

N° 4  
Novembre  
2025

# GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

## Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie  
Université Péléforo Gon Coulibaly

[www.geoporo.net](http://www.geoporo.net)

# Indexations



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

### **Directeur de publication :**

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

### **Rédacteur en chef :**

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

### **Membres du secrétariat :**

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

## COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINO Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENNGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

### COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

- KOFFI Simplicie Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanane Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)



### 1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

#### Nota Bene :

**-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.**

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

#### 1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

#### 1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner) gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

#### 1.3. Le résumé

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

#### **1.4. L'introduction**

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.5. Outils et méthodes**

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.6. Résultats**

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.7. Discussion**

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

#### **1.8. Conclusion**

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.9. Références bibliographiques**

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

## **2. Les illustrations**

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

## **Indexations**



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>



## SOMMAIRE

1	<a href="#"><u>DYNAMIQUE CLIMATIQUE DANS LA BASSE VALLEE DU MONO A L'EXUTOIRE ATHIEME AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)</u></a> Auteur(s): ASSABA Hogouyom Martin, SODJI Jean, AZIAN D. Donatien, Virgile GBEFFAN, VISSIN Expédit Wilfrid. N° Page : 1-9
2	<a href="#"><u>PAYSAGES DE VALLEES ET EVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BÉOUMI 2002 A 2024 (Centre de la Côte d'Ivoire)</u></a> Auteur(s): Djibril Tenena YEO, Pascal Kouamé KOFFI, Lordia Florentine ASSI, Nambégué SORO. N° Page : 10-21
3	<a href="#"><u>APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE AU QUARTIER KALLEY PLATEAU (NIAMEY, NIGER)</u></a> Auteur(s): SOULEY BOUBACAR Adamou, BOUBACAR ABOU Hassane, MOTCHO KOKOU Henry, DAMBO Lawali. N° Page : 22-36
4	<a href="#"><u>CONFLITS CULTIVATEURS-ELEVEURS DANS LE DEPARTEMENT DE ZUENOULA (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KRA Koffi Siméon. N° Page : 37-47
5	<a href="#"><u>DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX DE L'URBANISATION DE LA VILLE DE MAN À L'OUEST DE LA COTE D'IVOIRE</u></a> Auteur(s): KONÉ Atchiman Alain, AFFRO Mathieu Jonasse, SORO Nambegué. N° Page : 48-61
6	<a href="#"><u>EVALUATION DES MODELES CLIMATIQUES REGIONAUX (CORDEXAFRICA) POUR UNE ÉTUDE DES TENDANCES FUTURES DES PRÉCIPITATIONS DE LA VALLÉE DU NIARI (REPUBLIQUE DU CONGO)</u></a> Auteur(s): Martin MASSOUANGUI-KIFOUALA, MASSAMBA-BABINDAMANA Milta-Belle Achille. N° Page : 62-72
7	<a href="#"><u>RÔLE DES FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUE SUR L'INTENTION DE MIGRER AU NORD DU SÉNÉGAL</u></a> Auteur(s): Issa MBALLO. N° Page : 73-86
8	<a href="#"><u>ÉVALUATION DE L'ENVASEMENT DE LA MARRE DE KOUMBELOTI DANS LA COMMUNE DE L'OTI 1 AU NORD-TOGO</u></a> Auteur(s): KOLANI Lamitou-Dramani, KOUMOI Zakariyao, BOUKPESSI Tchaa. N° Page : 87-96
9	<a href="#"><u>DÉGRADATION ET AMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE ROUTE MAMAN MBOUALÉ-MANIANGA DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ À BRAZZAVILLE.</u></a> Auteur(s): Robert NGOMEKA. N° Page : 97-110

10	<p><b><u>CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES VENDEURS DE TÉLÉPHONES AU BLACK MARKET D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): SERI-YAPI Zohonon Sylvie Céline, KOUADIO Armel Akpénan Junior, BOSSON Eby Joseph.</p> <p>N° Page : 111-125</p>
11	<p><b><u>INSECURITE ALIMENTAIRE ET STRATEGIES GOUVERNEMENTALES DANS L'OUEST DU NIGER</u></b></p> <p>Auteur(s): ALI Nouhou.</p> <p>N° Page : 126-136</p>
12	<p><b><u>EFFETS DE L'URBANISATION SUR LA CULTURE MARAICHERE DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ DE 2000 A 2020 (RÉPUBLIQUE DU CONGO)</u></b></p> <p>Auteur(s): Akoula Backobo Jude Hermes, Maliki Christian, Louzala Kounkou Bled Dumas Blaise.</p> <p>N° Page : 137-146</p>
13	<p><b><u>GESTION DES ORDURES MENAGERES POUR UNE MEILLEURE SANTE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE MANGO (NORD-TOGO)</u></b></p> <p>Auteur(s): LARE Babénoun.</p> <p>N° Page : 146-161</p>
14	<p><b><u>MISE EN PLACE D'UN CADRE DE COLLABORATION HARMONIEUX ENTRE L'AMUGA ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU GRAND ABIDJAN EN FAVEUR D'UN TRANSPORT URBAIN DURABLE ET PERFORMANT</u></b></p> <p>Auteur(s): KOUTOUA Amon Jean-Pierre, KONARE Ladji.</p> <p>N° Page : 161-174</p>
15	<p><b><u>SECURISATION ET LAVAGE DES MOYENS DE TRANSPORT, UNE STRATEGIE DE SURVIE FACE A LA CRISE DE L'EMPLOI A LOME</u></b></p> <p>Auteur(s): Kossi AFELI, Kodjo Gnimavor FAGBEDJI, Komla EDOH.</p> <p>N° Page : 175-187</p>
16	<p><b><u>CARTOGARPHIE DE L'ÉROSION HYDRIQUE DANS LE BASSIN DU BAOBOLONG (CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL)</u></b></p> <p>Auteur(s): DIOP Mame Diarra, FALL Chérif Amadou Lamine, SANE Yancouba, SECK Henry Marcel, COLY Kémo.</p> <p>N° Page : 188-203</p>
17	<p><b><u>LA RIZICULTURE FEMININE, UNE STRATEGIE DE LUTTE CONTRE L'INSECURITE ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE NIENA</u></b></p> <p>Auteur(s): DIAKITE Salimata, TRAORE Djakanibé Désiré.</p> <p>N° Page : 204-219</p>
18	<p><b><u>ANTHROPOGENIC ACTIVITIES AND DEGRADATION OF VEGETATION COVER IN THE DEPARTMENT OF KANI, IN THE NORTHWEST OF THE IVORY COAST</u></b></p> <p>Auteur(s): BAMBA Ali, GBODJE Jean-François Aristide, ASSI-KAUDJHIS Joseph P..</p> <p>N° Page : 220-233</p>
19	<p><b><u>CONTRAINTES A LA MISE EN VALEUR DES CHAMPS DE CASE DU DOUBLET LOKOSSA-ATHIEME AU SUD DU BENIN</u></b></p> <p>Auteur(s): Félicien GBEGNON, Akibou Abaniché AKINDELE, Jean-Marie Mèyilon DJODO.</p> <p>N° Page : 234-248</p>

