

ENJEUX LIES AUX STATIONNEMENTS ANARCHIQUES DES VEHICULES GROS PORTEURS DANS LA VILLE DE PARAKOU AU BENIN

ABOUDOU Y.M.A. RAMANOU¹, ABDOULAYE ABDOUL RAMANE² & GNELE EDGARD JOSE³

¹FLASH/ Université de Parakou, Benin

^{2,3}Université de Parakou, Benin

RESUME

La question des stationnements des véhicules conditionne le bon fonctionnement global de la ville et la qualité du cadre de vie urbain. A Parakou, l'espace public est rare mais il est perçu comme gratuit. La trop grande dissémination des parcs de stationnement des gros porteurs ou les stationnements anarchiques constituent l'un des soucis majeurs des autorités de notre ville.

L'objectif global de cette recherche est d'analyser les enjeux liés aux stationnements anarchiques des véhicules gros porteurs dans la ville de Parakou et de trouver des solutions envisageables pour soulager ce secteur important. La méthodologie adoptée s'articule autour de la recherche documentaire, des enquêtes sur le terrain et de l'utilisation du modèle SWOT (Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces) pour l'analyse des résultats. Au terme de l'étude, les parages des véhicules gros porteurs dans la ville sont à 80 % illégaux. Les observations faites sur le terrain illustrent cinq (05) principaux lieux de stationnement : les rues (43 %), les trottoirs (27 %), les chaussées (12 %), les stations-services (5 %) et les garages-mécaniques (3 %). Le statut de ville carrefour et de transit et l'éloignement du parking gros porteurs sont les principaux facteurs à la base des stationnements anarchiques. Il urge que la municipalité de Parakou avec l'aide du gouvernement et des partenaires financiers élaborent des politiques efficaces et durables pour le bien-être des populations.

MOTS CLES: Parakou, Enjeux, Stationnement, Gros Porteurs, Parc

ABSTRACT

The parking issue affects the overall functioning of the city and the quality of urban living. In Parakou, public space is rare but it is perceived as free. The excessive release of parking for large aircraft, the anarchic parking is one of the major concerns of the authorities of our city. The overall objective of this research is to analyze issues related to uncontrolled parking of large aircraft in the city of Parakou and to find possible solutions to this important sector relieved. Parakou, a crossroads city and capital of the big carriers Country is located in the northern part and more specifically in the Department of Borgou.

The methodology adopted in this study is based on documentary research, field surveys and the use of model SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats).

Using this methodology allowed to realize the state of occupation of the space by trucks in the city. The occupation of space is mostly poor to nearly 80%. Despite this state of affairs, the sector seems normal. This for the lack of firm decision of the authorities, the geographical location of parking, antisocial behavior and indiscipline carriers are the factors that slow the development of the sector and therefore the city. Following these multiple problems, the municipality

of Parakou with the assistance of financial partners or even the government must of started infrastructure projects in the area, create a management committee and monitoring compliance with the laws administered, ensure respect the decisions adopted.

KEYWORDS: Parakou, Issues, Parking, Jumbo Park

INTRODUCTION

Depuis 1950, l'urbanisation est devenue un phénomène mondial. A cette époque, les villes sont éparpillées un peu partout à la surface du globe, avec chacune sa géographie et son histoire propre (ONU, 1997). La question de la gestion urbaine a été et reste encore l'une des préoccupations des autorités politico-administratives aussi bien dans les pays développés que ceux en développement. Afin de mieux cerner les difficultés liées à la maîtrise du fait urbain, d'aucuns pensent d'ailleurs qu'on devrait plutôt parler de la gouvernance urbaine (Agbachi, 2014). C'est alors que la voirie est un espace collectif avant d'être une infrastructure dédiée à la seule circulation, un espace social qui structure l'espace urbain (Bruno, 1992). Il est important de souligner que le secteur des transports au Bénin représente 7,1% du PIB. L'Etat béninois accorde donc une place de choix à ce secteur si bien que le nombre de ministères sous tutelle est passé à deux depuis l'année 2009 (INSAE, 2010). Le manque d'espace, les stationnements illicites et anarchiques constituent les soucis majeurs en zone urbaine (communauté d'agglomération Sophia Antipolis, 2007). Dès lors, la question de gestion d'espace a commencé à se poser ; d'où la nécessité de mise en place des politiques d'aménagement de l'espace.

Les développements et aménagements proposés sur l'ensemble du territoire ne font que renforcer l'étalement urbain, fragiliser le centre-ville, décourager les adeptes des transports collectifs et actifs et par conséquent créer plus de demande de stationnements. Ces pratiques urbanistiques divergent des principes prononcés dans le nouveau plan d'urbanisme ainsi que la Charte de développement commercial. Concernant l'aménagement physique des parcs de stationnement, il y a des problèmes au niveau de la disposition spatiale des parcs, leur visibilité, la signalétique qui leur est propre. Le nombre de cases et la répartition entre chaque type d'usage en fonction des activités et équipements qui se trouvent dans les alentours (Ossama, 2012).

La régulation du stationnement est un levier essentiel des politiques d'aménagement de l'espace public urbain. Les choix en la matière peuvent ainsi refléter des conceptions radicalement différentes de l'organisation de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. Est-il préférable de créer de grands parkings publics ou privés en centre-ville ou, à l'inverse, de multiplier les parcs relais en périphérie assurant des correspondances avec les transports collectifs ? La première option a pour vocation de faciliter l'accès automobile en zone urbaine dense, la seconde privilégie les déplacements à pied et en transports en commun. On mesure à travers cet exemple combien les liens entre urbanisme et stationnement peuvent influencer sur le bien-être et le vivre ensemble en ville. (Jean Pisani-Ferry, 2013).

Dans le même sens il affirme qu'aujourd'hui, ce sont les collectivités territoriales des grandes agglomérations qui organisent le stationnement au sein de leur circonscription, en s'efforçant de tenir les deux bouts de la chaîne. D'une part, elles s'attachent à développer les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle – systèmes d'auto partage et vélos en libre-service, notamment – de manière à optimiser l'utilisation de l'espace public. D'autre part, elles s'emploient à faciliter les activités de logistique urbaine, à savoir les services de livraison et les déplacements professionnels, afin de soutenir le développement économique de leur agglomération. On observera aussi que le transport est par nature une activité liée au Territoire, à sa dimension, à sa géographie, à son organisation physique, économique et institutionnelle.

L'impact des infrastructures de transport et plus généralement du système des transports dépend donc des limites du territoire sur lequel on cherche à l'apprécier : continent, nation, région, ville ou campagne. Ces effets sont différents selon le niveau territorial considéré. Un avantage économique global peut masquer des effets négatifs sur certaines régions et un avantage pour certaines régions peut avoir pour contrepartie des pertes économiques pour d'autres régions. Dans cette étude, c'est en règle générale les relations entre infrastructures de transport et la croissance de l'économie nationale dans son ensemble qui seront privilégiées (Didier et prud'homme, 2007).

La question du stationnement apparaît aujourd'hui de plus en plus fréquemment comme une pierre d'achoppement dans la définition et la mise en œuvre des politiques de mobilité des agglomérations. Élément majeur du choix modal, elle souffre à la fois d'une réglementation désormais inadaptée aux ambitions prônées dans les projets urbains, d'un éclatement de compétences entre différents niveaux d'administration sur un territoire, mais également d'une fiscalité obsolète et du manque de moyens des exécutifs dans l'exercice d'une coercition efficace. (Paul-Dubois-Taine, 2013). Le développement d'un système de transport efficace fondé sur un réseau d'infrastructures correctement exploité et entretenu constitue une condition sine qua non de réussite de la stratégie de croissance pour la réduction de la pauvreté au Bénin (Yebadokpo, 2009). Dès lors : Le stationnement est un point d'ancrage indispensable à tout déplacement motorisé, il constitue l'un des principaux leviers d'action des politiques de transport et plus généralement de la planification et du système urbain. Il influence et s'influence plus particulièrement par les systèmes de transport, le système d'occupation de sol et le système socio-économique. En effet, le stationnement influence le choix modal des usagers, l'accessibilité et l'attractivité des zones à forte densité et aussi la localisation des activités et des commerces.

