces dont dispose la commune pour le développement des infrastructures routières et ses opportunités ; les faiblesses sur lesquelles il faut agir pour faire face aux menaces qui empêchent le développement des infrastructures routières. Cette analyse est faite à travers le modèle SWOT (figure 5).

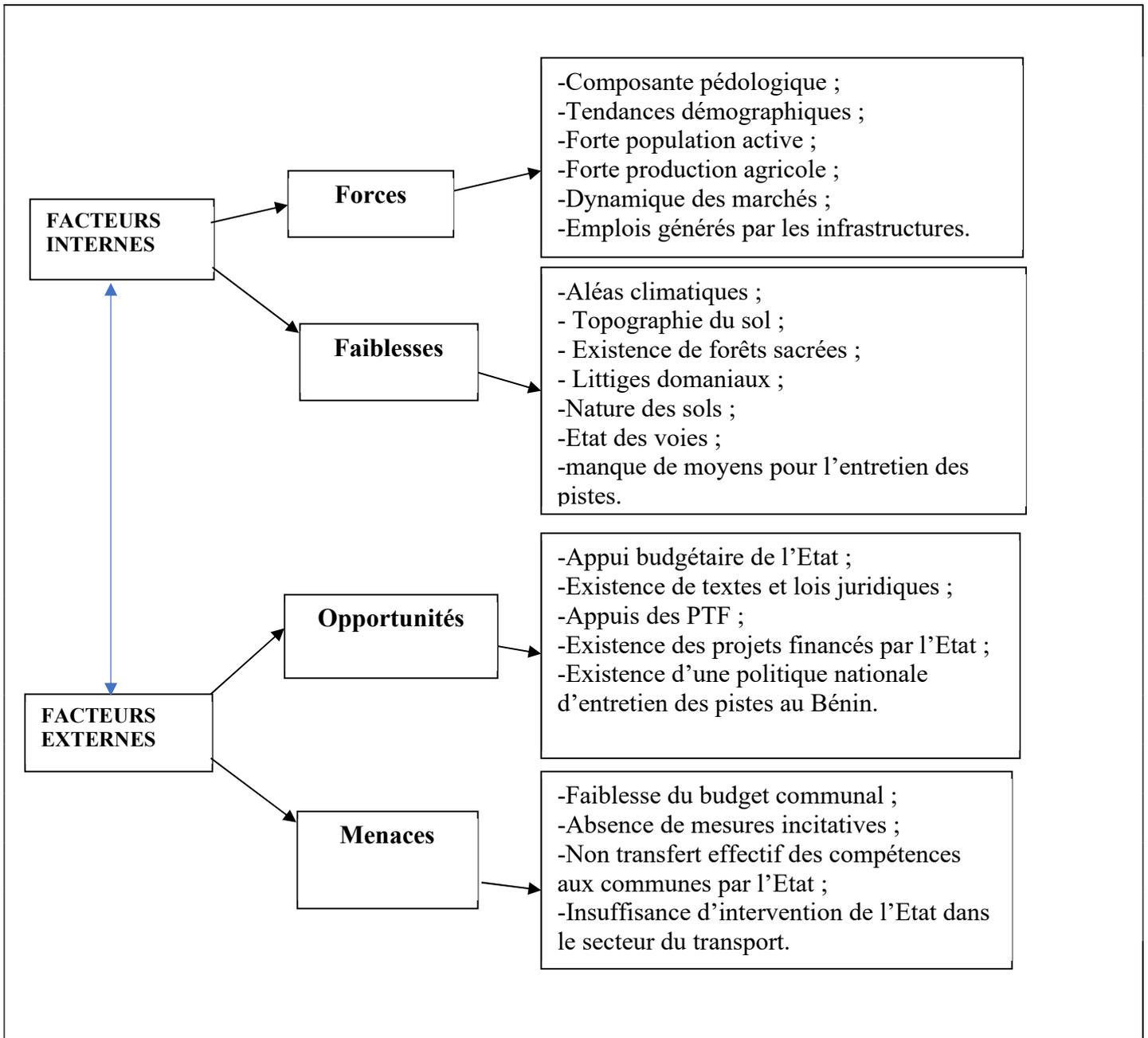


Figure 5 : Modèle d'analyse du réseau routier dans la commune de Savalou par FFOM.