20	<a href="#"><u>ANALYSE DES TEMPERATURES DE MER ET DES PRECIPITATIONS DANS LE CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE A LOME</u></a> Auteur(s): LEMOU Faya. N° Page : 249-261
21	<a href="#"><u>ACTION DE L'HOMME ET DÉGRADATION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE DE LA RÉSERVE DE LAMTO (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): N'GORAN Ahou Suzanne. N° Page : 262-270
22	<a href="#"><u>ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LE CENTRENORD DU BURKINA FASO</u></a> Auteur(s): Yasmina TEGA, Hycenth Tim NDAH, Evéline COMPAORE-SAWADOGO, Johannes SCHULER, Jean-Marie DIPAMA. N° Page : 271-285
23	<a href="#"><u>PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DU PROJET D'ALIMENTATION EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DE LA ROUTE DES PÊCHES 286 (BENIN)</u></a> Auteur(s): BONI Gratien . N° Page : 286-299
24	<a href="#"><u>LA DISPONIBILITÉ ALIMENTAIRE A L'ÉPREUVE DE L'ESSOR DE L'ORPAILLAGE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SIEMPURGO (NORD DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KOFFI Guy Roger Yoboué, KONE Levol, COULIBALY Mékié. N° Page : 300-310
25	<a href="#"><u>LA COMMERCIALISATION DE LA BANANE PLANTAIN DANS LA SOUSPRÉFECTURE DE BONON (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KOUAME Kanhoun Baudelaire. N° Page : 311-325
26	<a href="#"><u>VECU ET PERCEPTION DE LA TRYPANOSOMIASE HUMAINE AFRICAINE EN MILIEU RURAL : ETUDE DE CAS A MINDOULI (REPUBLIQUE DU 326 CONGO)</u></a> Auteur(s): Larissa Adachi BAKANA. N° Page : 326-337
27	<a href="#"><u>LE TAXI-TRICYCLE, UN MODE DE DÉSENCLAVEMENT DE LA COMMUNE PÉRIPHÉRIQUE DE BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE 338 D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): COULIBALY Amadou, FRAN Yelly Lydie Lagrace, KOUDOU Welga Prince, DIABAGATÉ Abou. N° Page : 338-353
28	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DES FORMATIONS PAYSAGERES DANS LES TERROIRS DE BLISS ET DE FOGNY KOMBO EN BASSE CASAMANCE (SENEGAL)</u></a> Auteur(s): SAMBOU Abdou Kadri, MBAYE Ibrahima. N° Page : 354-367
29	<a href="#"><u>INSALUBRITÉ ET PRÉCARITÉ SANITAIRE URBAIN À DIVO (SUD-OUEST, CÔTE D'IVOIRE) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES</u></a> Auteur(s): DIARRASSOUBA Bazoumana. N° Page : 368-379

30	<a href="#"><u>DISTRIBUTION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES SANITAIRES PUBLIQUES : UN FACTEUR IMPORTANT DANS L'ACCESSIBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES POPULATIONS AUX CENTRES DE SANTÉ DANS LA VILLE DE ZUÉNOULA</u></a> Auteur(s): AYEMOU Anvo Pierre, ZOHOURE Gazalo Rosalie, ISSA Bonaventure Kouadio. N° Page : 380-393
31	<a href="#"><u>TYPLOGIE ET AIRES DE RAYONNEMENT DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE PORTO-NOVO</u></a> Auteur(s): ZANNOU Sandé. N° Page : 394-406
32	<a href="#"><u>COMPOSITION ET RÉPARTITION DES UNITÉS DE PRODUCTION DE PAIN ET DE PÂTISSERIE À KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): OUATTARA Mohamed Zanga. N° Page : 407-421
33	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DES ECOSYSTEMES DE MANGROVE DANS LA COMMUNE D'ENAMPORÉ (BASSE-CASAMANCE/SENEGAL)</u></a> Auteur(s): Joseph Saturnin DIEME, Henri Marcel SECK 422 , Bonoua FAYE, Ibrahima DIALLO. N° Page : 422-432
34	<a href="#"><u>ECONOMIE DE LA MER ET EQUILIBRE DE LA ZONE COTIERE DU TOGO, IMPACTS DES OUVRAGES PORTUAIRES</u></a> Auteur(s): Djiwonou Koffi ADJALO, Koko Zébéto HOUEDAKOR, Kouami Dodji ADJAHO, Etse GATOGO, Kpotivi Kpatanyo WILSON-BAHUN, Komlan KPOTOR. N° Page : 433-444
35	<a href="#"><u>ALIMENTATION DE L'ENFANT DE 0 À 3 ANS DANS LE DISTRICT SANITAIRE DE BOUAKÉ ET DE COCODY-BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): Veh Romaric BLE, Tozan ZAH BI, Brou Emile KOFFI. N° Page : 445-457
36	<a href="#"><u>IMPACT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA FORÊT DE WARI-MARO AU BENIN SUR LE BIEN-ÊTRE DES MÉNAGES</u></a> Auteur(s): Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR. N° Page : 458-469
37	<a href="#"><u>LA VILLE DE BROBO FACE À L'EXPANSION URBAINE : ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES DE L'ÉLECTRIFICATION (CENTRE CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KOUASSI Kobenan Christian Venance. N° Page : 470-484
38	<a href="#"><u>LE POLE URBAIN DU LAC ROSE : OPPORTUNITES D'EXTENSION ET DE LOGEMENTS POUR DAKAR ET LIMITES ENVIRONNEMENTALES</u></a> Auteur(s): El hadji Mamadou NDIAYE, Ameth NIANG, Mor FAYE. N° Page : 485-496

39	<p><b><u>GÉOMATIQUE ET GÉODONNÉES POUR LA CARTOGRAPHIE GÉOLOGIQUE EN ZONE FORESTIÈRE: CAS DE KAMBÉLÉ (EST CAMEROUN)</u></b></p> <p>Auteur(s): BISSEGUE Jean Claude, YAMGOUOT NGOUNOUNO Fadimatou, TCHAMENI Rigobert, NGOUNOUNO Ismaïla.</p> <p>N° Page : 497-510</p>
40	<p><b><u>DEFICIT D'ASSAINISSEMENT ET STRATEGIES DE RESILIENCE DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></b></p> <p>Auteur(s): KRAMO Yao Valère, AMANI Kouakou Florent, ISSA Kouadio Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Narcisse.</p> <p>N° Page : 511-523</p>
41	<p><b><u>LES ENJEUX DE L'ACCÈS AUX ESPACES SPORTIFS ET PRATIQUES SPORTIVES DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></b></p> <p>Auteur(s): OUSSOU Anouman Yao Thibault.</p> <p>N° Page : 524-534</p>
42	<p><b><u>LA PRODUCTIVITE DE LA CULTURE D'ANACARDIER DANS LA SOUSPREFECTURE DE TIORONIARADOUGOU AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE</u></b></p> <p>Auteur(s): TOURÉ Adama.</p> <p>N° Page : 535-546</p>
43	<p><b><u>USAGE ET GESTION DU PARC IMMOBILIER PUBLIC DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE A KORHOGO EN CÔTE D'IVOIRE</u></b></p> <p>Auteur(s): SIYALI Wanlo Innocents.</p> <p>N° Page : 547-557</p>
44	<p><b><u>IMPACT DES ENTREPRISES DE FILIÈRES PORTUAIRES SUR LES POPULATIONS LOCALES : LE CAS DE COIC DANS LE DEPARTEMENT DE 558 KORHOGO</u></b></p> <p>Auteur(s): YRO Koulai Hervé.</p> <p>N° Page : 558-569</p>
45	<p><b><u>CARTOGRAPHIE DES FLUX MIGRATOIRES À PARTIR DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO</u></b></p> <p>Auteur(s): Kokouvi Azoko KOKOU, Edinam KOLA.</p> <p>N° Page : 570-589</p>
46	<p><b><u>PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN : QUELLE CONTRIBUTION A LA SECURITE ALIMENTAIRE DANS LE DEPARTEMENT DE BOUAFLE (CÔTE 590 D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): KONE Bassoma.</p> <p>N° Page : 590-604</p>



# TYPOLOGIE ET AIRES DE RAYONNEMENT DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE PORTO-NOVO

## TYPOLOGY AND CATCHMENT AREA OF COMMERCIAL INFRASTRUCTURES IN THE CITY OF PORTO-NOVO

**ZANNOU Sandé**

*Laboratoire de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de Développement Durable (LATEDD)/  
Département de Géographie et Aménagement du Territoire, Université d'Abomey-Calavi (UAC), République du  
Bénin. Email : [sandezannou@yahoo.fr](mailto:sandezannou@yahoo.fr) ; Tel. : (229) 0197124453*

### RESUME

Les infrastructures marchandes offrent une importante source de revenus aux Communes béninoises à l'ère de la décentralisation. Malheureusement, leur plein potentiel est souvent entravé par diverses contraintes. Cette recherche vise à analyser les caractéristiques et fonctions des infrastructures marchandes dans la ville de Porto-Novo.