Au sein des grandes agglomérations, le système de stationnement est généralement caractérisé par une offre limitée localement en quantité et une demande diversifiée confrontée à un éclatement spatial des activités qui génèrent un grand nombre de déplacements de courtes et de longues distances. A ces déplacements, sont associés des besoins de stationnement spatialement diffus et temporellement variables. Il en résulte un problème à contrainte de capacité dans l'espace et dans le temps.

Le même espace, généralement rare en zones denses, doit servir à la fois à la circulation des personnes et des biens et au stationnement des véhicules. Le stationnement affecte ainsi de manière significative la fluidité du trafic et le niveau de congestion. Cela tient d'une part, à l'immobilité des véhicules qui passent l'essentiel de leur temps à l'arrêt et d'autre part au phénomène de recherche d'une place libre qui ne fait que paralyser le mouvement de la circulation (rapidité, sécurité et vitesse), en particulier en périodes de pointe. En conséquence les coûts (environnementaux, économiques et sociaux) et les effets externes affectés au trafic sont en partie générés directement par le stationnement. (Boujnah, 2010)

L'importance de ces effets justifie l'intérêt pour nous d'étudier les enjeux liés aux stationnements anarchiques dans la ville de Parakou, et de concevoir des améliorations dans son organisation et son fonctionnement.

Depuis les années 2000, le partage de l'espace public présente de nouveaux enjeux. Les autorités sont à présent dans l'obligation de prendre en compte certaines problématiques environnementales et sociales. Le principal objectif est alors de développer des alternatives à l'utilisation de la voiture et par la même occasion de réduire l'espace accordé au stationnement. Par ailleurs, la mise en place du principe de décentralisation et de dépenalisation apparaît pour beaucoup comme indispensable au bon fonctionnement des politiques de stationnement. (Paul, Dubois et Taine, 2013)

Cette situation pose un certain nombre de problèmes qui se résument à quelques questions: - Quels sont les

déterminants des stationnements anarchiques des gros porteurs dans la ville de Parakou? - Quelle est la portée et des stationnements anarchiques dans la ville de Parakou et quelles sont leurs conséquences ?

La réponse à ces trois questions justifie le choix du thème : « *Enjeux des stationnements anarchiques des gros porteurs dans la ville de Parakou* ». L'objectif global de l'étude est d'analyser les enjeux liés aux stationnements anarchiques des gros porteurs dans la ville de Parakou. De façon spécifique, l'étude vise à i) identifier les lieux de stationnement des gros porteurs dans la ville de Parakou, ii) identifier les facteurs qui justifient les stationnements anarchiques dans la ville et iii) énumérer les conséquences socio-économiques et environnementales des stationnements anarchiques dans la ville de Parakou. Les hypothèses suivantes sont formulées : - les stationnements des gros porteurs se font dans les espaces publics et les trottoirs aux dépens des normes de la circulation routière – l'insuffisance de parking gros porteurs et l'éloignement de celui existant expliquent leur campement dans la ville et - les stationnements anarchiques des gros porteurs entraînent des accidents de circulation et polluent l'environnement.

PRESENTATION DU MILIEU D'ETUDE

Parakou est une cité située à 415 km au nord de Cotonou, à 9°18'0'' latitude Nord et 9°22'30'' latitude Nord puis 2°34'30'' longitude Est et 2°40'30'' longitude Est. Chef-lieu des Départements Borgou-Alibori, elle est par sa population, ses infrastructures socio-économiques et politiques, la plus grande ville de la région septentrionale du pays et la troisième ville du Bénin après Cotonou et Porto-Novo.

Elle s'étend sur 441 km² environ 60 km² de zone urbanisée. Elle occupe une position carrefour et est limitée au nord par la commune de N'Dali et totalement enclavée, dans le reste, par la commune de Tchaourou (Aboudou, 2010). La figure 1 présente la situation géographique de la commune.

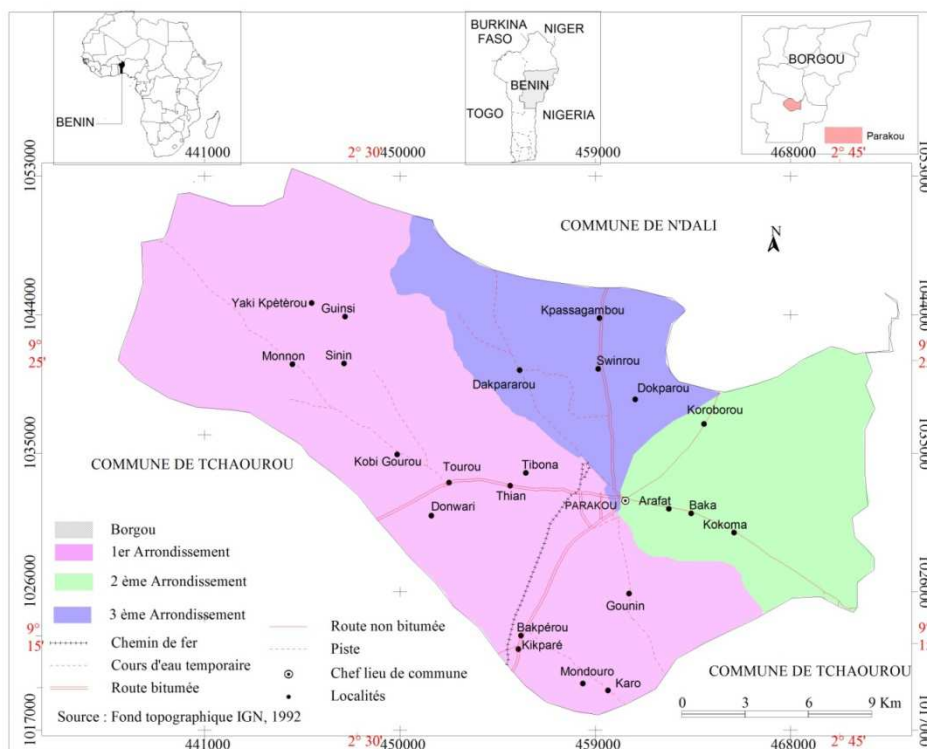


Figure 1: Situation Géographique De La Commune De Parakou

Caractéristiques Physiques

Parakou bénéficie d'un climat tropical humide de type soudanien à deux saisons annuelles : une saison sèche qui dure cinq mois de mi-octobre à mi-avril et une saison pluvieuse qui occupe le reste de l'année et déversant environ 1200 mm de pluies par an.

La saison sèche devient rude entre décembre et février avec la présence d'un vent apparemment froid et sec appelé Harmattan. Ce climat est favorable à l'agriculture qui prend plusieurs formes à la périphérie de la ville (Aboudou, 2010)

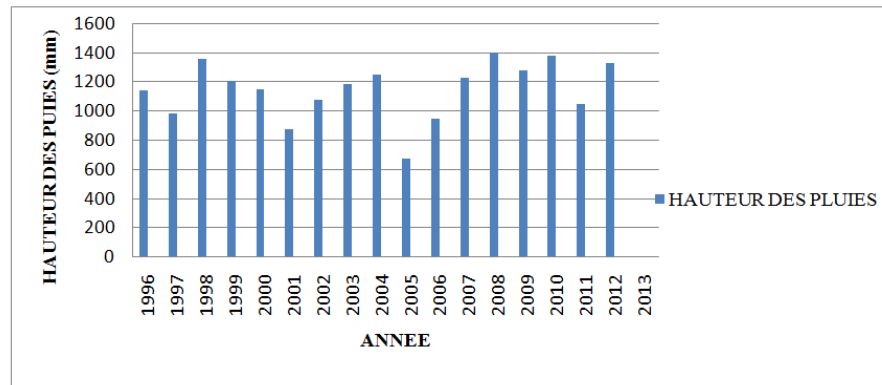


Figure 2: Variation Interannuelle Des Hauteurs De Pluies De 1998 à 2012

Le graphe ci-dessus montre la variation de la pluviométrie de 1996 à 2012. L'analyse de ce graphe montre que les hauteurs de pluies enregistrées de 1996 à 2012 varient entre 650 mm et 1400 mm La pluviométrie maximale est enregistrée en 2008 (1400 mm) et la pluviométrie minimale est enregistrée en 2005 (650 mm). L'année 2008 est donc une année excédentaire et l'année 2005 est considérée comme une année déficitaire(Kora, 2006).

