



Mieux Comprendre l'Espace

GéoVision

**Revue du Laboratoire Africain de
Démographie et des Dynamiques Spatiales**

Département de Géographie -Université Alassane Ouattara



Vol.1, N°003, Décembre 2020 ISSN: 2707-0395

République de Côte d'Ivoire

BP V18 Bouaké 01

Téléphone: (+225) 07 06 91 71/ 03 59 34 32/ 05 05 84 01

Courriel: revuegeovision@gmail.com

Site Internet: www.laboraddys.com

Administration de la revue

Directeur de publication : Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIARRASSOUBA Bazoumana, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DOHO Bi Tchan André, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DJAH Armand Josué, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ETTIEN Dadjia Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Comité scientifique et de lecture

Pr. BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr. AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr. BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr. BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr. Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr. Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr. KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr. Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr. Ibrahim SYLLA, MC Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. VEI Kpan Noel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIOMANDÉ Béh Ibrahim, MC, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Instructions aux auteurs

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse comprise) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, 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, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- pour les mémoires et les thèses : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.

- pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an.

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

CONTRAINTES LIÉES À LA RÉHABILITATION D'UN SECTEUR IRRÉGULIER AU TISSU URBAIN AU MALI: CAS DU SECTEUR DE BADIANBOUGOU DANS LA COMMUNE DE SANGAREBOUGOU, TRAORE Hamadoun¹, MAIGA Fatoumata², SAMAKE Charles³, Kollè DOUMBIA⁴, Issa GUINDO⁵	9
LE PORT DE PÊCHE ET L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE SAN-PEDRO, DOSSO Yaya¹, KOUMAN Koffi Mouroufié²	21
TÉLÉPHONIE MOBILE ET AUTONOMISATION DES FEMMES COMMERÇANTES DE POISSONS FRAIS AU PORT DE PÊCHE DE LOMÉ, Koku-Azonko FIAGAN	32
PROBLÉMATIQUE DE LA GESTION PAYSANNE DES AMÉNAGEMENTS HYDRO-AGRICILES DANS LES COMMUNES RURALES DE TAMI ET NAKI-OUEST AU NORD-TOGO, Tinguedame LAMBONI⁽¹⁾, Pakindame YENTRIDJOA⁽²⁾, Silli HOMBRE⁽³⁾ & Lalle Yendoukoa LARE⁽⁴⁾	47
DE LA NAISSANCE DES <i>BADLANDS</i> A LA DESERTISATION, UN PROCESSUS EROSIF COMPLEXE A SABTENGA AU BURKINA FASO, Sié PALE¹, Augustin YAMEOGO², Nifababé Jean SOME³, Diakalya TRAORE⁴ ,.....	59
POLITIQUES D'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE EN BANLIEUE: DIAGNOSTIC DES STRATÉGIES ET ACTIONS MISES EN ŒUVRE POUR LUTTER CONTRE LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DANS LA COMMUNE DE DJIDDAH THIAROYE KAO (SÉNÉGAL), BABACAR NDIAYE¹, MOHAMED LAMINE NDAO², MARIAME DIOP³	76
DIVERSITÉ FLORISTIQUE ET MODES D'UTILISATION DES ESPÈCES LIGNEUSES ALIMENTAIRES (ELA) DE LA FORET CLASSÉE D'ATCHERIGBE (COMMUNE DE DJIDJA) AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST), Grégoire DJISSONON, Joseph Fanakpon DJEVI et Ibouaïma YABI	91
LE MARAÎCHAGE À OUAGADOUGOU : ÉTATS DES LIEUX, Moumini OUEDRAOGO	108
UTILISATION DU SIG DANS L'ÉTUDE DE LA DITRIBUTION SPATIALE DES CENTRES DE SANTÉ DANS LA COMMUNE DE TCHAOUROU (BENIN), Ahognisso Gabin TCHAOU¹	120
PRATIQUES AUTONOMES D'ÉVACUATION DES EAUX USÉES ET DES ORDURES MÉNAGÈRES EN MILIEU URBAIN AU GABON, Annie BEKA BEKA	133
CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA VENTE ILLICITE DE L'ESSENCE FRELATÉE DANS L'ARRONDISSEMENT DE KPEDEKPO (COMMUNE DE ZANGNANADO) AU SUD DU BENIN Toundé Roméo Gislain KADJEBIN	147
DÉVELOPPEMENT DE LA PISCICULTURE PAYSANNE DANS LE QUART SUD-OUEST IVOIRIEN: ENJEUX D'UNE MOBILISATION INSTITUTIONNELLE, Kadjo Henri-Joel NIAMIEN	162