La méthodologie adoptée est axée sur la recherche documentaire, les travaux de terrain, le traitement des données et l'analyse des résultats. Au total, 263 ménages usagers des marchés et gares et 117 commerçants ont été enquêtés. Le modèle SWOT a permis d'analyser les résultats.

Les résultats obtenus révèlent qu'à Porto-Novo, il existe deux (02) marchés régionaux et sept (07) marchés locaux, dont l'aire de rayonnement varie entre 5,40 km et 9,86 km. La majorité (80 %) des commerçants soulignent des problèmes d'infrastructures, notamment le manque de hangars modernes, l'insalubrité, l'exiguïté des espaces et l'insécurité. Une forte corrélation est observée entre l'aire de rayonnement des marchés et la localisation des gares routières, lesquelles, implantées le long des grands axes et à proximité de certains marchés, renforcent l'attractivité des marchés qui passe par l'augmentation de la fréquentation et les facilités liées à l'approvisionnement. Malheureusement, la concentration des gares au centre accentue la marginalisation économique des quartiers périphériques de la ville.

**Mots clés :** Porto-Novo, infrastructures marchandes, aire de rayonnement, accessibilité, aménagement.

### Abstract

Commercial infrastructures represent a significant source of revenue for Beninese municipalities in the era of decentralization. Unfortunately, their full potential is often hindered by various constraints. This study aims to analyze the characteristics and functions of commercial infrastructures in the city of Porto-Novo.

The methodology employed combines documentary research, fieldwork, data processing, and result analysis. In total, 263 market and station users and 117 traders were surveyed. The SWOT model was used to analyze the findings.

The results reveal that Porto-Novo hosts two (2) regional markets and seven (7) local markets, with catchment areas ranging from 5.40 km to 9.86 km. A majority (80%) of traders report infrastructural issues, notably the lack of modern shelters, unsanitary conditions, cramped spaces, and insecurity. A strong correlation is observed between market catchment areas and the location of bus stations. These stations, situated along major roads and near certain markets, enhance market attractiveness by increasing foot traffic and facilitating supply logistics. However, the concentration of stations in the city center exacerbates the economic marginalization of peripheral neighborhoods.

**Keywords:** Porto-Novo, commercial infrastructures, catchment area, accessibility, urban planning.

## INTRODUCTION

Dans un monde en constante mutation, où les infrastructures commerciales sont essentielles au développement économique et social des villes, les marchés occupent une place centrale. Ces lieux physiques de transactions sont également des espaces symboliques où se jouent les dynamiques de l'échange, enracinés dans des règles et des institutions qui lient l'économie locale à la vie citadine et à ses valeurs (CANEPARI E. *et al.*, 2017, p9). Dans ce contexte, la question de l'impact des infrastructures, sur le développement, est d'une importance cruciale. En Afrique, les grands marchés ont constitué, durant la période coloniale, des marqueurs et des outils de conquête et d'aménagement des villes, au même titre que la construction d'églises ou des mairies. Par la suite, ces grands marchés centraux ont évolué et se sont transformés au gré des mutations des villes et des besoins d'approvisionnement des consommateurs urbains en produits agricoles et manufacturés (HENRY G. et POISBEAU F., 2015, p4). La dynamique impulsée par les activités des marchés des villes est un facteur de développement des infrastructures économiques. Les marchés urbains par l'importation, l'exportation puis la distribution des produits influencent la réalisation et la réhabilitation des infrastructures marchandes, de transport et des services liés au commerce (ZOMA V. *et al.*, 2022, p4). Le déficit en matière d'infrastructures est donc l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté (SANE M., 2017, p55). C'est pourquoi de nombreux pays s'efforcent d'améliorer la qualité des infrastructures commerciales afin de dynamiser le développement local.

Comme partout en Afrique, au Bénin, les marchés jouent un rôle central dans le développement et l'aménagement urbain. En générant des flux importants, ils structurent les déplacements en lien avec des infrastructures comme les gares routières (CNUCED, 2013, p8). La présence de ces infrastructures est très importante pour le développement des Communes car elle contribue non seulement à la réduction de la pauvreté et du chômage par la création d'emplois, mais aussi à l'aménagement des infrastructures communales grâce aux différentes taxes que paient les usagers (IROTORI A., 2019, p838).

Mais ces infrastructures sont confrontées à diverses faiblesses de gestion, parmi lesquelles on peut citer le manque d'aménagement de certains marchés, l'insalubrité, l'abandon de certains équipements marchands, la prédominance des appâtâmes dans les marchés, l'absence et insuffisance de latrines et le mauvais état des pistes desservant ces lieux d'échanges (ZANNOU S. et TCHAOU S. B., 2022, p67).

Malgré la présence de nombreuses infrastructures marchandes (marchés aux caractéristiques diverses et gares routières réparties de manière inégale), la ville de Porto-Novo peine à tirer pleinement parti de leur potentiel économique et territorial. Ces équipements jouent pourtant un rôle crucial dans le développement urbain, en générant des ressources fiscales et en contribuant à la lutte contre la pauvreté. Toutefois, leur efficacité est compromise par des dysfonctionnements persistants : insuffisance et vétusté des hangars, insalubrité, mauvaise accessibilité de certaines gares routières, et déséquilibres spatiaux qui freinent leur rayonnement. Face à ces limites, cette recherche se propose d'analyser les infrastructures marchandes de Porto-Novo, en mettant en lumière leurs caractéristiques, leurs fonctions et les enjeux liés à leur aménagement.

## 1. CADRE GEOGRAPHIQUE

Localisée entre 6°27'18'' et 6°31'55'' de latitude nord, d'une part, et entre 2°34'17'' et 2°39'30'' de longitude est d'autre part, la Ville de Porto-Novo est la plus importante du département de

l'Ouémé. Capitale du Bénin depuis son accession à l'indépendance, la ville de Porto-Novo est une Commune à statut particulier dans le cadre de la réforme de l'administration territoriale et de la décentralisation par la loi n° 98-005 du 15 janvier 1999. La ville de Porto-Novo est limitée au nord par les Communes d'Akpro-Missérété et d'Avrankou, au sud par la lagune de Porto-Novo, à l'est par la Commune d'Adjarra et à l'ouest par la Commune des Aguégus (figure 1). Cette situation favorise une grande diversité de son cadre physique et humain, contribuant à une pluralité d'activités économiques. Cela explique la présence des infrastructures marchandes, qui jouent un rôle clé dans les échanges économiques et le développement de la ville.