Le site de Parakou ressemble, dans l'ensemble, à un plateau allongé du sud au nord et surplombant légèrement les localités environnantes. C'est un plateau d'une altitude moyenne de 350 à 400 m faits de cuirasse avec une succession de croupes reposant sur un socle granitique datant du Précambrien. (GTZ, 2001). D'une façon générale, la région de Parakou est vallonnée et la surface banalisée par endroits, les pentes les plus fortes sont de l'ordre de 3% ou parfois plus. La ville est sise sur la ligne de partage des eaux du fleuve Ouémé à l'ouest et son principal affluent Okpara à l'est (Abdoulaye, 2010)

La région de Parakou se singularise sur le plan pédologique par la prédominance des sols à texture légère, d'épaisseur importante due à la faiblesse de l'érosion. La faiblesse de l'érosion entraîne un lessivage en profondeur important. Le couvert végétal observé à Parakou est dominé par la savane arborée. Elle se caractérise par la présence du néré (*Parkia biglobosa*), du faut acajou (*Blighia Sapinda*), de bois d'ébène (*Diospyros mespilifounis*), le karité (*Buthrosperum paradoxum*). Les bas-fonds sont des prairies marécageuses de savanes, des buissons de bambous (*Bambusa arundinacca*). Les jachères sont envahies par des graminées et des arbustes assez divers (IREDA, 2014-2018).

Parakou est parcouru de ruisseaux ou affluents de la rive droite de l'Okpara. Les eaux de la zone d'Alaga sont déversées dans l'Ouémé. Ces cours d'eau se subdivisent à l'infini et restent à sec de janvier à Mai. Leurs vallées généralement très larges ont un fond plat.(Kora, 2006)

Ville de relais, Parakou est le terminus de la voie ferrée en provenance de Cotonou et constitue une rupture de

charge rail-route conditionnant aussi le développement des activités des transports lourds en particulier, faisant d'elle une ville commerciale par excellence. Parakou est également une ville ouverte de par sa position stratégique et occupe une place privilégiée dans la nature urbaine de la région septentrionale du Bénin (Aboudou, 2006). La ville de Parakou se caractérise par l'accroissement spectaculaire de sa population. Cette évolution a subi plusieurs étapes d'après l'INSAE comme le traduit la figure 3.

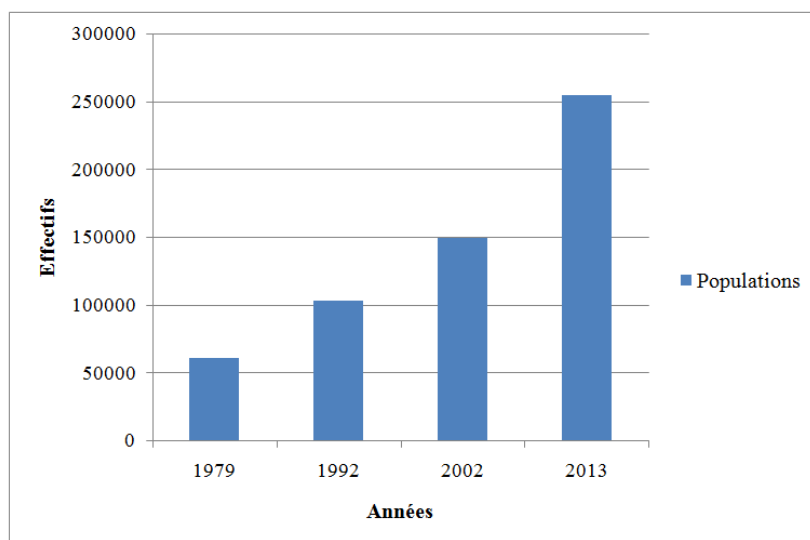


Figure 3: Evolution De La Population De La Commune de Parakou de 1979 à 2013

La population de la commune de Parakou est passée de 103.577 habitants en 1992 à 149.819 habitants en 2002 (RGPH3), soit un taux d'accroissement inter censitaire de 3,76 % ; et de 149.819 habitants en 2002 (RGPH3) à 255 478 habitants en 2013 (RGPH4) soit un taux d'accroissement de 4,9%. Les trois quarts de cette population sont installés dans la zone véritablement urbanisée, le reste se retrouvant dans les périphéries. La population de Parakou se caractérise par une tranche de populations jeunes. Les principaux groupes sociaux culturels sont : les Baatombu, les Fon et apparentés, les Yoruba, les Goun et Mina, les Dendi, les Bètemaribè et les peulh. En dehors des groupes linguistiques Dendi, Peulh et Yoruba parmi lesquels il y a des communautés étrangères, la plupart des autres catégories linguistiques suscitées sont nationales (Aboudou, 2010).

L'économie de Parakou est caractérisée par un tissu industriel faisant de la ville un pôle industriel ; le développement des activités de transport de gros porteurs ; un secteur informel prépondérant ; un secteur bancaire en plein essor ; un secteur commercial florissant et un secteur artisanal développé. En 2013, d'après le RGPH4, on dénombrait 87 068 emplois tous secteurs compris (INSAE, 2015). Plus de la moitié du parc automobile « gros porteurs » du Bénin se retrouve à Parakou, ce qui fait dire que la ville est la capitale des gros porteurs. Mais, il existe également d'autres moyens de déplacement. Les moyens de transports rencontrés sont : les taxi-moto à deux roux ; les taxis inter urbains ; les taxis-villes et les tricycles.

METHODOLOGIE DE RECHERCHE

La méthodologie adoptée a comporté les étapes de la documentation, des travaux de terrain, du traitement des données collectées et de l'analyse des résultats obtenus.

Recherche Documentaire

Elle s'est basée sur l'exploration et l'analyse des ouvrages généraux et spécialisés, des mémoires, des rapports d'études, des thèses et des archives. La collecte de données s'est effectuée au travers des entretiens, enquêtes et visites compte tenu du manque accru des informations dans ce domaine et de la nécessité d'avoir des données locales.

Collecte Des Données

Ce travail de terrain a permis de rencontrer la population pour recueillir des informations locales. Il a comporté plusieurs phases à savoir : travaux de terrain, observations directes, enquêtes et entretiens.

Types De Données

Les types de données collectées sont qualitatifs et quantitatives. Cette collection de données a été possible à partir des enquêtes semi-structurées avec des questionnaires adressés aux usagers de transport de camions poids lourds. Cette étape de la recherche comprend trois niveaux d'intervention à savoir : la collecte des données dans les agences de transport, ensuite l'entretien avec les institutions étatiques impliquées dans la gestion des parcs de stationnement et enfin les transports. La problématique de la logistique ou des équipements de transports lourds a été abordée dans chacun des trois niveaux.

Outils De Collecte De Données

Il s'agit des instruments techniques de collecte des données sur le terrain : les guides d'entretien ainsi que les questionnaires ont été élaborés en fonction des populations cibles.