ANALYSE DE L'ÉTAT DU SERVICE D'HYDRAULIQUE RURALE DANS LA RÉGION DE L'AGNEBY TIASSA (SUD DE LA CÔTE D'IVOIRE),_ KOUKOUNGON Wilfried Gautier¹ et GUEDE Cataud Marius²	176
MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE KARA (TOGO) DANS LE CONTEXTE DE L'ÉTALEMENT URBAIN,_ Damitonou NANOINI	190
LA SANTE DES POPULATIONS FACE AUX DÉFIS DE LA GESTION DES DÉCHETS À PORT-BOUËT (ABIDJAN),_ NIAMKE Gnanké Mathieu¹, SYLLA Yaya², ANOH Kouassi Paul³	204
ACTIVITÉS AGRICOLES ET DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LA COMMUNE DE DJÉBONOUA,_ ASSOUMAN Konan Innocent¹ ; DIARRASSOUBA Bazoumana², AGOUALE Yao Julien³	216
CONSOMMATION DU BOIS-ÉNERGIE ET DÉGRADATION DU COUVERT VÉGÉTAL DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO,_ Komla Uwolowudu AMEGNA¹, Kossi AGBEYADZI², Tatongueba SOUSSOU³	228
LA FEMME DANS LA PRODUCTION ET LA TRANSFORMATION DE LA NOIX DE CAJOU DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BOUAKE,_ Zady Edouard ZOGBO¹, Konan Thiéry St Urbain YEBOUE², Konan Kan Franck Junior KRAMO³	244
DYNAMIQUE SPATIO-TEMPORELLE DES PLANTATIONS DANS LES COMMUNES DE TORI-BOSSITO ET DE ZÈ AU SUD DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN,_ Adi MAMA¹, Faustin Y. ASSONGBA², Eugène V. S. GNONLONFIN², Julien G. DJEGO³	256
DYNAMIQUE URBAINE ET DIFFICULTÉ D'ACCÈS A L'EAU POTABLE DANS LA VILLE DE GAGNOA (SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE),_ KRAMO Yao Valère¹, KARIDIOULA Logbon²	273
LA SOUS-ESTIMATION DU RISQUE D'ACCIDENT, UN DETERMINANT D'OCCURRENCE D'ACCIDENT SUR LE TRANSECT BOUAKÉ-YAMOOUSSOUKRO,_ Kouadio N'guessan Roger Carmel¹, Silué Hetemin Cavalo¹, Koffi Guy Roger Yoboué², Kouassi Konan³	289
APPROVISIONNEMENT ET DISTRIBUTION DES PRODUITS VIVRIERS DANS LA VILLE DE KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE),_ Lath Franck-Eric KOFFI	302
ACTIVITÉS AGRICOLES DES GROUPEMENTS FÉMININS : UNE OPPORTUNITÉ POUR L'AUTONOMISATION FINANCIÈRE ET SOCIALE DES FEMMES DANS LA SOUS-PRÉFECTURE D'AGBOVILLE,_ KOUAMÉ Dhédé Paul Eric	315
ANALYSE DE L'ACCÈS A L'EAU POTABLE DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE LA VILLE DE BAMAKO : CAS DU QUARTIER DE YIRIMADIO, EN COMMUNE VI,_ Sory Ibrahima BAH¹, Famagan-Oulé KONATE²	333
FACTEURS HYDRIQUES ET SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX DE LA PRÉVALENCE DU PALUDISME A NAPIE,_ DIOBO Kpaka Sabine Epse DOUDOU	345

USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES CHEZ LES ADOLESCENTS SCOLAIRES À COTONOU : CONTEXTES DE DÉCOUVERTE ET MOTIVATIONS, Akonassou Odile KOUGBLENOU¹, Pierre Codjo MELIHO², Ferdinand ADOUNKPE³, Eric Ayédjo AKPI⁴, Rose Sènam KPOGUE⁵, Codjo Adolphe KPATCHAVI⁶	357
ÉCHANGES COMMERCIAUX EN AFRIQUE DE L'OUEST : LA VILLE DE FADA N'GOURMA, Issaka DAHANI¹, Georges COMPAORÉ²	367
INCULTURE DE LAVAGE DES MAINS AU SAVON ET RISQUES DIARRHÉIQUES EN ZONE URBAINE : ÉTUDE COMPARÉE DES QUARTIERS POPULAIRES ET RÉSIDENTIELS DE BONGOUANOU (CENTRE-EST IVOIRIEN), DIABIA THOMAS MATHIEU	378
CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRENARIAT EN AGROBUSINESS DANS LA COMMUNE DE BONOU AU BENIN, Bénisse Gbètonougbo GBEDJI¹, Euloge OGOUWALE²	389
GESTION DES DÉCHETS SOLIDES MÉNAGERS DANS LA VILLE DE FRESCO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE): QUELLES PERSPECTIVES POUR UNE GESTION DURABLE ?, Bakary FOFANA¹, Houcem Eddine REMIKI², Bazoumana DIARRASSOUBA³	407

CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA VENTE ILLICITE DE L'ESSENCE FRELATÉE DANS L'ARRONDISSEMENT DE KPEDEKPO (COMMUNE DE ZANGNANADO) AU SUD DU BENIN

Toundé Roméo Gislain KADJEBIN

Enseignant-chercheur, Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR), Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT), Université d'Abomey-Calavi (UAC), République du Bénin, Email : kadjegbinr@yahoo.com.