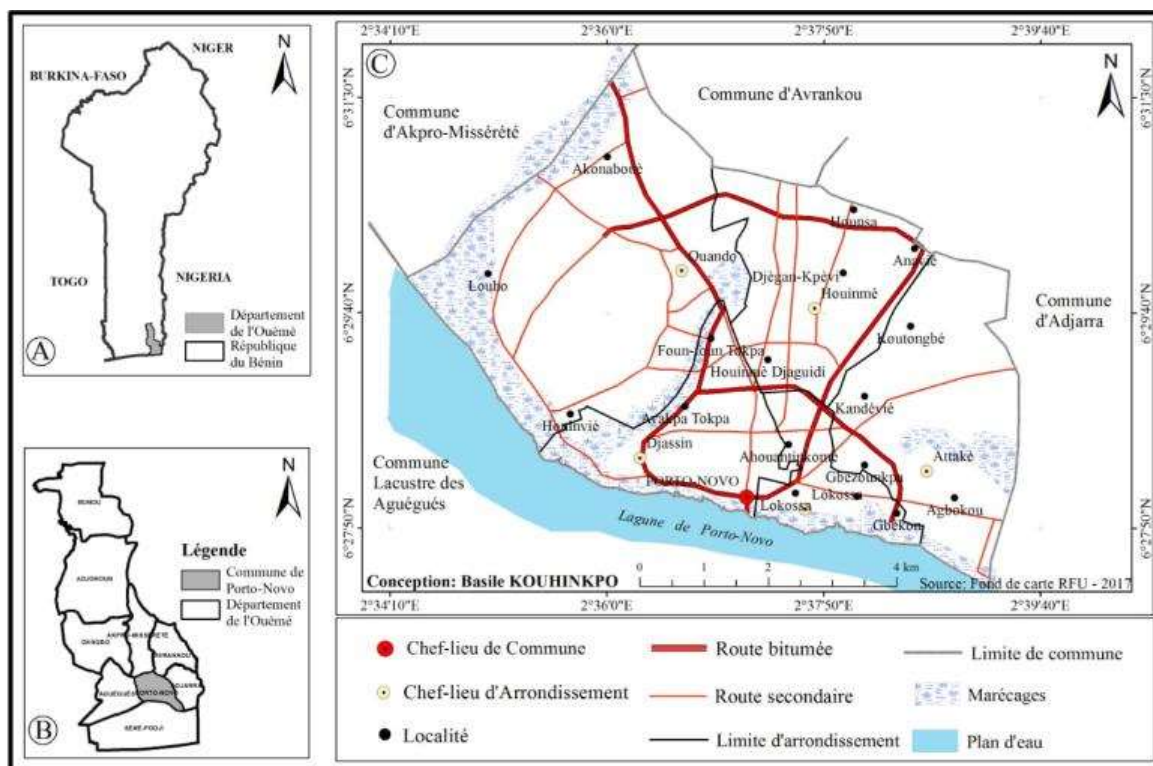


Figure 1 : Situation géographique de la ville de Porto-Novo

## 2. MATERIELS ET METHODES

### 2.1 Outils et Techniques de collecte des données

Les outils utilisés dans le cadre de cette recherche sont : le questionnaire adressé aux ménages et commerçants de la ville ; le guide d'entretien destiné aux personnes ressources pour recueillir des informations sur la disponibilité et l'état des infrastructures marchandes, ainsi que la grille d'observation qui a permis de réaliser un inventaire détaillé des infrastructures marchandes. Ces outils ont permis d'obtenir les données nécessaires à l'analyse des infrastructures marchandes de la ville de Porto-Novo. Les matériels utilisés comprennent : un système de positionnement global (GPS) Garmin pour géoréférencer les coordonnées géographiques des infrastructures marchandes de la ville de Porto-Novo, ainsi qu'un appareil photo numérique pour la prise de vues. Les principales techniques utilisées sont l'enquête par questionnaire, l'entretien semi-directif et l'observation directe sur le terrain.

### 2.2 Echantillonnage

La population cible de l'enquête est composée des ménages usagers des marchés et des gares routières, des commerçant(e)s ainsi que des personnes ressources. L'échantillonnage s'est appuyé sur un choix raisonné, avec une couverture de tous les Arrondissements de la ville de

Porto-Novo, en raison de la présence d'infrastructures marchandes importantes. Dans chaque Arrondissement, deux quartiers situés à proximité immédiate des marchés ou des gares routières ont été retenus. Les enquêtés devaient répondre aux critères suivants : être âgé d'au moins 18 ans, résider régulièrement dans le quartier et fréquenter les marchés ou gares routières depuis au moins trois ans. La taille de l'échantillon a été déterminée à l'aide de la formule de Schwartz (1995), qui se présente comme suit :  $n = Z\alpha^2 \times pq/i^2$  avec :  $Z\alpha=1,96$ , écart réduit correspondant à un risque  $\alpha$  de 5% ;  $p = n/N$  traduisant l'effectif des ménages quartiers enquêtés, divisé par l'effectif total des ménages de toute la ville de Porto-Novo ;  $q = 1-p$  ;  $i = 0,05$ . Suivant la présente formule, la taille de l'échantillon est :

$$X = (1,96)^2 \times (11357 / 60368) \times (1-0,05) / (0,05)^2$$

$$X = 3,8416 \times 0,18 \times 0,95 / 0,0025 \text{ donc } X = 263.$$

Au total, 263 ménages ont été enquêtés. A cela s'ajoute 117 commerçants des différents marchés. Les personnes ressources telles que le Responsable des Affaires Financières et Économiques, les Chefs d'Arrondissement (CA), la Responsable des Services Techniques, ainsi que dix (10) responsables des organisations syndicales des gares routières ont été interviewés.

### 2.3. Traitement des données et analyse des résultats

Le traitement des données a d'abord consisté à regrouper et résumer les informations recueillies auprès des commerçants, des ménages utilisateurs des marchés et des gares routières, ainsi que des personnes ressources. Ensuite, une analyse a été faite sur les caractéristiques physiques des infrastructures marchandes de la ville de Porto-Novo. Les questionnaires et fiches d'observation ont été dépouillés manuellement et à l'aide de méthodes statistiques. Les données recueillies ont ensuite été représentées sous forme de graphiques et de tableaux, permettant d'analyser la répartition géographique des infrastructures marchandes et leur état.

L'évaluation de l'aire de rayonnement des marchés de la ville de Porto-Novo et des flux avec les localités voisines repose sur la loi gravitaire de Newton. Selon Berry (1971), la limite de rayonnement est :

$$LG = \frac{d_{AB}}{1 + \sqrt{\frac{P_A}{P_B}}} \quad \text{avec:}$$

LG : loi de gravité ; d (AB) : distance (en km) qui sépare les deux centres ;  $P_A$  : portée spatiale du centre A ;  $P_B$  : portée spatiale du centre B.

Les données obtenues après calcul de l'aire de rayonnement des marchés, ont subi une interpolation par *kriging* dans ArGis 10.4.

## 3. RESULTATS

### 3.1. Typologie des infrastructures marchandes de la ville de Porto-Novo

La ville de Porto-Novo abrite plusieurs infrastructures marchandes notamment les marchés et les gares routières.

#### 3.1.1 Catégorie des marchés de la ville de Porto-Novo

##### 3.1.1.1 Marchés régionaux

Dans la ville de Porto-Novo, deux (02) marchés ont leur zone d'influence qui déborde le cadre de la ville. Leur rayonnement s'étend sur d'autres Communes et départements Béninois, voire au-delà des frontières du pays. Il s'agit des marchés de Ouando et de Kpétukpinmèdé.

Le marché Ouando situé dans le cinquième Arrondissement de la ville de Porto-Novo a été créé au début du XX<sup>e</sup> siècle par les populations autochtones. Il s'anime tous les trois jours, de 6h 30min à la tombée de la nuit et constitue un centre de commercialisation de divers produits, notamment agricoles (maïs, manioc, tomates, piments), d'élevage (volailles), de pêche

(poissons), ainsi que des articles artisanaux, pharmaceutiques et manufacturés (savons, tissus, sucre, allumettes, cigarettes, etc.). C'est un marché qui joue un rôle important dans l'organisation des circuits commerciaux du département de l'Ouémé. Il est un pôle d'échanges majeur, grâce notamment aux flux réguliers de marchandises et des usagers en provenance des Communes voisines (Akpro-Missérété, Dangbo, Adjarra, etc.), des départements du Plateau, du Littoral, du Zou, etc. et des pays voisins (Nigeria, Togo, etc.).

Dans le souci de moderniser les infrastructures et d'améliorer les conditions d'exercice des activités commerciales, d'importants travaux de réhabilitation ont été engagés depuis janvier 2020, avec la construction d'un nouveau marché moderne (planche 1).



**Planche 1 : Marché de Ouando en chantier**  
**Prise de vues : Kouhinkpo, août 2025**

Le nouveau marché de Ouando, en construction sur 35 363 m<sup>2</sup>, comportera une structure métallique de type Shed. Il prévoit 141 boutiques, 10 magasins, 2 648 étals supplémentaires répartis sur deux niveaux (en plus des 2 000 étals qui existaient), ainsi que des locaux administratifs, une infirmerie, une chambre froide et une salle polyvalente. Le projet inclut aussi un éclairage solaire, le pavage et des caniveaux pour améliorer l'accès et l'assainissement.