Echantillonnage

La ville de Parakou compte trois (3) arrondissements pour 58 quartiers de ville dont 29 pour le 1^{er} Arrondissement, contre respectivement 17 et 12 pour les 2^{ème} et 3^{ème} Arrondissements. L'échantillonnage a porté sur de 19 quartiers dont 15 dans le centre-ville et 4 dans les périphéries. Les entretiens ont pris en compte 27 transporteurs à raison de 9 pour chacun des 3 syndicats que compte la ville pour cette catégorie. 93 conducteurs dont 80 de gros porteurs et 13 de petits véhicules ont été entretenus à côté de leurs camions ou voitures dans les assemblées des garages de construction et /ou de mécanique.

Ensuite, nous nous sommes rendus dans les administrations qui interviennent dans la gestion des transporteurs pour interroger leurs responsables: la Direction des Services Techniques et la Direction des Affaires Financières de la Mairie de Parakou, l'Agence d'Exécution des Travaux Publics, le service des constats des accidents de la Police, le Centre National de Sécurité Routière et la Direction Départementale des Travaux Publics et des Transports. Au total, 147 personnes ont été questionnées dans le cadre de cette étude.

Méthodes De Traitement Des Données Collectées et Analyses Des Résultats Obtenus

Cette étape a permis de dépouiller les fiches et des questionnaires. Les fiches et les questionnaires ont été dépouillés manuellement. Ceci permet d'évaluer la gestion des gros porteurs dans la commune de Parakou, à l'aide du logiciel Microsoft Office 2010, les données ont été saisies pour établir les tableaux. Ces données ont été ensuite traitées et analysées à l'ordinateur grâce aux logiciels Excel, Word. Pour cette phase aussi importante les questionnaires ont été dépouillés et traités manuellement. Dans l'optique d'une bonne analyse et interprétation des résultats, le modèle d'analyse SWOT a été utilisé. Les résultats obtenus ont été donc analysés au moyen du modèle FFOM (Forces, Faiblesses,

Opportunités et Menaces) ou SWOT qui a permis d'analyser les enjeux des stationnements anarchiques des gros porteurs dans la ville de Parakou. Il convient de déduire de toutes les dispositions prises autour de la méthodologie que les données recueillies reflètent l'agissement des principaux acteurs de la filière que sont les transporteurs.

RESULTATS ET DISCUSSIONS

Dans cette partie, il sera présenté les résultats de l'étude et leur discussion.

Résultats

Ils sont déclinés en fonction des trois objectifs spécifiques de l'étude.

Identification Des Différents Lieux De Stationnement Des Camions Gros Porteurs

Les enquêtes de terrain ont permis de répertorier une multitude manière de stationnements de gros porteurs dans la ville de Parakou. Ces stationnements se font de façon inappropriée c'est-à-dire sans aucun respect des règles du code routier. Les observations faites sur le terrain illustrent cinq principaux lieux de stationnement rencontrés dans la ville de Parakou. Il y a des stationnements dans les rues (Photo 1). Ils représentent 43 % du total des lieux de stationnement dans la ville. Les rues sont considérées de ce fait comme les principaux réceptacles des véhicules gros porteurs. Ces stationnements concernent les véhicules devant séjourner dans ces lieux plus de trois jours.



Photo 1: Camions En Stationnement Dans La Rue de L'hôtel « Terminus » Quartier Dépôt

Prise De Vue : ABOUDOU., Décembre 2016

La photo 1 ci-dessus présente deux remorques de camions abandonnés en plein centre de la ville et sur une voie. Ces remorques occupent l'espace d'une rue à proximité de l'hôtel Terminus. Elles y sont depuis plusieurs mois et empêchent la libre circulation. Elles constituent également un danger pour les maisons environnantes.

Les deuxièmes lieux de stationnement des véhicules gros porteurs à Parakou après les rues sont les trottoirs (photo 2). En effet, les trottoirs accueillent 27 % des véhicules gros porteurs de la ville. Il s'agit dans la plupart des cas des véhicules chargés en transit dont la durée des séjours n'excède généralement pas deux jours.



Photo 2: Camions Stationnés Sur Le Trottoir De La Double Voie Quittant Le Rond- Point Hubert Maga Au Quartier Banikanni

Prise de vue : ABOUDOU, décembre2015

La photo2 ci-dessus présente deux gros porteurs en stationnement sur un trottoir. En partance pour le Niger, leurs chargements ne leur permettent pas d'arriver au garage de peur d'être accidentés.Ce sont généralement les trottoirs des voies pavées de Parakou qui sont pris d'assaut par ces types de camions. Aucune mesure n'a été prise par la municipalité pour les en empêcher.

La troisième catégorie de lieux qui accueille les stationnements anarchiques à Parakou est représentée par les chaussées (photo 3). En effet, après les trottoirs les chaussées sont aussi les lieux de campement des véhicules « poids lourds ».



Photo 3: Camions en Stationnement Sur une Chaussée Au Quartier Wansirou

Prise de vue : ABOUDOU, décembre2015

Les véhicules qui garent sur les chaussées font 12 % de l'ensemble du parc des gros porteurs de la ville. Il s'agit des véhicules en transit dont la durée de campement ne dépasse guère la journée. Leurs conducteurs les garent sur ces lieux pour régler un problème ponctuel avant de continuer sa route. Ces camions créent ainsi la congestion routière et aussi augmentent les risques d'accidents. Aucune disposition n'est prise jusque-là par les autorités municipales pour face à ce phénomène.

Les stations-services constituent les quatrièmes lieux de stationnement des véhicules gros porteurs à Parakou. Ils accueillent 5 % du total des véhicules concernés. La petitesse de l'espace des stations-services fait qu'ils n'accueillent pas un grand nombre de gros porteurs. Toutefois, une moyenne de cinq véhicules peut être enregistrée dans une station. La

photo 4 montre des véhicules gros porteurs en stationnement dans la station-service JehovahNissiPetroleum (JNP)à Okédama un quartier au sud de Parakou.



Photo 4: Camions en Stationnement Dans Une Station JNP Au Quartier Okédama
Prise de vue : ABOUDOU, décembre2015

Située au bord d’une grande route inter-état, cette station reçoit plusieurs gros porteurs en raison de sa situation qui facilite l’accès des véhicules. Mais à l’entrée ou à la sortie des véhicules dans la station, beaucoup de préjudices sont faits aux usagers de la route surtout aux heures de pointe. Le blocage systématique de la route inflige un arrêt obligatoire à tous les usagers.

Enfin, les derniers et cinquièmes lieux de stationnement des gros porteurs sont garages- mécaniques généralement implantés dans les parcelles vides ou non construites. Seulement 3 % des véhicules gros porteurs sont concernés par ces lieux de stationnement. Il s’agit des véhicules tombés en panne et en réparation dans ces garages.

Tous ces lieux de stationnements des véhicules gros porteurs expliquent la très grande dissémination des parkings dans la ville (figure 2).

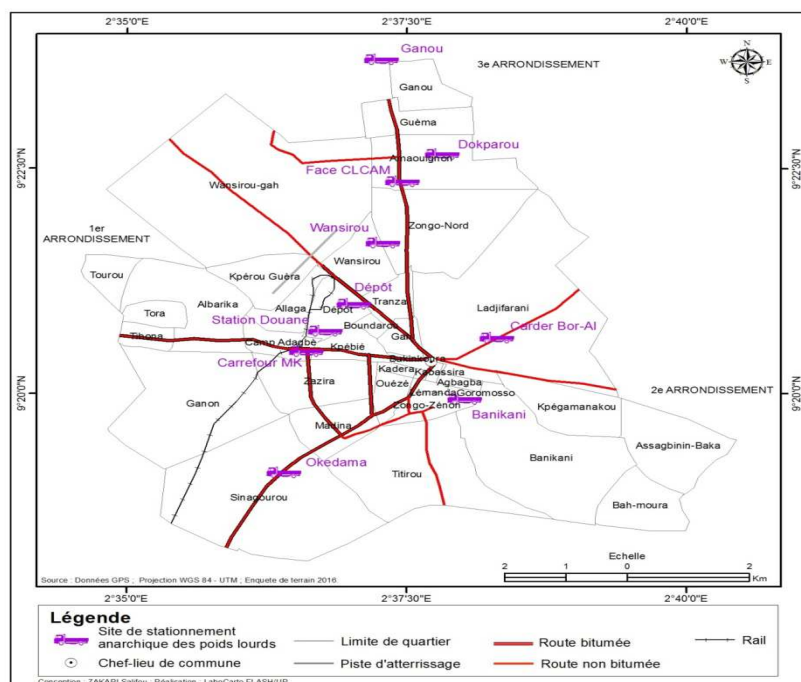


Figure 2: Quelques Lieux De Stationnements Des Véhicules Gros Porteurs Dans La Ville De Parakou

La figure 2 montre que les lieux de stationnement des gros porteurs dans la ville de Parakou sont situés surtout les long des grands axes routiers. Il s'agit principalement de la route inter-état n°2 qui relie Cotonou à Niamey (Niger). Les routes bitumées et les voies pavées accueillent la majorité des gros porteurs en raison de leurs aménagements qui garantissent une sécurité de circulation à cette catégorie d'usagers. Tous ces stationnements sont le résultat de la combinaison d'un certain nombre de facteurs qu'il urge d'élucider.