Source : Gbanméton, 2018

De l'analyse de cette figure, il ressort que dans la commune de Savalou, les forces susceptibles de permettre le développement des infrastructures routières sont la dynamique des marchés d'échanges, la composante pédologique, la forte production agricole, la tendance démographique, la proportion de la population active et les emplois que génèrent les infrastructures routières. Tous ces facteurs favorisent le développement des infrastructures routières. Comme faiblesses, on note la présence des collines qui empêchent le développement facile des infrastructures, les aléas climatiques, la faible mobilisation des ressources financières par la mairie et le manque de moyens matériels et financiers pour l'entretien des routes. Mais la commune dispose des opportunités comme l'appui

des partenaires au développement comme la DANIDA, l'appui budgétaire de l'Etat, l'existence des projets de route financés par l'Etat comme par exemple le tronçon Savalou-Tchètti, Savalou-Djougou, l'intervention de l'Etat sur les routes classées, l'appui budgétaire de l'Etat et l'existence d'une politique nationale sur les réseaux routiers. Les facteurs menaçant le développement des infrastructures se résument à l'absence de mesures incitatives, le retard dans le transfert des ressources à la mairie par l'Etat, non transfert effectif des compétences aux communes par l'Etat. Pour permettre aux autorités de saisir ces les forces et opportunités afin d'agir sur les faiblesses et menaces, des suggestions ont été faites après une discussion des résultats des enquêtes.

3.5. Discussion

Comme beaucoup d'autres villes du Bénin, la commune de Savalou dispose d'un réseau très dense d'infrastructures routières qui participe à sa croissance. L'étude a établi le lien entre les infrastructures routières et l'amélioration des conditions de vie des populations dans la commune de Savalou. Ces résultats vont dans le même sens que ceux de Madogni (2016) qui a montré l'importance des infrastructures routières dans le développement local de la commune de Pobè, une commune rurale. Pour l'auteur ces infrastructures participent au transport des personnes et des biens, à la création d'emplois, à l'amélioration des recettes locales, à la dynamisation et au développement local de la commune. Selon lui, l'économie de la commune de Pobè étant tributaire de l'agriculture, le mauvais état du réseau routier ralentit le transport des personnes et des produits agricoles ; et ce faisant réduit l'élan économique de la commune. Il a invité, dans ses travaux les divers acteurs à contribuer à l'amélioration des infrastructures de transport pour assurer une croissance économique et sociale harmonieuse de la commune.

Pour Gaou (2004), les infrastructures de transport jouent un rôle déterminant dans l'essor économique d'un milieu rural. Dans son travail, il a relevé l'effet positif de l'aménagement et l'entretien du réseau routier sur la commercialisation et le transport des productions économiques locales en général et celles agricoles en particulier. L'auteur, en abordant la question dans une posture d'éveilleur de conscience, a montré aux autorités locales et aux populations rurales les effets néfastes que l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures routières ont sur la vie économique du milieu.

Quant à Aguiah (2002) dans une étude portée sur la commune de Sakété, il fait ressortir dans ses analyses que malgré l'insuffisance et le mauvais état du réseau routier, il essaie de combler un tant soit peu les attentes des populations.

Notre étude a montré que les infrastructures routières sont peu entretenues dans la commune de Savalou et se dégradent beaucoup surtout pendant la saison pluvieuse et cela est source de beaucoup de retards et d'accidents sur ces routes. Kinkponhoué et Sossa (2005) ont abordé la même question. Ces auteurs ont mené des réflexions sur la question d'insécurité sur les routes en faisant le diagnostic des problèmes liés à la circulation routière, mettant ainsi un accent sur les accidents de la circulation et leurs impacts socioéconomiques. Pour ces auteurs de nombreux dégâts matériels et des pertes en vies humaines proviennent de la circulation routière et dont les causes sont généralement le mauvais état des routes. Cela contribue à l'appauvrissement des familles et ralentit ainsi le développement économique du milieu. Aux vues de ces résultats, il convient de suggérer quelques pistes aux acteurs à divers niveaux.

Conclusion

L'objectif de ce travail était d'évaluer la contribution des infrastructures routières dans l'amélioration des conditions de vie des populations de la commune de Savalou. Au terme de ce travail, il ressort que la commune de Savalou dispose d'un vaste réseau d'infrastructures routières. Beaucoup de facteurs physiques et humains sont favorables pour l'amélioration et le maintien en bon état de praticabilité de ce réseau. Malgré leur état dans la commune, les infrastructures routières permettent la circulation des personnes et des biens et sont sources de création d'emplois car plus de 60% des populations interrogées ont affirmé qu'il est nécessaire que les infrastructures routières soient en bon état de praticabilité pour leur faciliter la production. L'amélioration du réseau routier permettra de promouvoir le commerce local, les petits métiers, les micro-projets individuels et familiaux en facilitant l'écoulement des biens produits dans la commune ainsi que l'approvisionnement en intrants agricoles. Ceci constitue un levier stratégique dans le processus de réduction de la pauvreté au niveau des ménages de la commune de Savalou. L'aménagement des pistes soulagera les peines de la population et facilitera leur accès aux exploitations agricoles, aux centres de santé, aux centres de loisirs et aux lieux d'échanges. La finalité de l'étude constitue un atout fondamental pour le système communal et national de

planification en ce sens que les différents résultats obtenus pourront servir à définir de nouveaux objectifs et stratégies pour améliorer concrètement la compétitivité de l'économie locale de la commune de Savalou et même l'économie béninoise. Ainsi, donner une meilleure dynamique, une allocation efficiente des ressources au secteur des infrastructures routières pourrait permettre de faire densifier suffisamment le réseau routier pour faire évoluer la commune. Pour ce faire, la connaissance des effets des infrastructures routières sur la productivité de la commune à travers la présente étude, permettrait de prêter, en meilleure connaissance de cause, une attention particulière aux infrastructures routières.