Le marché de Kpétukpinmèdé (planche 2), créé en 1970, s'étend sur environ 4 500 m<sup>2</sup> et comprend 115 modules de hangars précaires, chacun offrant huit (08) places. À cela s'ajoutent une soixantaine de petites baraques métalliques dispersées sur l'ensemble de l'aire. Actif tous les jours de 6h jusqu'à la tombée de la nuit, ce marché est principalement orienté vers la vente de produits vivriers. On y trouve également des produits manufacturés issus de la contrebande, notamment des articles vestimentaires, des biens d'équipement et des objets électroniques. En outre, divers étalages proposent des produits tels que des plantes médicinales, des nattes, des poteries et des vanneries.



**Planche 2 : Marché Kpétukpinmèdé**  
**Prise de vues : Zannou, juillet 2025**



Le marché se distingue par son rayonnement qui dépasse les limites de la ville de Porto-Novo. On y rencontre des commerçants et acheteurs venus non seulement des différents Arrondissements de la ville, mais aussi des Communes voisines telles que Adjara, Akpro-Missérété, et même des localités frontalières du Nigeria. Le marché de Kpétukpinmèdé révèle une prédominance d'aménagements constitués de hangars et d'autres équipements en matériaux précaires. Cette infrastructure nécessite un réaménagement pour mieux répondre aux attentes des acteurs économiques et pour satisfaire un minimum de normes en matière d'infrastructures marchandes.

### 3.1.1.2 Marchés locaux

Les marchés locaux sont des centres d'échange servant de points de ravitaillement des populations environnantes, leur rayonnement ne s'étend qu'aux quartiers de villes et aux Arrondissements de leur lieu d'implantation. La ville Porto-Novo compte neuf (09) marchés locaux (tableau I).

**Tableau 1** : Statut des marchés locaux de la ville et leurs superficies

Arrondissements	Noms	Statuts	Réalisations	Superficie (m²)
1 <sup>er</sup>	Ahouangbo	Modernisé	ANaGeM	2824
	Grand Marché	Aménagé	Mairie	5589
2 <sup>e</sup>	Agbokou	Non aménagé	Population	14000
3 <sup>e</sup>	Djassin Tokpa	Aménagé	Population	500
	Gbègo	Aménagé	Mairie	1700
4 <sup>e</sup>	Hounsa	Aménagé	Mairie	-
5 <sup>e</sup>	Dondo	Partiellement Aménagé	Population/ Mairie	2575
	Zèbè	Non aménagé	Mairie	-
	Tohouto	Aménagé	Population	-

**Source** : Enquêtes de terrain, août 2024

L'analyse de ce tableau 1 montre que les marchés de Agbokou, Grand Marché, Ahouangbo et Dondo se distinguent par leurs superficies respectives, à savoir 14 000 m², 5 589 m², 2 824 m² et 2 575 m². Parmi ces marchés, celui de Ahouangbo (planche 3) a bénéficié d'un projet de modernisation des infrastructures marchandes. Réhabilité et inauguré le 2 août 2024, sa gestion a été confiée à l'Agence Nationale de Gestion des Marchés (ANaGeM).



**Planche 3** : Marché Moderne de Ahouangbo  
Prise de vues : Zannou, juillet 2025

Ce marché dispose de 200 étals, répartis entre 164 pour les primeurs, 16 pour les poissonneries et 20 pour les boucheries. Il est également équipé de 17 boutiques et 4 restaurants. L'infrastructure est aussi équipée d'installations sanitaires, d'un monte-charge, d'une chambre froide, de locaux techniques et de déchets, ou encore d'une salle polyvalente, d'une infirmerie, d'un bureau administratif et d'équipements de sécurité incendie.

Par ailleurs, certains marchés locaux de la ville de Porto-Novo se distinguent surtout par leur spécialisation.

Le marché d'Agbokou (photo 1) situé au quartier Agbokou dans le 2<sup>e</sup> Arrondissement de la ville de Porto-Novo juste derrière l'hôtel de ville, est réputé pour la vente de plantes médicinales et de remèdes thérapeutiques traditionnels. Déplacés du grand marché et installés sur le site actuel depuis 1999, les guérisseurs traditionnels y proposent des remèdes contre diverses affections telles que le paludisme, les infections, les problèmes de fertilité, les troubles urinaires et bien d'autres maladies.

Le marché de Dondo (photo 2) situé non loin du marché Ouando se concentre sur le commerce de bétail et d'autres produits. On retrouve dans ce marché des vendeurs des animaux tels que des cabris, des moutons, des porcs, ainsi que de la volaille. C'est un espace commercial dynamique qui regroupe également des commerçants de divers produits, notamment des vivres tels que maïs, manioc, tomates, piments mais aussi des articles artisanaux et manufacturés comme savons, tissus, sucre, allumettes, etc.



**Photo 1 : Marché d'Agbokou**



**Photo 2 : Marché Dondo**

**Prise de vues : Zannou, juillet 2025**

Le marché Gbègo (photo 3) situé au quartier Foun-Foun, dans le 3<sup>e</sup> Arrondissement de la ville de Porto-Novo est un marché principalement dédié à la vente et à la réparation d'équipements électroniques tels que des téléphones portables et des ordinateurs, ainsi qu'à la commercialisation de textiles, de vêtements prêt-à-porter, de friperies, de chaussures, de sacs scolaires et de voyage, de montres, etc. Il est animé par une communauté commerçante hétérogène regroupant des ressortissants béninois, nigériens et nigériens. Toutes les personnes enquêtées fréquentent souvent ce marché.

Le marché Djassin Tokpa est situé dans le quartier Djassin, dans le 3<sup>e</sup> Arrondissement de la ville de Porto-Novo. Le terme « Tokpa » évoque son lien étroit avec l'eau, caractéristique des marchés de poisson dans la région (photo 4). Il est principalement consacré à la vente de poissons frais issus de la pêche et est majoritairement animé par des femmes spécialisées dans cette filière locale. Le marché de Djassin Tokpa est très fréquenté par les populations de Porto-Novo et des Aguegués. Environ 62 % des personnes enquêtées le fréquente souvent. Selon les responsables du service financier, la gestion de ce marché échappe encore au contrôle de la municipalité de Porto-Novo.



Photo 3 : Marché Gbègo



Photo 4 : Marché Djassin-Tokpa

Prise de vues : Zannou, juillet 2025

Les marchés sont répartis de manière relativement équilibrée dans les différents Arrondissements de la Commune, avec une légère concentration dans la partie centrale et méridionale de la ville (figure 2).