Facteurs de Dissémination Des Véhicules Gros Porteurs Dans La Ville De Parakou

Plusieurs facteurs expliquent la dissémination des véhicules gros porteurs dans la ville de Parakou.

Parakou : Ville Carrefour, De Transit Et De Transports

Parakou est la plus grande ville du nord du Bénin et est au carrefour de plusieurs de ces dernières. Sa position de ville carrefour lui confère le rôle de distributrice d'où partent tous les flux surtout des biens matériels. C'est de Parakou que toutes les autres communes du nord du pays sont servies.

La ville est aussi une ville de transit. En effet, c'est à Parakou que la rupture de charges de l'Organisation Commune Bénin Niger (aujourd'hui BENI-Rails) a lieu. Toutes les charges transportées par le train en direction du Niger sont déposées à Parakou et ce sont les camions gros porteurs qui assurent le relai pour le Niger. Cette fonction confère à la ville le titre de ville transit fourmillant de gros porteurs (capitale de gros porteurs). Par ailleurs, certaines marchandises en direction ou en provenance des pays de l'Hinterland transitent par Parakou pour atterrir à leurs destinations. Il s'agit là des raisons qui ont fait de Parakou la ville de transports.

Manque D'infrastructures Adéquates

Malgré les attributions de ville de transit et de transports que joue Parakou depuis 1936, année d'inauguration des rails, la ville n'a jamais disposé d'un parking pour le stationnement des gros porteurs. Ce n'est que ces dix dernières années que voyant l'ampleur et la gravité des stationnements des gros porteurs, l'Etat et la municipalité ont commencé par penser à la construction des parkings pour la ville. Ainsi, entre 2006 et 2011, un parking a été construit sur près de 5 hectares par le Conseil National des Chargeurs de Bénin (CNCB) à l'ouest de la ville mais n'a jamais été mis en service. Pendant la même période, la Mairie et l'AGETIP ont construit le parking gros porteur de Kikparé à 9 kilomètres au sud du centre-ville. Ce dernier mis en service depuis environ 5 ans ne fonctionne pas normalement en raison des griefs que les usagers lui portent : éloignement, insécurité, travaux inachevés, coûts élevés des taxes et mauvaise gestion.

Autres Facteursliés Aux Stationnements Anarchiques Dans La Ville

Le secteur des transports bien qu'étant un secteur qui contribue énormément à l'amélioration de l'économie locale comme nationaleconstitue une porte de sortie pour d'autres. Il rencontrepar plusieurs problèmes, les artères de la ville sont complètement étouffées par les camions du fait du peuplement rapide qu'on observe dans la ville et de l'intensité des activités économiques qu'elle abrite. Le constat amer est que ce taux de croissance n'est pas suivi d'une bonne politique d'urbanisme. Or, les voies à l'intérieur de la ville sont trop exiguës. Certes, il y a eu depuis quelques années, un effort de construction de tronçon sous forme d'autoroute. Mais, les largeurs des voies nouvellement construites ne sont toujours à la dimension de l'enjeu économique de la ville. Pour preuve, lorsque les camions stationnent sur une ligne de laditeautoroute, la circulation se trouve comprimée. La construction des parkings gros porteurs dans les périphéries de la ville, qui constitue une très bonne initiative, ne facilite pas toujours les choses du fait des difficultés liées à la traversée de la ville. A tout cela,

s'ajoute le mauvais état des voies urbaines et le dysfonctionnement du réseau ferroviaire. Par ailleurs, l'essor de la filière des véhicules d'occasion draine dans la ville une multitude de camions en transit qui sont le plus souvent sous escorte douanière et qui stationnent sur les bordures des routes attendant l'heure de départ. A tous ceux-ci s'ajoute la situation géographique des magasins et autres devant lesquels on observe des camions entrain de charger ou de décharger. Sur un autre plan, l'absence du bureau de FRET sur toute l'étendue du territoire alors que le Bénin fait partie de la commission de la CEDEAO et de l'UEMOA, or ce bureau pourra permettre d'avoir une maîtrise nette sur toutes les activités d'entrée et de sortie des camions car ceux-ci seront chargés d'un même lieu et leurs destinations connues d'avance sur ce secteur comme on l'observe dans d'autres pays (Burkina, Mali, Niger...), la multiplicité dans le pays des syndicats de gros porteurs qui ne sont pas affiliés aux fédérations et des fédérations non affiliées aux confédérations ne favorise pas l'organisation secteur.

Sur le plan local, on observe une multitude de syndicats qui ne défendent pas les mêmes causes, on note aussi la présence de transitaires ambulants, les rançonnements de tous genres observés même dans l'administration. Considérer comme désordonné le secteur manque de soutien de la part des autorités à divers niveaux. Dans toute la sous-région seul le permis Béninois est renouvelable. A tout cela s'ajoute la mauvaise gestion du parc ; le coût élevé des taxes à raison de 1000f pour les camions vides et de 2000f pour les camions chargés, l'insécurité ; le coût d'hébergement élevé ; le parking public non fonctionnel (CNCB) ; les mauvaises conditions de vie dans le parc ; et surtout la position géographique du parking ne favorisant pas les transporteurs car ceux-ci estiment qu'ils arrivent parfois tard dans la nuit avec des colis pour la famille et donc, que faire pour atteindre la ville devient un casse-tête; les taxes perçues sur les parkings non uniformes à celles perçues sur le territoire national ; sans oublier le problème d'eau et d'électricité qui minent actuellement le parking et qui font que le parking n'est pas désirable. De plus le parking est construit dans le seul but du droit de passage et non de désengorger la ville de ces camions gros porteurs qui occupent anarchiquement les différentes artères de la ville comme son nom l'indique (parking). Dès lors, le problème de parc de stationnement devient une des principales causes du stationnement observé dans la ville, de plus il y a aussi la lourdeur administrative dans le traitement des pièces. Sans oublier l'incivisme et l'indiscipline de certains conducteurs de camions.

Analyses Des Conséquences Environnementales, Et Economiques Liées Aux Stationnements Anarchiques Des Gros Porteurs dans La Ville De Parakou

Même si nous n'avons pas à notre possession des statistiques officielles sur les emplois « informels » directs ou indirects, créés dans les différents lieux de stationnement des camions dans la ville Parakou, il est difficile d'ignorer l'importance des activités commerciales et de services qui donne à la gare routière une certaine vitalité économique.

D'après les autorités locales; Les gares et leur proximité sont ainsi victimes d'occupation anarchique avec comme corollaires : l'encombrement, l'insalubrité et la pollution. Ces problèmes sont accentués par les ateliers mécaniques, les carcasses de véhicules, les pneus, l'huile de vidange, etc. Les déchets, le comportement tapageur de certains chauffeurs (coups de klaxons intempestifs) et les bruits engendrés par les commerçants, les moteurs des véhicules rendent les gares routières invivables. On n'y respire plus. La fuite de responsabilités des syndicats de chauffeurs qui rejettent souvent la faute sur les municipalités compétentes ne fait qu'aggraver l'insalubrité et la pollution dans les gares routières.