Résumé

La présente recherche contribue à une meilleure connaissance des causes et conséquences de la vente illicite de l'essence frelatée dans l'arrondissement de Kpédékpo au Sud du Bénin. La méthode utilisée a pris en compte, la recherche documentaire ajoutée aux enquêtes de terrain et à l'utilisation de la méthode SWOT. Cette démarche méthodologique a permis de cerner les contours dudit commerce et d'analyser les causes et les portées socio-économiques de ce phénomène. Les résultats ont montré que les acteurs du secteur sont répartis en vendeurs semi-grossistes détaillants et en détaillants purs. Les jeunes de 18-45 ans constituent plus de 65 % des acteurs. Les hommes dominent le rang des semi-grossistes détaillants (plus de 60 %) tandis que les femmes dominent celui des détaillants purs (plus de 55 %). La pauvreté, le chômage, la faible répartition des stations-services au Bénin et la proximité du Nigéria sont les principales causes qui ont poussées ces acteurs dans ce commerce illicite. Ce commerce expose ses acteurs à diverses maladies comme les maladies des yeux, les maladies respiratoires, le goitre et bien d'autres maladies. Les semi-grossistes détaillants tirent plus de profits du commerce illicite de l'essence. Ils gagnent en moyenne 64 100 FCFA par mois contre 11 200 FCFA pour les détaillants purs. Pour la plupart des acteurs, les revenus tirés de la vente illicite de l'essence servent pour l'alimentation, à la résolution des problèmes quotidiens et la scolarisation des enfants. De même, cette activité est à la base de la déscolarisation des jeunes et des risques d'accidents.

Mots clés: *Kpédékpo, essence frelatée, causes, conséquences, commerce illicite.*

CAUSES AND CONSEQUENCES OF THE ILLEGAL SALE OF FRELATEE GASOLINE IN THE BOROUGH OF KPEDEKPO (ZANGNANADO COMMUNE) IN SOUTHERN BENIN

Abstract

This research contributes to a better understanding of the causes and consequences of the illicit sale of adulterated gasoline in the district of Kpédékpo in southern Benin. The method used took into account, documentary research added to field surveys and the use of the SWOT method. This methodological approach has made it possible to define the contours of said trade and to analyze the causes and socio-economic implications of this phenomenon. The results showed that the players in the sector are divided into semi-wholesale retailers and pure retailers. Young people aged 18-45 constitute more than 65% of the actors. Men dominate the rank of semi-wholesale retailers (over 60%) while women dominate that of pure retailers (over 55%). Poverty, unemployment, the poor distribution of service stations in Benin and proximity to Nigeria are the main causes that have pushed these actors into this illicit trade. This trade exposes its players to various diseases such as eye diseases, respiratory diseases, goiter and many other diseases. Semi-wholesale retailers derive more profit from the illicit trade in gasoline. They earn an average of 64,100 FCFA per month against 11,200 FCFA for pure retailers. For most of the actors, the income from the illicit sale of gasoline is used for food, to solve daily problems and to educate children. Likewise, this activity is at the root of young people dropping out of school and the risk of accidents.

Keywords: *Kpédékpo, adulterated gasoline, causes, consequences, illicit trade.*

Introduction

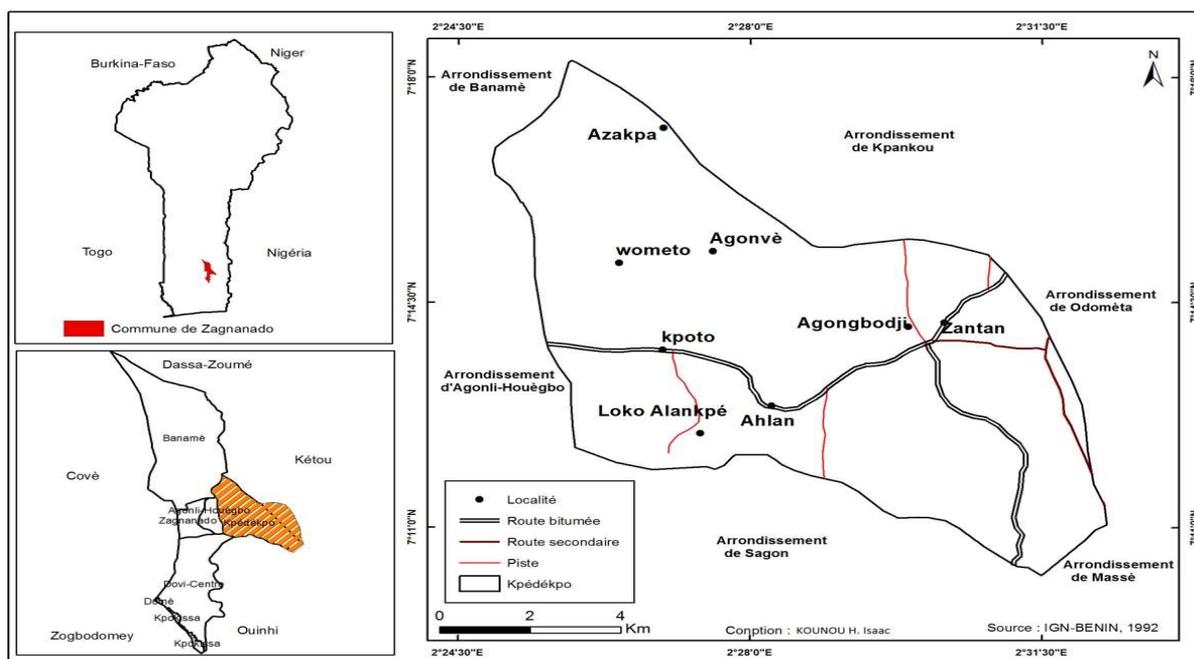
Le début des années 80 marque un tournant important dans la dynamique du marché informel. La crise économique née du second choc pétrolier au Nigeria et des matières premières dans les autres pays voisins comme le Niger et le Togo frappe de plein fouet l'économie béninoise (J. IGUE, 2010, p.28). Cette crise a poussé les populations frontalières dont une partie a été rapatriée du Nigeria en 1983, à développer deux principales activités spéculatives de survie : le trafic des produits pétroliers et le transport à moto ou «Zémidjan» (J. IGUE, 2010, p.28). La conjoncture chronique a poussé des jeunes à se lancer dans le trafic pétrolier qui piétine autrement, les dispositions légales du pays. Aujourd'hui, ils sont plus de 50 000 actifs, soit 2/3 des Agents Permanents de l'État (APE) dénombrés dans le secteur de la vente de l'essence «kpayo», (Laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale, 2011, p.123). Au Bénin, l'essence frelatée généralement importée du Nigeria représente plus de 80 % du marché des carburants (A. AHANDESSI, 2012, p.9). Ce commerce assure un revenu à des milliers d'habitants, une contrebande dont les revenus profitent aussi à de nombreuses personnalités au sommet de l'État (F. SCHNEIDER, 2015, pp 12-13). Mieux, la vente informelle frontalière du pétrole constitue une source de revenus pour des milliers de ménages au Bénin. En effet, plus de 2 000 ménages pauvres dépendent du commerce informel et frauduleux de cette ressource (ONG-GAS, 2006 ; I. HOUSSOU, 2007, p.46). Du reste, le secteur informel qui a toujours été considéré comme un secteur de survivance joue un rôle socio-économique important dans les pays en développement (N. OLIHIDE, 2010, pp.15-16). Le développement du marché illicite des produits pétroliers a de multiples conséquences sur le tissu social, économique et environnemental du Bénin. Dans l'acceptation générale, le marché parallèle constitue un phénomène déstructurant de l'économie nationale (Laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale, 2011, p.123). Par ailleurs, près de 75 % des produits pétroliers consommés au Bénin proviennent du secteur informel alors que c'est un commerce dangereux pour les personnes et les biens (I. FANOU, 2009, p.8). Cette tendance se justifie par le fait des avantages de voisinage notamment l'extrême porosité des frontières entre le Bénin et le Nigeria en particulier (F.C. GUEDJE, 200, pp.17-18).