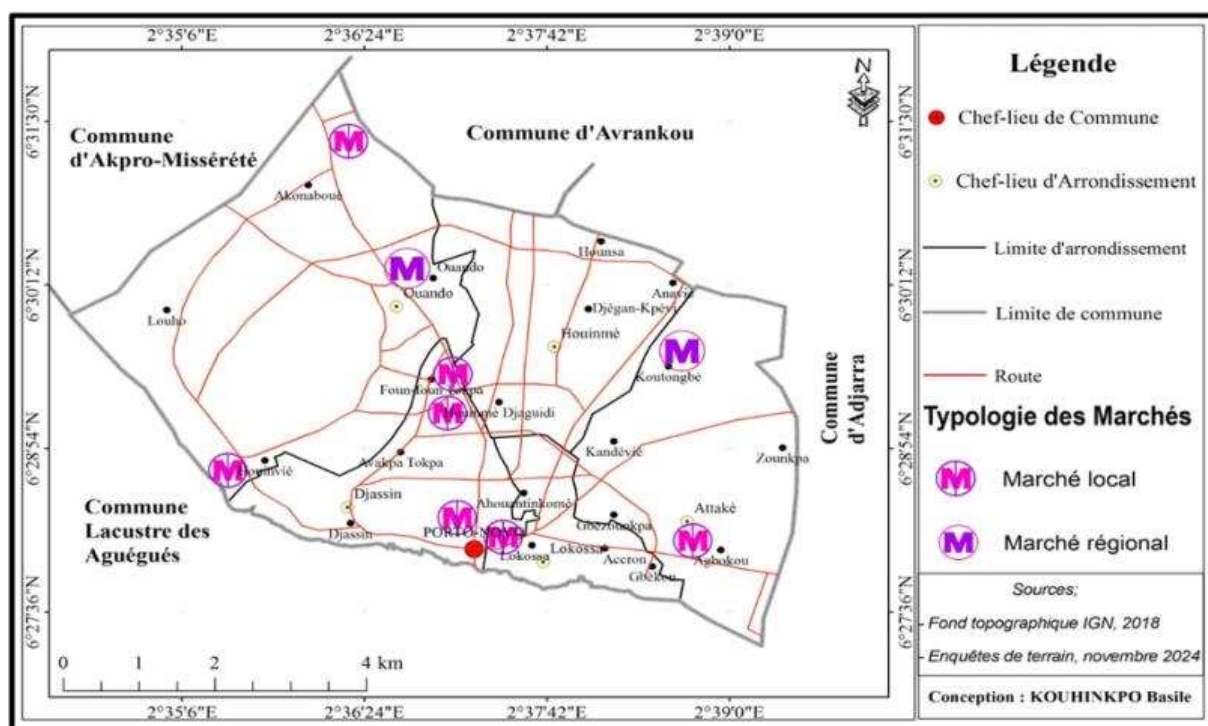


Figure 2 : Répartition spatiale des marchés de la ville de la Porto-Novo

Le marché régional de Ouando, bien identifié au centre-nord de la Commune, constitue un pôle d'attraction majeur. La plupart des marchés locaux jalonnent les quartiers périphériques de la ville notamment Djassin, Agbokou, Zèbou, etc. ; ce qui traduit une dynamique commerciale de proximité répondant aux besoins quotidiens des populations. Le réseau routier, bien visible sur la carte, relie efficacement les différents pôles commerciaux et facilite l'accessibilité aux marchés, ce qui renforce leur intégration fonctionnelle dans le tissu urbain. Selon la totalité des ménages enquêtés, tous les marchés de Porto-Novo sont accessibles. Enfin, la complémentarité entre les marchés locaux et régionaux permet une hiérarchisation des flux. Les marchés locaux assurent les besoins de proximité, tandis que les marchés régionaux, mieux connectés aux gares, jouent un rôle d'interface entre la Commune et les espaces extérieurs (Akpro-Missérété, Adjarra, Avrankou, etc).

### 3.1.2 Typologie des gares routières de la ville de la Porto-Novo et leurs caractéristiques

Dans la ville de Porto-Novo, il existe plusieurs gares routières qui jouent un rôle clé dans le transport surtout interurbain. Le tableau 2 fait le point des différentes gares de la ville de Porto-Novo.

**Tableau 2 :** Statut des gares de la ville

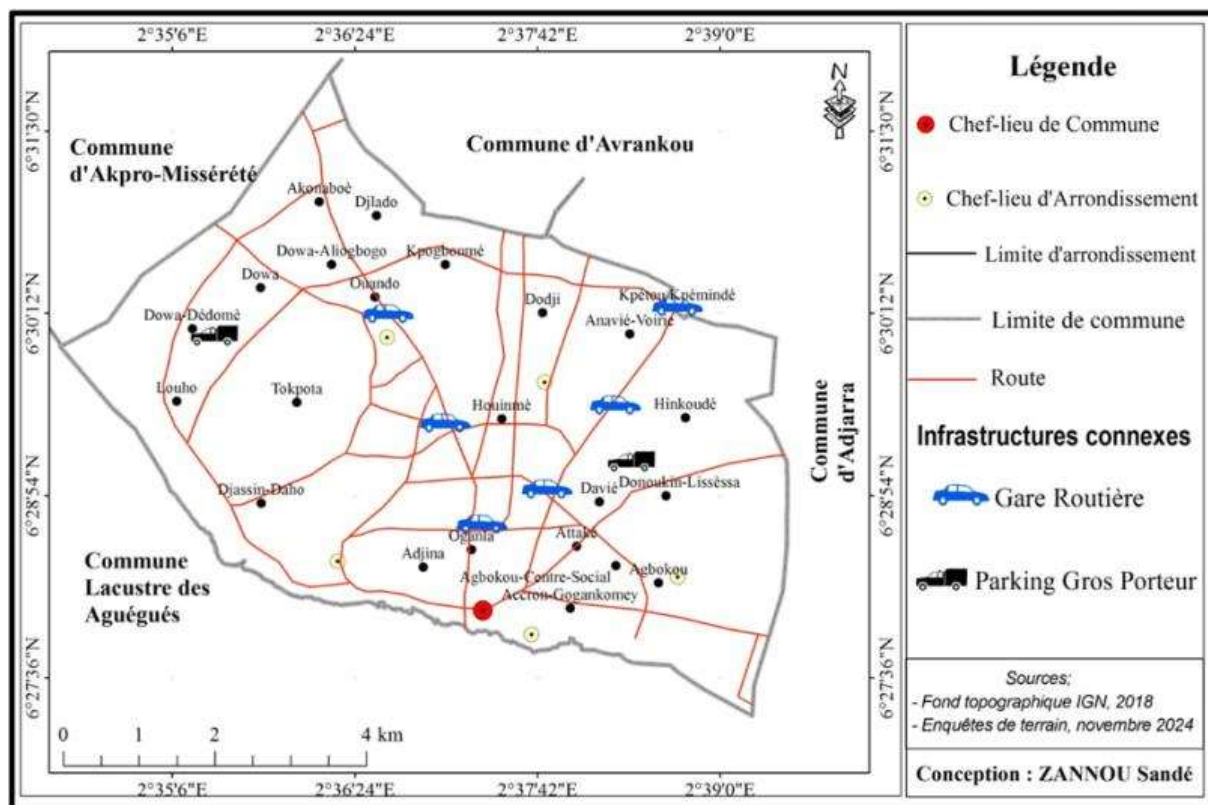
Arrondissements	Noms	Quartiers	Statuts
1 <sup>er</sup>	Gare Adjara-Docodji	Adjara-Docodji	Privé
2 <sup>e</sup>	Gare Saint Pierre Paul	Tchinvié	Privé
3 <sup>e</sup>	Gare de Dangbeklounon	Foun-Foun	Publique
	Pobé-Gare	Oganla	Publique
5 <sup>e</sup>	Ouando	Ouando Klékanmin	Publique

**Source :** Enquêtes de terrain, août 2024

L'analyse du tableau 2 révèle l'existence de cinq gares routières à Porto-Novo, réparties entre infrastructures privées et publiques. La gare routière d'Adjara Docodji, située dans le 1<sup>er</sup> Arrondissement, plus précisément dans le quartier d'Adjara Docodji, est une gare privée tout comme la gare Saint Pierre et Paul, qui se trouve dans le 2<sup>e</sup> Arrondissement, au quartier Tchinvié. En revanche, les trois autres gares, à savoir celles de Dangbékounon, au quartier Foun-Foun dans le 3<sup>e</sup> Arrondissement, de Pobé-Gare au quartier Oganla également dans le 3<sup>e</sup> Arrondissement et de Ouando, au quartier Ouando Klékanmin dans le 5<sup>e</sup> Arrondissement sont des infrastructures publiques placées sous la gestion de la Mairie de Porto-Novo.

Au-delà de leur fonction de transport, ces espaces accueillent une diversité d'activités commerciales. Autour et à l'intérieur des gares, se développent de nombreuses formes de petit commerce : vente de fruits, d'eau, de crédits de recharge des réseaux de communication, de vêtements, d'articles divers, etc. Des restaurants de rue, des buvettes, des vendeurs ambulants ainsi que des prestataires de services tels que des réparateurs de téléphones, des vulcanisateurs, etc. y sont également présents. Ce dynamisme économique fait des gares routières de véritables pôles marchands secondaires, contribuant à la vitalité économique locale. Ces espaces constituent de véritables marchés fonctionnels, renforçant le caractère marchand de certaines zones de la ville. La figure 3 présente la spatialisation des gares routières et autres équipements connexes de la ville de Porto-Novo.