Le trafic automobile est la principale cause de la pollution de l'air dans les grandes villes, dans lesquelles des véhicules très vétustes circulent majoritairement au diesel et émettent du dioxyde d'azote (NO₂), de l'ozone (O₃), du dioxyde de soufre (SO₂) et du monoxyde de carbone (CO).

Aux graves problèmes de pollution avec des incidences réelles sur la santé des populations viennent se combiner le bilan catastrophique des accidents de la route. Les statistiques sur les accidents de la circulation sont mesurées par la Direction des Transports Terrestres à l'échelle de chaque région avec les données fournies par la gendarmerie et la police.

Pour illustrer les dysfonctionnements qui peuvent avoir pour conséquences principales les accidents de la route, nous avons pris l'exemple de l'accident qui s'est produite dans la matinée du 23 août 2015 dernier au quartier Camp Adagbè de Parakou, c'est encore un camion de marque Berlier GLR 200 immatriculé AE 3006 RB, qui a semé de Remus ménage au sein de cette population.

Alors que cette ferraille était en stationnement depuis des jours dans un carré vide en pleine agglomération, il s'est déplacé bien que n'ayant aucun conducteur à bord, et dans cette course effrénée, ce camion a percuté le mur d'une chambre qui lui faisait face. Plus de peur que de mal, aucune perte en vie humaine n'est à déplorer ni même de blessé, seul le mur de la chambre a chuté suite à ce choc, brisant ainsi le lit du propriétaire de dame AziaSétou, âgée de 63 ans qui très tôt avait quitté son lit pour vaquer à ses préoccupations quotidiennes. Selon certains témoignages, l'apprenti dudit camion avait dans la même matinée, tenté de réchauffer le camion, la batterie étant déchargée, il n'a pu le faire. Mais avant de partir, ce dernier n'a pas pris le soin de remettre le frein à main du camion. Toute chose qui expliquerait le déplacement dudit camion. Pour d'autres encore le système de freinage du dit camion était dans un état défectueux, c'est ce qui selon eux expliquerait le déplacement de celui-ci. La police interpellée est venue sur les lieux pour le constat afin de situer les vraies causes de cet accident.

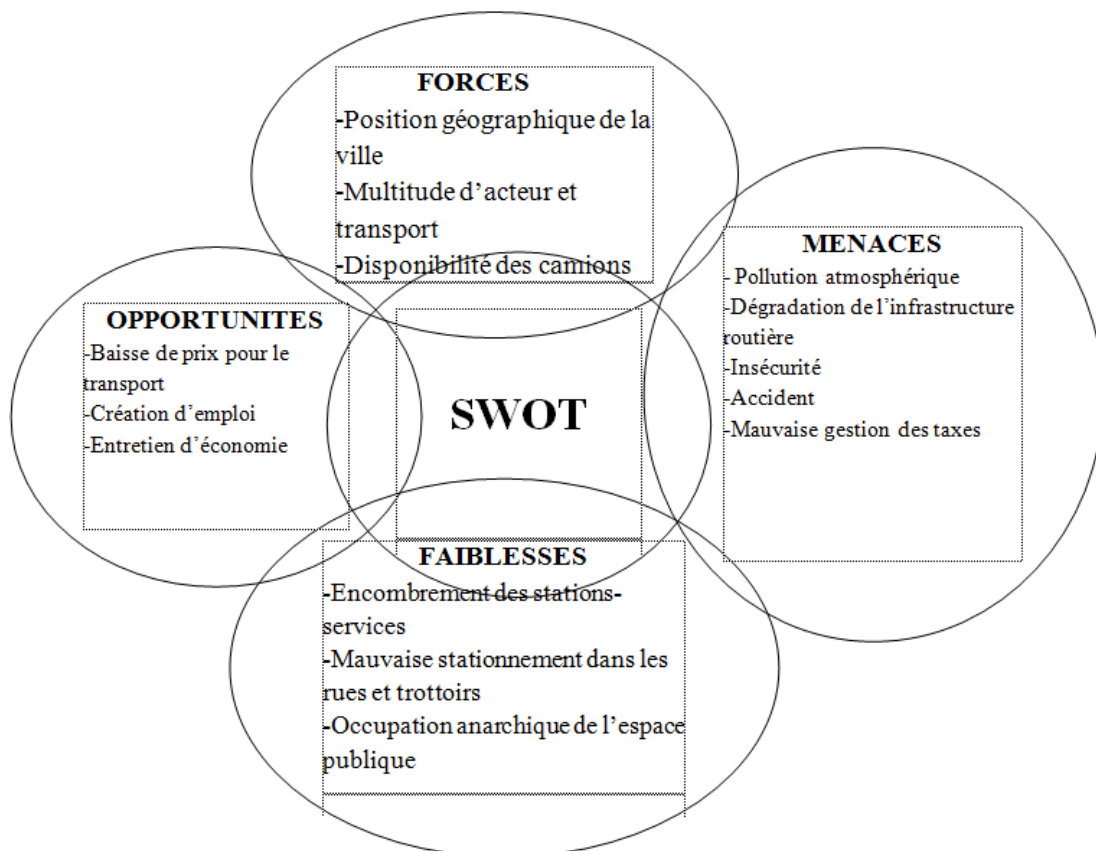


Figure 3: Application Du Modèle SWOT à L'analyse Des Résultats

Proposition De Solutions

Le stationnement anarchique des gros porteurs est devenu un véritable problème pour la ville de Parakou. Face à ce cette situation, il urge de trouver des mesures pour le bien être des usagers. L'Etat doit :

- œuvrer pour la mise en service du parking de la CNCB en construction ;
- créer le bureau de FRET national, ainsi que ces services déconcentrés dans les grandes villes ;
- soutenir les transporteurs dans leurs activités ;
- revoir la situation du permis de conduire (Non renouvelable) comme dans les autres pays de la CEDEAO ;

En ce qui concerne les autorités de la Mairie, elles doivent :

- multiplier les sensibilisations face à ce phénomène de stationnement ;
- réduire les secteurs de bases des syndicats dans la commune ;
- règlementer les rançonnements surtout dans les administrations ;
- créer un registre pour maîtriser les entrées et les sorties des camions dans la commune ;
- trouver un moyen de déplacement moins cher au niveau du parking de Kikparé pour ramener les transporteurs qui le souhaitent en ville ;
- réduire les frais de stationnement ;
- appliquer des sanctions très lourdes à l'endroit des transporteurs qui stationnent en ville ;
- mettre en place un comité de contrôle régulier dans la ville ;
- sanctionner les indélélicats ;
- sensibiliser les populations sur les risques des stationnements à proximité des habitations ;