D'un point de vue général, la vente d'essence ne nécessite aucune formation scolaire ou académique, ni de gros moyens financiers. Elle est donc accessible à « tout le monde». C'est également ce qui facilite l'accès à cette activité dans l'arrondissement de Kpédékpo qui de par sa situation géographique, présente plusieurs potentialités pour le développement du commerce illicite de l'essence. Face au dynamisme du système actuel du commerce frelaté de l'essence dans cette partie du Bénin, plusieurs campagnes de sensibilisation et même les répressions douanières et policières ont été menées afin d'enrayer le phénomène. Cependant, eu égard de ces actions, le commerce illicite de l'essence prend toujours de l'ampleur dans l'arrondissement de Kpédékpo. Cette situation soulève une interrogation principale ; Quelles sont les causes et conséquences de la persistance du commerce illicite de l'essence dans l'arrondissement de Kpédékpo au Bénin ?

Pour répondre à cette interrogation, cette analyse portera sur les acteurs, les causes et les conséquences de cette activité qui s'impose pour permettre la mise en place d'un cadre spécial qui prend en compte les intérêts des pouvoirs publics, des opérateurs agréés et les contraintes auxquelles sont confrontés les acteurs informels.

1. Présentation de la zone de l'étude

L'arrondissement de Kpédékpo est situé entre 7°11'00'' et 7°18'00'' de latitude Nord et entre 2°24'30'' et 2°31'30'' de longitude Est. Il est limité au Nord par l'arrondissement de Kpankou, au Nord-Est par l'arrondissement de Banamè, au Sud par l'arrondissement de Sagon, au Sud-Est par l'arrondissement de Massè, à l'Est par l'arrondissement d'Agonlin-Houégbo, à l'Ouest par l'arrondissement d'Odomèta (figure 1). De plus, l'arrondissement de Kpédékpo est traversé par la route inter-état (Bohicon-Ilara) et la route Zanganado-Porto-Novo (Mairie de Zanganado, 2016, p 27) ; ce qui constitue un atout certain pour le développement du commerce illicite de l'essence étant donné que la présence d'un système routier favorise généralement le commerce, la circulation des biens et des personnes et la rapidité d'approvisionnement des différents produits de la localité.

Figure 1 : Situation géographique et subdivisions administratives de Kpédékpo

La figure 1 montre que le secteur d'étude est traversé par deux routes bitumées, plusieurs routes secondaires et des pistes. Ce qui lui offre des potentialités de trafic d'essence frelatée par voies terrestres.