**Figure 3 : Spatialisation des gares routières**

L'analyse de cette figure 3 montre une concentration des gares routières autour du centre urbain de Porto-Novo. Cette densité d'équipements traduit l'importance économique et logistique de cette zone, où se concentre l'essentiel des flux de marchandises et des mouvements de population. En revanche, la périphérie ouest et est de la ville est nettement moins desservie. On n'observe presque pas de gares routières. La répartition montre également que les principales gares routières sont alignées le long des axes routiers structurants, favorisant ainsi les liaisons intercommunales avec Akpro-Missérété, Avrankou, Semè-Podji, Adjara, Cotonou, etc.

Le rôle stratégique des routes principales dans la localisation des infrastructures est donc manifeste : elles déterminent les zones de fortes activités économiques, tandis que les zones éloignées des grandes voies restent en retrait. Le fonctionnement de ces gares, qu'elles soient privées ou publiques, relève des organisations syndicales comme c'est le cas dans beaucoup de villes au Bénin.

### 3.2. Aires de rayonnement des marchés

Les marchés et les gares routières de Porto-Novo contribuent à une certaine dynamisation des échanges. L'analyse de leur rayonnement et de leur répartition permet de mieux comprendre leur rôle dans l'organisation économique et la mobilité au sein de la ville.

Les marchés de la ville de Porto-Novo, notamment les marchés régionaux, attirent un nombre impressionnant de personnes venues de diverses origines. Ces personnes apportent de produits variés destinés à la vente. Tous ces produits sont d'abord drainés vers les marchés avant d'être redistribués dans la ville. La figure 4 illustre l'aire de rayonnement des marchés de la ville de Porto-Novo.



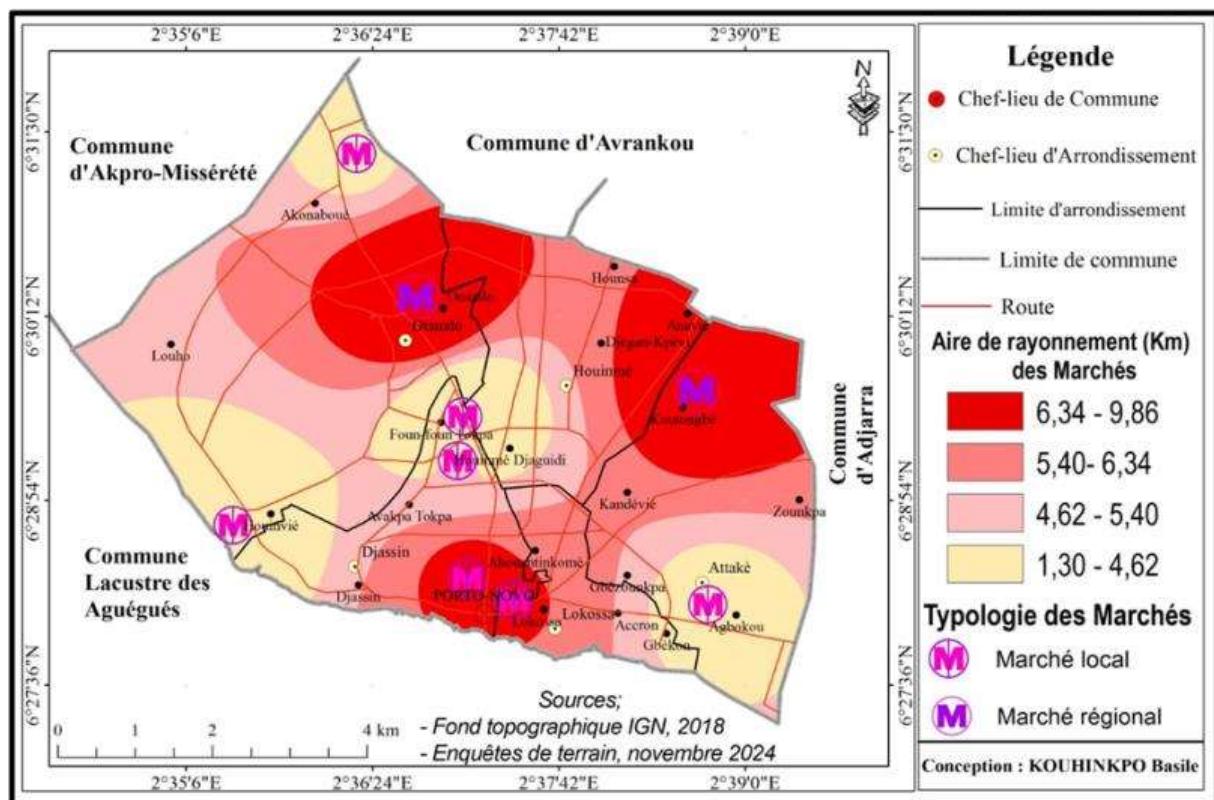
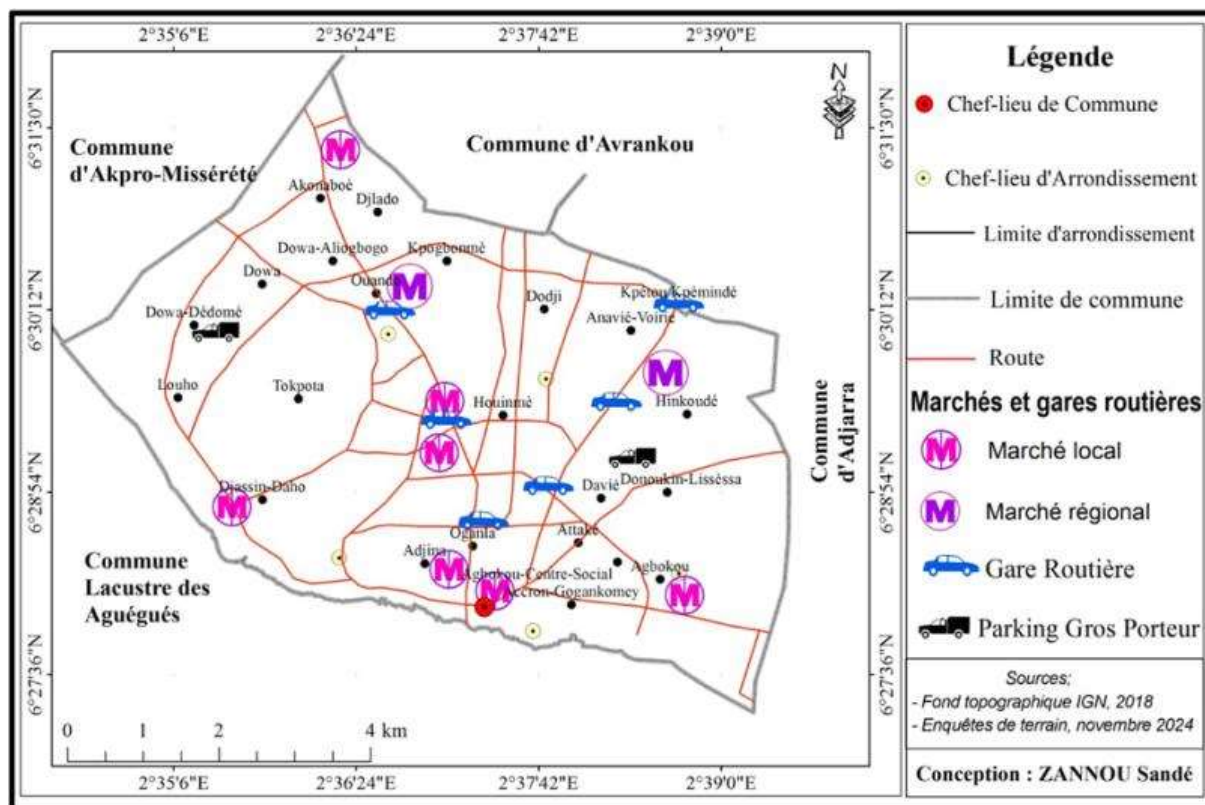


Figure 4 : Aires de rayonnement des marchés de Porto-Novo

D'après l'analyse de la figure 4, le marché Ouando possède une aire de rayonnement comprise entre 6,34 et 9,86 km, tandis que le marché central et le marché Ahouangbo ont une influence qui s'étend entre 5,40 et 6,34 km. En revanche, le rayonnement des autres marchés reste limité (entre 1,30 et 4,62 km), principalement en raison de la faiblesse du réseau routier, du niveau d'aménagement très faible dans ces marchés. Ces situations impactent négativement l'accessibilité, freine les flux économiques et contribue à une concentration des activités commerciales autour des marchés les mieux desservis.