DISCUSSIONS

Dans cette partie nous essayerons d'infirmer ou d'affirmer nos différentes hypothèses émises. L'occupation anarchique de l'espace public ou privé par les gros porteurs pourrait-elle constituer une menace pour le secteur du transport ? Le constat est que, cette situation ne concerne pas seulement la ville de Parakou, car d'autres villes ont déjà fait face à ce phénomène et plus encore d'autres en subissent. C'est dans cette logique que **Faye** (2013), affirme l'espace urbain : pourtant rare en milieu dense, l'espace public est perçu comme gratuit par la majorité de la population. Compte tenu de l'augmentation des prix du foncier, les parkings privatifs sont, dans l'habitat individuel, de plus en plus reconvertis en pièces d'habitation supplémentaires. Dans les immeubles, lorsque l'offre sur voirie est gratuite ou sous-tarifée par rapport aux loyers des parkings privés, les places de stationnement en souterrain ne sont pratiquement plus utilisées, notamment dans le parc d'habitat social. L'espace public sert alors à ajuster un déficit ou un détournement d'emplacements privés (à d'autres fins que le stationnement). Il est devenu ainsi un segment très convoité de l'offre sur le marché du stationnement résidentiel, et est considéré comme un dû par les riverains. La mobilité urbaine est rendue précaire par l'importance et la diversité des utilisateurs des routes mais aussi par les usages qui en sont fait. En effet, dans toutes les

ville africaines, le déplacement des citoyens est rendu très difficile par l'occupation anarchique des voies de circulation, la faiblesse des systèmes de signalisation et l'insuffisance et l'inadaptation des moyens de transport. En effet, les voies de circulation servent de lieux d'exécution d'activités génératrices de revenus pour le secteur informel Mais aussi d'aires de stationnement et de débarquement de marchandises pour les Véhicules de livraison de marchandises. Par ailleurs, le manque ou l'insuffisance de Systèmes de signalisation adéquats contribue au congestionnement des carrefours (Programme Indicatif Régional de Développement Urbain (2009-2018) des Etats Membres de l'UEMOA.L'aménagement urbain vise à donner du confort, de la sécurité et à assurer une fonction communautaire au domaine public, plus spécifiquement à la rue.L'amélioration du domaine public au Centre-ville rend l'espace plus facilement appropriable par les résidents comme les travailleurs et les visiteurs, notamment les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite.Les mesures d'apaisement de la circulation automobile dans le Centre-ville ne concernent pas uniquement les interventions routières liées à la signalisation, aux normes de stationnement et de trafic ainsi qu'à l'offre intermodale. Plusieurs expériences européennes et américaines ont démontré qu'il fallait également agir sur l'environnement physique pour modifier les comportements et réduire l'usage de l'automobile. La reconfiguration des rues permet de réduire l'espace de la rue voué au trafic automobile pour le réserver à des fonctions alternatives (voies réservées au transport en commun, pistes cyclables, traverses piétonnières, plantations, aires de repos, etc.). Enfin, d'autres espaces publics (places, pourtour des arrêts des autobus, etc.) ou aires extérieures semi privées (stationnement) peuvent bénéficier d'aménagements plus sécuritaires et conviviaux encourageant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile (**Ossama, 2012**).

Dans un autre sens on peut dire que la faible exploitation du parking serait due à plusieurs raisons dont l'une serait la situation géographique du parking.De notre point de vue, les transports dits « informels » sont des véhicules de transport de divers gabarits exploités par des acteurs privés professionnels ou occasionnels qui fonctionnent selon une logique de rentabilité économique sans prise en compte des intérêts des usagers et contournent souvent les règles établies par les pouvoirs publics. Dans leur mode de fonctionnement, ils engendrent des dysfonctionnements résultant des stratégies déployées par les acteurs du transport pour faire prospérer leurs activités. C'est aussi un secteur à la propriété très émiettée dans lequel les marges bénéficiaires des transporteurs sont souvent faibles et irrégulières. Les faibles tarifs dont s'acquitte la grande masse pauvre pour leurs déplacements, ne suffisent pas à maintenir le secteur dans de bonnes conditions de rentabilité et de fonctionnement au moment où les coûts d'exploitation des véhicules ont tendance à croître : carburants, pièces de rechange, main d'œuvre, taxes diverses, racket policier, etc. (**Faye,2013**).Ce phénomène de stationnement en ville perdure du fait que nos parkings sont mal considérés en Afrique ; Comme le témoigne cet auteur(Sahabana, 2002), dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, la gare routière est considérée comme une infrastructure de transport allant du simple espace vague non officiel à une plateforme en latérite bitumée, clôturée, disposant de quelques abris et d'un guichet de prélèvement des taxes. Tandis que c'est un lieu d'émission et de réception de flux de transport. Mais, elle est beaucoup plus que cela, c'est un pôle commercial qui bouillonne d'activités économiques aussi bien formelles (banque, point de change) qu'informelles (marché, boutiques, étals) et sociales où l'on peut vendre, acheter, téléphoner, se restaurer, discuter et recourir à un moyen de transport. Des transactions diverses et variées s'y développent. C'est un pôle social, un centre d'information et un véritable lieu de vie dans lequel se créent et se tissent d'intenses liens sociaux. Sa fonction sociale est donc essentielle. Même si le stationnement comporte des coûts économiques et environnementaux très élevés, ce service est généralement gratuit. (**Ossama, 2012**)

Du fait que la ville n'est habitée que par les transporteurs, leurs comportement a d'effet sur tous les habitants ; C'est alors que ; les gares et leurs proximités sont ainsi victimes d'occupation anarchique avec comme corollaires :

l'encombrement, l'insalubrité et la pollution. Ces problèmes sont accentués par les ateliers mécaniques, les carcasses de véhicules, les pneus, l'huile de vidange, etc. Les déchets, le comportement tapageur de certains chauffeurs (coups de klaxons intempestifs) et les bruits engendrés par les commerçants, les moteurs des véhicules rendent les gares routières invivables, on y respire plus (Wade, et al, 2010). Comme le dit ELHarrakui, (2005), le trafic automobile est la principale cause de la pollution de l'air dans les grandes villes, dans lesquelles des véhicules très vétustes circulent majoritairement au diesel et émettent du dioxyde d'azote (NO₂), de l'ozone (O₃), du dioxyde de soufre (SO₂) et du monoxyde de carbone (CO). Aux graves problèmes de pollution avec des incidences réelles sur la santé des populations viennent se combiner le bilan catastrophique des accidents de la route. Les statistiques sur les accidents de la circulation sont mesurées par la Direction des Transports Terrestres à l'échelle de chaque région avec les données fournies par la gendarmerie et la police.

Alors que l'aménagement urbain vise à donner du confort, de la sécurité et à assurer une fonction communautaire au domaine public, plus spécifiquement à la rue. L'amélioration du domaine public au Centre-ville rend l'espace plus facilement appropriable par les résidents comme les travailleurs et les visiteurs, notamment les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite. Les mesures d'apaisement de la circulation automobile dans le Centre-ville ne concernent pas uniquement les interventions routières liées à la signalisation, aux normes de stationnement et de trafic ainsi qu'à l'offre intermodale. Plusieurs expériences européennes et américaines ont démontré qu'il fallait également agir sur l'environnement physique pour modifier les comportements et réduire l'usage de l'automobile. La reconfiguration des rues permet de réduire l'espace de la rue voué au trafic automobile pour le réserver à des fonctions alternatives [voies réservées au transport en commun, pistes cyclables, traverses piétonnières, plantations, aires de repos, etc.]. (Ossama, 2012)

CONCLUSIONS

Partout dans le monde et surtout en Afrique, les villes subissent une croissance galopante. Or, la ville dans tout son ensemble, sans le réseau de transport est comme morte ; car celui-ci est au cœur du développement. Vue sa position géographique, et du fait qu'elle soit le carrefour des grands axes routiers fait accroître sa population et les activités économiques bénéficient du développement des transports. C'est alors que l'espace public en milieu dense devient de plus en plus rare, et, il est perçu comme gratuit par la majorité des automobilistes, qui considèrent que le stationnement en ville leur est dû.

Les différentes hypothèses de travail émises sont pour la plus part vérifiées dans la commune de Parakou.

Une bonne politique de stationnement de la part des autorités sera donc le décalage entre la perception intuitive de l'automobiliste et la réalité économique. Cette situation se cristallise car le stationnement résidentiel est gratuit ou très faiblement tarifé dans la plupart des grandes agglomérations comme Parakou.

Le stationnement dans la ville de Parakou n'est pas un problème qui lui est propre. Beaucoup de villes au Bénin et ailleurs en Afrique connaissent exactement le même phénomène. Le problème n'est guère une question de stationnement mais de mobilité.