2. Approche méthodologique

L'approche méthodologique adoptée dans le cadre de cette étude s'articule autour des données qualitatives et quantitatives. Ces données collectées sont essentiellement composées de l'effectif moyen et les caractéristiques sociodémographiques des commerçants de l'essence frelatée, des prix du produit et de leur fluctuation, les circuits de distribution et enfin les revenus et les risques liés à la vente illicite de l'essence frelatée. Cette collecte s'est déroulée du mois d'août à septembre 2017 dans l'arrondissement de Kpédékpo. La recherche documentaire et les enquêtes de terrain constituent les phases de la collecte des données. Les informations sur les acteurs impliqués directement ou indirectement, l'importance des gains, les destinations, les risques et les problèmes liés à l'activité sont collectées. Par ailleurs, les techniques mises en œuvre comme la Méthode Active de Recherche Participative (MAR) a permis d'être en contact avec les réalités quotidiennes des personnes retenues pour l'enquête et de collecter les informations relatives aux objectifs fixés. La méthode des itinéraires a permis d'identifier les principaux acteurs et personnes ressources. Les échanges sur le terrain avec les acteurs impliqués ont permis de mieux appréhender les causes et les conséquences de la vente illicite de l'essence frelatée. Elle est appuyée par les entretiens semi directs, les interviews directes qui ont permis de confronter et de compléter les informations collectées à base des questionnaires.

Le questionnaire est utilisé pour recueillir des informations de façon directe auprès des vendeurs détaillants purs et semi-grossistes détaillants, les consommateurs et autres personnes ressources qui sont directement impliqués dans la vente illicite de l'essence frelatée. Le guide d'entretien dont l'usage a permis de recueillir des informations complémentaires auprès des autorités locales et des personnes ressources impliquées dans le secteur de l'arrondissement (les agents de santé, les autorités municipales, etc.). La grille d'observation quant à elle, a été utilisée pour collecter des informations par des observations visuelles et directes en milieu réel sur les conditions de vente et d'hygiène. De même, certains matériels utilisés dans le cadre de cette étude sont un stylo à bille, un crayon, un cahier pour la prise de note, un appareil androïde pour la prise des vues et une moto pour le déplacement.

Les données collectées ont été dépouillées, classées, regroupées et présentées sous forme de tableaux et de figures. Ensuite, il a été procédé à l'analyse et à la synthèse des données recueillies au niveau de ces

différentes structures. Ainsi, les informations recueillies sont traitées par les logiciels Word 2010 pour les textes, Excel 2010 pour les tableaux et figures, Arc-view 3.2 pour les courbes et les cartes. Il a été également utilisé le modèle SWOT pour l'analyse des données collectées sur le terrain.

2.1. Échantillonnage

Dans cette étude, les groupes cibles sont constitués des semi-grossistes détaillants, des détaillants purs, du chef d'arrondissement, des ressortissants de l'arrondissement, des consommateurs (transporteurs-moto-auto). Pour composer l'échantillon de notre étude, nous avons recensé les vendeurs de l'essence frelatée installés au bord des voies goudronnées et des pistes rurales. Deux méthodes ont été utilisées pour constituer l'échantillon de l'étude. Il s'agit de l'échantillonnage par choix raisonné et la sélection exhaustive.

- premièrement, la méthode de l'échantillonnage par choix raisonné a été utilisée, ce qui a permis d'identifier et de sélectionner les responsables administratifs et les personnes ressources (pour des orientations sur le terrain) ;

- deuxièmement, du fait de la taille relativement petite du secteur d'étude, l'ensemble des vendeurs d'essence a été considéré dans les travaux de collecte de données, une sélection exhaustive a été appliquée à la sélection des vendeurs (des semi-grossistes détaillants et les détaillants purs). Ainsi, il a été procédé à un recensement exhaustif dans les 06 localités de l'arrondissement (Agongbodji, Agonvè, Ahlan-Kpoto-Loko-alakpé, Azakpa, Womèto et Zantan). Au total, 80 commerçants ont été recensés sur le terrain et 67 commerçants (semi-grossistes détaillants, détaillants purs) ont été retenus pour l'enquête soit 84 % de l'échantillon des commerçants recensés. En dehors des 67 commerçants (semi-grossistes détaillants, détaillants purs), l'enquête de terrain a également permis de prendre en compte certains employés et agents de santé de même que certaines autorités. Le tableau 1 synthétise l'ensemble de l'échantillon.

Tableau 1: Synthèse de l'échantillonnage

Groupes Cibles	Effectif	Taux (%)
Semi-grossistes détaillants	42	46
Détaillants purs	25	27
Employés	5	05
Chef d'arrondissement	1	01
Chef de village	3	03
Consommateurs	15	16
Agents de santé	1	01
Total	92	100

Source : Résultats d'enquête de terrain, septembre 2017

Selon les données de ce tableau 1, 92 personnes sont retenues pour les enquêtes y compris certaines autorités communales, les agents de santé et certains consommateurs. Ainsi, ces 92 personnes retenues pour l'enquête sont 42 semi-grossistes détaillants, 25 détaillants purs, 15 consommateurs, 1 agent de santé, 5 employés, 1 chef d'arrondissement et 3 chefs de village.

3. Résultats

A l'issue des enquêtes de terrain, certains résultats ont été obtenus. Ces résultats sont présentés à travers les sous titres (typologie des acteurs, causes et conséquences de la vente illicite de l'essence frelatée) qui sont présentés ci-dessous.