Références

- [1]. ADAM, S. (1776): « An inquiry in the nature of causes of Wealth of the Nation » The modern library-Random House, New York, 1937, 209p
- [2]. AGBIGBI, A. et ALOU, M. (2015), Contribution des infrastructures de transport à la croissance économique du Bénin. Mémoire de Licence professionnelle. FASEG/UAC, 44p.
- [3]. AGOSSA, W. et HOUNKANRIN, A. (2015) : Investissements publics en infrastructures de base et réduction de la pauvreté au Bénin. Mémoire de Licence Professionnelle. FASEG/UAC, 45p.
- [4]. AGUI, T. (2016) : Amélioration du transport international des marchandises d'origine communautaire dans l'espace CEDEAO: Quel intérêt pour le Bénin. Mémoire de Master II en Economie des transports et Assurance. FLASH/UAC, 85p.
- [5]. ALI et al, (2003): « Infrastructure and Poverty Reduction: What is the connection? » Economics and Research Departement, Policy Brief N°.13 ADB, Manila, 174p.
- [6]. ASCHAUER, D. (1989): « Is expenditure productive? » Journal of Monétaire economics, 23 pp 177-179.
- [7]. BANQUE MONDIALE (1994), Une Infrastructure pour le Développement, Oxford Université Press, 268p.
- [8]. BARRO, R. (1990): «Government Spending in Simple Model of Endogenous Growth » Journal of Political Ecomy, Vol. 98, N° 5, part II, S103-S125
- [9]. BERNIER, B. (1998) : Initiation à la Macroéconomie. Dunod, 9è Ed, pp 228
- [10]. BOSSA, S. et KPONNON M. (2006) : Rôle et importance des transports dans le développement du département de l'Ouémé. Mémoire de Maîtrise, FLASH/UAC, 108p.
- [11]. INSAE (2005) : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 25p.
- [12]. INSAE (2013):Recensement Général de la Population et de l'Habitation n°4, Cotonou, 28p.
- [13]. INSAE (2014) : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 17p.
- [14]. INSAE (2017) : Profils socioéconomiques et indicateurs de développement. Rapport, 21p.
- [15]. KAHINA, D. (2014) : Incidences des infrastructures de transport sur le développement territorial de Walana de Tizi-Ouzou. Mémoire de Master II, Algérie, 112p.
- [16]. KAUFMAN, V. (2008) : Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner. Presse polytechnique et universitaire romande, Lausanne, 115p.
- [17]. KEHO, Y. (2008) : Infrastructures de transport et croissance économique au Bénin. Mémoire Maîtrise. FASEG/UAC, 80p.
- [18]. KINDOHO, M. (2005) : Impacts du réseau sur les ressources naturelles et le développement durable. Mémoire de DEA, FLASH/UAC, 76p.
- [19]. KINKPONHOUE, A. et SOSSA, R. (2005) : Impacts socioéconomiques des accidents de la circulation routière, Mémoire de Maîtrise Professionnelle. FLASH/UAC, 89p.
- [20]. KNIGH et al, (1993): « Testing the Neoclassical Theory of Economic Growth. A Panel Data Approach » International Monetary Fund Staff Paper, Vol. 40 pp 512-541.
- [21]. KOUANDA M. (2010), Evolution, rôle et importance du transport. Rapport, Sénégal, 26p
- [22]. KPEMOUA P. (2016), Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo. Article publié aux archives-ouvertes HAL, Togo, 25p.
- [23]. LAROUSSE, M. (2007) : Edition nouvelle, pp. 426.
- [24]. LASSIDA, E. (2010) : Oser un nouveau développement au-delà de la croissance et de la décroissance, Bayard, pp 49.
- [25]. LEE et ANA (1992): Impacts of infrastructures deficiencies in Nigerian manufacturing. Mémoire de Maîtrise. Lagos University, 79p.



-
- [26]. MADOGNI, F. (2016) : Gestion des infrastructures routières et développement local de la commune de Pobè. Mémoire de Master II. FLASH/UAC, 81p.
- [27]. MDCTTP/PR (2007) : Processus de l'intégration des aspects genre et VIH/SIDA dans le secteur de transport routier, 66p.