Partout en Afrique, on voit que les politiques conventionnelles en matière de stationnement allant au pair avec une certaine souplesse des exigences municipales peuvent donner lieu à un cycle vicieux dans lequel l'offre croissante entraîne fatalement une augmentation de la demande en stationnement. Certes, la modification des politiques en matière de stationnement peut être une question délicate pour les municipalités : les promoteurs, les résidents et les propriétaires de camions peuvent voir dans la réduction des places de stationnement une menace et une nuisance pour leurs occasions

d'affaires ou de leur qualité de vie.

Or, nous pensons qu'il est possible d'envisager la ville de Parakou comme un milieu de vie attractif choisi par les acteurs locaux afin d'assurer la sécurité des déplacements en privilégiant les modes de déplacement actif.

De nombreuses municipalités découvrent aujourd'hui que les parcs de stationnement et les places de stationnement contribuent souvent très peu à l'activité économique, ne favorisent pas le transport actif et le transport durable et n'offrent pas de recettes fiscales additionnelles pour les administrations locales.

Avec la suprématie de l'automobile comme mode privilégié de transport de marchandises, un mot d'ordre s'impose : le stationnement. La vitalité naissante de la ville et les ambitions légitimes à l'égard de son évolution, rendent cruciale de répondre efficacement à la question du stationnement abordée généralement comme crise.

REFERENCES

1. **ABOUDOU Y.M.A. R. (2010)** : Dynamique des périphéries urbaines à Parakou : manifestations et incidences socio-économiques et environnementales ; Université d'Abomey-Calavi, thèse de doctorat unique, 330p
2. **AGBACHI G. A., (2014)** : Dynamique territoriale et stratégies de développement durable des espaces urbains au Sud : Quelle efficacité des innovations sociales dans la gestion des espaces publiques et déchets urbains au Nord Benin, acte de colloque francophone international cultures, territoires et développement durable 17p.
3. **AKOLOGBO S., (2008)** : Activités économiques des groupements féminins et développement local : Cas de la commune de Savè : Mémoire de maîtrise géographie, UAC, FLASH, DGAT, 88 p.
4. **BAD, (2010)** : Enjeux de la création d'un parc de stationnement pour le transport en commun dans la périphérie urbaine de Parakou : Mémoire de licence professionnelle, UP/FLASH /DGAT, 6p.
5. **Beaujeu Garnier Jacqueline, (1995)** la géographie urbaine, Paris, Armand Colin, 4ièm édition, 349p. THÈSE DE DOCTORAT EN « GEOGRAPHIE » Université Michel de Montaigne Bordeaux 3
6. **BOUDOUIN Daniel et MOREL Christian, (2002)** : l'optimisation de la circulation des biens et services en ville ; 134 p.
7. **BRUNO F., (1992)** : La voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale, Thèse pour le doctorat de l'université lumière Lyon II, Mention économie des transports, 139p.
8. **Communauté d'agglomération SOPHIA Antipolis, (2007)** : Plan de Déplacement Urbain Casa : charte d'aménagement des points d'arrêts et d'accessibilité au bus, 23pp
9. **DEBOUX, (1998)** Environnement et Risques Sanitaires à NIKKI. Mémoire de Licence Professionnelle, UP/FLASH/DGAT. Parakou, Bénin, 8p
10. **DIDIER M. et PRUD'HOMME R., (2007)** : Infrastructures de transport, mobilité et croissance ; Rapport, 42p
11. **GNELE J. E., (2014)** : Aménagement Rurale Aménagement Urbain, 11-15p.
12. **GNELE J. E., (2010)** : Dynamiques de planification urbaine et perspectives de développement durable à Cotonou (République du Bénin). Thèse de Doctorat Unique. Université d'Abomey-Calavi, Bénin, 338 p.

13. **GODARD X., (2003)** : Synthèse introductive à l'atelier transport et mobilité urbaine ; Conseiller scientifique codatu, sitrasscret-log africités, 43pp
14. **INSAE, (2010)** : Les Entreprises de transport ; rapport thématique ; 2èm Recensement Général des Entreprises(RGE2),40p.
15. **JEAN PISANI-FERRY**, Decembre2013, Commissaire Général à la Stratégie et Prospective : Pour une politique du stationnement au service des usagers : Rapport et documents du Groupe de Travail Présidé par Olivier Paul Dubois-Taine, 3p.
16. Loi Cadre sur l'Environnement en République du Bénin, **(1999)**.Environnement et risques sanitaires à Nikki. Mémoire de Licence professionnelle. UP/FLASH/DGAT.Parakou,Bénin.6p
17. **KORA O. (2006)** : Monographie de la commune de Parakou, Afrique Conseil, Avril 2006.
18. **Lombard, J., (2001)** « Privé, public : l'évolution du transport routier de marchandises au Sénégal », dans Actes du séminaire SITRASS VI, Sphèrepublique – sphère privée : quelle organisation, quels financements et quellesperformances des transports en Afrique sub-saharienne. Lyons : LETINRETS.Lyon-Arcueil, 407-420p.
19. **Lombard, J., (2004)** « Transporteurs sénégalais : de la pauvreté à la rente », in Actes du SITRASS VII. IRD.Dakar, Sénégal, 339-349p.
20. **MBARA T. C., (2004)** Renforcement de la mobilité et de l'accessibilité urbaine en Afrique Sub-Saharienne University of Zimbabwe, pp1
21. **MDCTTPU/PR, (2009)** _Infrastructures de transports routiers dans la ville de Kandi. Mémoire de Licence Professionnelle. FLASH/UP, BENIN, 7p.
22. **MERENNE,(2008)-repris par : MOLLI B. A. HOUINSOU A. GIBIGAYE M., DOSSOU GUEDEGBE O., (2009)** : Transport et développement dans l'espace 2KP (KEROU- KOUANDE – PEHUNCO), Revue de Géographie du Benin Université d'Abomey- Calavi (Benin) N°12, Décembre 2012, 90-109pp.
23. **MOLLI B. A. HOUINSOU A. GIBIGAYE M., DOSSOU GUEDEGBE O., (2009)** : Transport et développement dans l'espace 2KP (KEROU- KOUANDE – PEHUNCO), Revue de Géographie du Benin Université d'Abomey- Calavi (Benin) N°12, Décembre 2012, 90-109p.
24. **ONU (d'aujourd'hui, villes de demain ; leçons 1, 4 et 5 ; 1997)** : Villes
25. **OSSAMA K., (2012)** : Le Stationnement au centre-ville de Drummondville ; Diagnostic et pistes d'action ; Rapport présenté au Commissariat au commerce Drummondville, 5-48pp
26. **Olivier Paul-Dubois-Taine, (2013)-** Pour une Politique du stationnement au service des usagers : Rapport et Document, Décembre, 2013, 10-70p
27. Programme Indicatif Régional (**Février 2009**) de Développement Urbain (**2009-2018**) Des Etats Membres de l'UEMOA.**24p**
28. **SAHABANA, Maïdadi.** <<Gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbaine en ville>>, in Xavier, Godard, les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris,

Karthala, 2002, 113-120p

29. **SERHAU (1999)** : Etudes des problèmes environnementaux liés à la circulation urbaine : Impacts du trafic des véhicules d'occasion sur la santé et l'environnement, rapport sectoriel, 70p.
30. **SY Ibrahima, (2006)** : La gestion de la salubrité à RUFISQUE (Sénégal) : Enjeux sanitaires et pratiques urbaines. Thèse de Doctorat de Géographie. Université Louis Pasteur, Strasbourg, 528 p. <http://scd-thhitecture.eses.u-strasbg.fr/1201>.
31. **WADE, et al**<< la gare routière et la ville à Dakar>> Revu perspective & société, n°1, Janvier.2010, 23p
32. **YEBADOKPO B. E. A., (2009)**: Optimisation du système d'entretien du réseau routier du Benin: Impacts spécifiques du PASR, mémoire de Master de l'Administration des Affaires(MAA), CCEPIB Formation, 69p
33. **YERIMA B., (2013)**- Concepts et Méthodes de Géographie Humaine et Economique, 22p.