3.1- Typologie des acteurs

La typologie des acteurs varie selon que les acteurs soient externes du trafic (exportateurs nigériens, importateurs béninois) ou internes de ce trafic (semi-grossistes détaillants et les détaillants purs).

3.1.1- Acteurs externes du trafic

3.1.1.1- Exportateurs nigériens

Leur rôle est devenu déterminant suite à diverses situations qui sont intervenues au Nigéria. En effet, la fermeture des frontières terrestres en 1984 et 1985 et la création par le gouvernement Buhari d'une «

border zone » ont limité considérablement les activités des commerçants Béninois sur le territoire Nigérian. Pour répondre à leurs besoins, les nigériens se sont organisés pour acheminer des marchandises à la frontière avec la complicité des agents de sécurité. Depuis lors, ils n'ont cessé de jouer un rôle prépondérant dans l'acheminement des produits pétroliers vers le Bénin. Leur rôle a été principalement marquant au moment de la pénurie survenue en avril et mai 1992 et surtout après le renchérissement des prix annoncés par l'État Nigérian au début de novembre 1993 (Laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale, 2011, p.123). L'offre des exportateurs Nigériens est très atomisée en raison de l'absence d'une structure organisationnelle contrôlant et réglementant la contrebande. Les produits pétroliers sont acheminés vers les entrepôts (Djofin, Médéjonou, Badagry et Lagos) dans des bidons de 50 litres par des véhicules légers. Certains petits trafiquants assurent le transport de ces bidons à l'aide des motos, d'autres utilisent le réservoir de leurs véhicules dont la contenance a été augmentée pour le besoin du trafic. Ceux-ci sont regroupés en associations très dynamiques et disposent dans les principales villes proches de la frontière de plusieurs entrepôts de contrebande dont l'approvisionnement est assuré par la complicité de certains propriétaires des stations-services, par les camions citernes. Ces associations fixent les prix de vente des produits aux importateurs à raison de 100 FCFA à 200 FCFA le litre au Béninois. Le plus souvent, chacune des associations dispose d'une ou de plusieurs pistes d'acheminement des produits vers la frontière qu'elle contrôle efficacement. Les produits sont contenus dans des futs de deux cents (200) litres et des bidons de cinquante (50) litres et acheminés dans des camions et des véhicules légers. Une fois à la frontière, les produits sont stockés notamment à Djofin, Badagry, Owodé, Otta, Idiroko, ... Pour répondre à leurs besoins, les nigériens se sont organisés pour acheminer des marchandises à la frontière avec la complicité des agents de sécurité.

3.1.1.2. Les importateurs Béninois

Ce sont les acteurs qui sont en contact direct avec les exportateurs Nigériens qui opèrent directement au Nigéria. Parmi eux, on identifie les importateurs grossistes (42) et les consommateurs (25). Selon les enquêtes de terrain, il existe des accords commerciaux entre les importateurs grossistes Béninois et les exportateurs sur la base de l'appartenance à la même culture ou au même groupe ethnique. Généralement, dans les différents secteurs (poches d'entrée des hydrocarbures au Bénin), une ou 2 % des personnes seulement passent les commandes auprès des exportateurs Nigériens qui amènent les marchandises à la frontière. À ce niveau, il s'opère un transfert des produits entre Nigériens et Béninois, avec la complicité des agents de contrôle frontalier et douanier dans des entrepôts qui peuvent être des habitations, des champs, ... Les entrepôts les plus importants se retrouvent à Pobè et à Kétou pour ne citer que ceux qui desservent l'arrondissement de Kpédékpo. Les commandes sont payées en totalité aux exportateurs Nigériens lors de la livraison des marchandises. Chaque grossiste des quantités dont l'importance varie en fonction des besoins des autres acteurs qui dépendent de lui. Ces quantités peuvent atteindre 200 m³ soit 100 futs de 200 litres voire plus par semaine (LARES, 1994, p 123). Les collecteurs sont des trafiquants qui achètent leurs produits par petites quantités, à partir des achats faits chez les importateurs grossistes ou directement au Nigéria. L'importance de ces stocks varie en fonction des moyens dont ils disposent, de la distance qui sépare les lieux de vente des sources d'approvisionnement. Dans la commune de Zanganado, précisément dans l'arrondissement de Kpédékpo, les collecteurs utilisent des camions ou des voitures légères pour constituer leurs stocks.

3.2. Acteurs internes du trafic et leur organisation

Ceux-ci animent les marchés de consommation dans tous les villages de l'arrondissement et même au-delà de l'arrondissement. En raison des quantités détenues, on distingue les semi-grossistes détaillants et les détaillants purs.

3.2.1- Semi-grossistes détaillants

Selon les résultats obtenus, les semi-grossistes détaillants ont moins de moyens financiers pour agrandir leur réseau de trafic que les grossistes importateurs. Sur le terrain, ils peuvent manipuler d'importantes quantités d'essence (2 m³ par semaine soit environ 10 futs). Ils achètent les produits chez les importateurs grossistes dans les communes de Kétou et de Pobè. Dans l'arrondissement de Kpédékpo, les semi-grossistes

s'approvisionnement aussi bien chez les importateurs grossistes que chez les collecteurs. Le transport des produits se fait par des véhicules légers, des tricycles, des motos personnelles ou de location.