### 3.3. Lien entre l'aire de rayonnement des marchés et répartition géographique des gares routières

Il existe une corrélation marquée entre l'aire de rayonnement des marchés et la répartition géographique des gares routières à Porto-Novo. Les marchés bénéficiant d'un large rayonnement, comme celui de Ouando (6,34 à 9,86 km) et le marché central de Porto-Novo (5,40 à 6,34 km), sont situés à proximité immédiate des principales gares routières. Cette proximité favorise leur accessibilité et explique leur capacité à attirer une clientèle venant de l'ensemble de la ville ainsi que des Communes voisines. Pour tous les commerçants enquêtés, la proximité surtout entre les marchés régionaux et les gares routières facilite le ravitaillement des marchés, le transport des marchandises vers d'autres villes et l'arrivée des consommateurs ou des commerçants d'autres Communes. La figure 5 présente la répartition spatiale des marchés et des gares routières de la ville de la Porto-Novo.



**Figure 5 :** Répartition spatiale des marchés et des gares routières de la ville de Porto-Novo

L'analyse de la figure 5 met en lumière une corrélation forte entre réseaux de transport et activités commerciales à Porto-Novo. Mais le renforcement des connexions entre les marchés situés dans les zones périphériques de la ville et les infrastructures routières apparaît comme un enjeu clé pour une meilleure intégration territoriale et un développement économique plus équilibré.

#### 4. DISCUSSION

Les caractéristiques des infrastructures marchandes, telles que les gares routières et les marchés, jouent un rôle déterminant dans le développement local en République du Bénin. À Porto-Novo, les résultats de cette étude mettent en évidence l'existence de deux grandes catégories de marchés : les marchés régionaux et les marchés locaux. Cette typologie est confirmée par KOUMAGNON R. (2023, p96), qui identifie les mêmes distinctions dans le département de l'Ouémé à partir de plusieurs critères. Il s'agit notamment de l'origine des produits échangés, de l'aire de rayonnement, de la qualité et du nombre d'infrastructures marchandes, ainsi que de la présence ou non d'équipements d'hygiène, d'assainissement et de gares routières.

L'aire de rayonnement constitue un critère central dans cette distinction. Les marchés régionaux de Porto-Novo disposent d'une influence s'étendant sur de longues distances. En revanche, les marchés locaux ont un rayonnement plus limité, souvent en raison de la faiblesse du réseau routier. Cette observation est corroborée par HESSOU M. P. (2024, p150), qui souligne que les marchés régionaux des Communes de Dassa-Zoumè et de Glazoué attirent une population variée, provenant de multiples localités, leur conférant un rayonnement dépassant les frontières communales.

Par ailleurs, la répartition des gares routières à Porto-Novo révèle une forte concentration dans le centre-ville. Ces infrastructures de transport sont principalement alignées le long des axes routiers majeurs, favorisant les liaisons intercommunales. KOUAME K. A. et ELEAZARUS A.

L. M. (2024, p1263) appuient cette observation en précisant que ces espaces sont généralement situés le long des grandes voiries, notamment sur les emprises des routes nationales A5 et A6 qui traversent les villes, du Sud au Nord et de l'Est à l'Ouest. Le centre-ville, en tant que zone à forte densité fonctionnelle, incarne cette mixité des usages qui caractérise les cœurs urbains. Enfin, le fonctionnement des gares routières à Porto-Novo, qu'elles soient publiques ou privées, est majoritairement encadré par des organisations syndicales. Cette réalité est également observée ailleurs au Bénin. AZONHE B. (2019, p121) rapporte que les gares du Plateau d'Abomey sont administrées par onze associations syndicales, qui défendent les intérêts des conducteurs, considérés comme les véritables usagers de ces infrastructures

## Conclusion

L'étude des infrastructures marchandes dans la ville de Porto-Novo met en lumière leur classification en différentes catégories, ainsi que leurs aires de rayonnement et leurs niveaux d'influence. La répartition géographique révèle une concentration des marchés et les gares routières au centre-ville, ce qui accentue les déséquilibres avec la périphérie, moins équipée et marginalisée. Pour libérer le plein potentiel économique de ces infrastructures, il est impératif d'investir dans l'aménagement équilibré du territoire, en renforçant les équipements marchands et les connexions de transport dans les zones périphériques.

## Références bibliographiques

AZONHE Boris, 2019, Trilogie infrastructures marchandes, transport routier et développement : Enjeux territoriaux et perspectives sur le Plateau d'Abomey. Thèse de doctorat unique, UAC, FLASH, EDP, 314 p.

CANEPARI Eleonora, MONTENACH Anne et PERNIN Isabelle, 2017, « *Aux marges du marché. Circuits d'échange alternatifs dans les économies préindustrielles* » Rives méditerranéennes, pp.7-17.

CNUCED, 2013, Contribuer au développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique : le rôle des secteurs public et privé. Rapport, Conseil du commerce et du développement, Commission du commerce et du développement, Réunion d'experts pluriannuelle sur la promotion de l'intégration et de la coopération économiques, Genève, 20 p.

HENRY Gaëlle et POISBEAU François, 2015, Trente ans de projets de réhabilitation de marchés en Afrique. Rapport, L'AFD et les équipements urbains marchands, Paris, 38 p.

HESSOU Mintongninou Paulin, 2024, Infrastructures routières et marchandes dans le développement local des Communes de Dassa-Zoumè et de Glazoué dans le Département des Collines du Bénin. Thèse de doctorat unique, UAC, FLASH, EDP, 295 p.

IROTORI Alfred, ADÉGNANDJOU Josias, ODJO Mounirou et TENTE Brice, 2019, « *Importance socio-économique des marchés locaux dans le développement de la Commune d'Allada* » Acte final colloque LATEED, Université d'Abomey-Calavi, les 9, 10 et 11 octobre 2019, ISBN : 978-99982-920-6-2, pp.831-842.

KOUMAME Kouadio Arnaud et ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel, 2024, « *Analyse des incidences socio-économiques et environnementales des activités économiques associées au fonctionnement des gares routières à Daloa (Centre ouest de la Côte d'Ivoire)* », Revue Internationale du chercheur, Volume 5, Numéro 3, pp.1254-1278.

KOUMAGNON Raymond, 2023, Marchés et enjeux de développement local dans les Communes du département de l'Ouémé (Sud-est du Bénin). Thèse de doctorat unique, UAC, FLASH, EDP, 368 p.

SANE Malick, 2017, « *Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique* », Revue Interventions économiques, openedition, ISSN : 1710-7377, pp.54-60.

ZANNOU Sandé et TCHAOU Sèvègni Brice, 2022 : « *Aménagement et gestion des infrastructures marchandes dans la Commune de Ouinhi Au Bénin* » Article scientifique, IJPSAT, Vol. 32 No. 2, pp.56-68.

ZOMA Vincent, ISSIAKA Dahani et SANGL Gabriel (2022), « *Participation des marchés urbains au développement en Afrique* », Journal of Research in Humanities and Social Science, N°10 (5), pp.21-31.