3.2.2. *Détaillants purs*

Les détaillants purs, les investigations de terrain ont montré que ces détaillants purs s'approvisionnent auprès des collecteurs et semi-grossistes. Ils manipulent par semaine environ 1m³ d'essence par semaine soit environ 5 futs. Le transport des produits se fait généralement à leur niveau par les motos ou des tricycles. Ces détaillants purs sont à 80 % des autochtones c'est-à-dire des commerçants et commerçantes provenant de l'arrondissement et qui connaissent correctement voire maîtrisent parfaitement les circuits de commercialisation et servent parfois d'intermédiaire pour certains clients qui aimeraient s'approvisionner à la source c'est-à-dire au Nigéria.

3.2.3- *Stockage du produit*

Le caractère très inflammable de l'essence en fait un produit dont la conservation est un problème crucial pour les trafiquants. Il faut noter que le mode de stockage dépend de chaque catégorie de commerçants de l'arrondissement de Kpédékpo.

3.2.3.1- *Mode de Stockage fait par les semi-grossistes détaillants*

De manière générale, l'essence est conservée dans des édifices non habités. Ainsi, les bâtiments habités ou non habités, constituent les principaux lieux d'entreposage. Cependant, certains trafiquants (environ 3 %) prennent le risque de les entreposer à l'air libre afin de tromper la vigilance des forces de l'ordre qui procèdent sporadiquement à des saisines. Dans cette perspective, des hangars de fortune sont souvent érigés pour le stockage du produit par les acteurs (photo 1).

Photo 1 : Vue partielle d'un lieu d'emmagasinage d'un semi-grossiste détaillant



Prise de vue : KADJEBIN, septembre 2017

La photo 1 montre le lieu de stockage d'un semi-grossiste détaillant dont le matériel utilisé pour la construction demeure précaires. Il faut aussi noter que la quasi-totalité des semi-grossistes détaillants ont des étalages comme les détaillants purs. La photo 2 ci-dessous montre l'étalage d'un semi-grossiste détaillant dans le village d'Agongboodji.

Photo 2 : Vue partielle d'un étalage d'un semi-grossiste détaillant**Prise de vue** : KADJEBIN, Septembre 2017

L'analyse de la photo 2 montre des bouteilles de différentes capacités allant de 1 à 25 litres, des entonnoirs, un raccord que les semi-grossistes détaillants de l'arrondissement de Kpédékpo utilisent pour la vente de l'essence. On peut ainsi, conclure qu'ils mènent une concurrence déloyale envers les détaillants purs car, le prix de la vente de l'essence chez eux est moins chère (275 FCFA-300 FCFA) le litre que celui des détaillants purs (325 FCFA-375 FCFA) le litre. Quoi qu'il en soit, le caractère informel pousse certains semi-grossistes détaillants à l'extrême danger par rapport au lieu de stockage des marchandises.

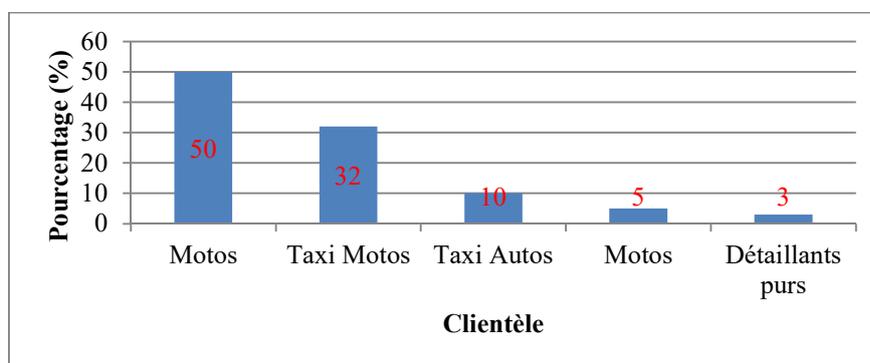
3.2.3.2- Les détaillants purs

Selon les investigations sur le terrain, la plupart des méthodes de stockage utilisées par les acteurs demeurent très précaires et dangereuses. Ainsi, le meilleur stockage de l'essence préoccupe peu les détaillants purs. Ceci, à cause de la faible quantité d'essence manipulée et des faibles moyens financiers dont ils disposent. Dès lors, ils stockent leurs produits dans des bidons et des bouteilles. Ces bouteilles et ces bidons sont emmagasinés dans les habitations ou à l'aire libre. Cependant, les vendeurs nantis ont des magasins d'entreposage construits généralement en matériaux précaires.

3.3- La vente d'essence

Pour la vente de l'essence, qui est une opération importante, les trafiquants s'organisent de diverses manières.

D'après les investigations sur le terrain, les semi-grossistes détaillants disposent de trois principaux clients. Il s'agit des taxi-motos, les motos et des détaillants purs. Ces derniers arrivent avec des bidons dont la capacité varie entre 25 et 50 litres. La figure 2 montre la part des différentes catégories de la clientèle.

Figure 2 : Part de la clientèle chez les semi-grossistes détaillants**Source** : Résultats d'enquêtes, septembre 2017

L'analyse de la figure 2 montre que les détaillants purs représentent la minorité des clients des semi-grossistes détaillants (3 %) qui s'entendent pour leur fixer un prix par zone auquel ils sont obligés de se soumettre. Ensuite, les motos, les taxi-motos, les taxi-autos et les autos personnelles représentent respectivement 25 %, 15 %, 10 % et 5 % de la part de la clientèle des semi-grossistes détaillants et sont de ce fait les clients majoritaires. Les prix de vente varient en fonction de la fluctuation du naira, de l'accessibilité du produit, de la distance et parfois de la saison. Ainsi, les prix de vente sont élevés lorsqu'il a crise pétrolière au Nigéria ou lorsqu'il a trop de tracasseries douanières ou policières.

Les détaillants purs vendent par petites quantités ou par unité. Leurs principaux clients sont les motos, les taxi-moto, les taxi-brousses et les autres usagers (les utilisateurs de groupes électrogènes). On les retrouve le long des voies bitumées, à l'ombre des arbres, ou dans des cabanes de fortune. Ils sont parfois assistés par un ou plusieurs apprentis déscolarisés. Ces derniers peuvent être les membres de leurs familles. En somme, l'organisation de la vente illicite d'essence mobilise des acteurs divers de par leur catégorie socioprofessionnelle.

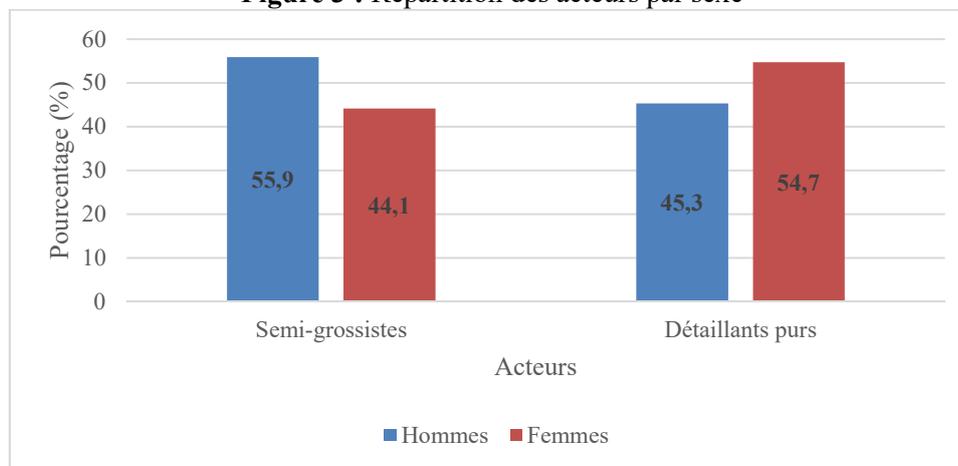
3.4- Catégories des acteurs de la vente illicite d'essence à Kpédékpo

Le développement de commerce dépend, entre autres, de la disponibilité du produit (c'est-à-dire l'essence.), des moyens de transport et de la possibilité pour les commerçants d'y accéder de façon informelle. Dans l'arrondissement de Kpédékpo, selon les catégories, les hommes et les femmes sont présents suivant des proportions variables. Dans le cadre de cette étude, la typologie est faite selon les critères de sexe, d'âge et du niveau d'instruction.

3.4.1- Répartition des acteurs selon le genre

La vente illicite d'essence frelatée est faite par les hommes et les femmes qui constituent des semi-grossistes détaillants et les détaillants purs dans l'arrondissement de Kpédékpo. La figure 3 montre la répartition de ces acteurs par sexe.

Figure 3 : Répartition des acteurs par sexe



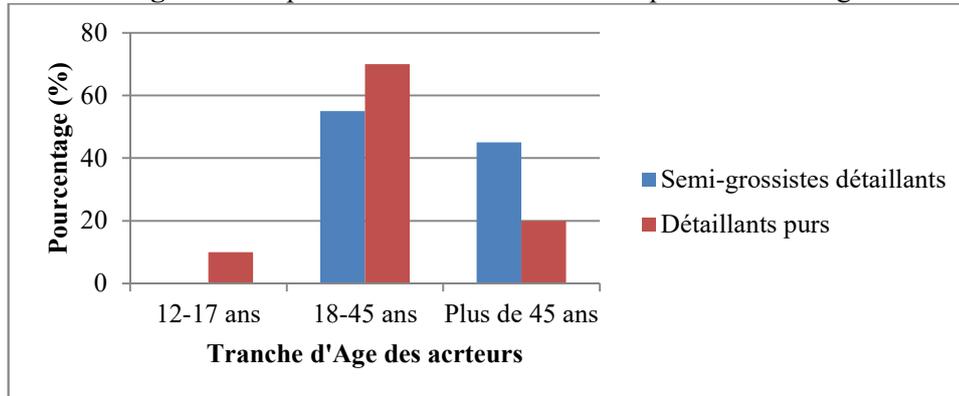
Source : Résultats d'enquête, septembre 2017

La figure 3 montre qu'au niveau des semi-grossistes détaillants, les hommes dominent la vente (55,9 % des hommes contre 44,1 % des femmes semi-grossistes détaillants dans l'arrondissement de Kpédékpo). La faible proportion des femmes se comprend par le fait que cette catégorie nécessite non seulement la mobilisation d'importantes ressources financières mais aussi paraît risquée au regard des contraintes financières. En ce qui concerne les détaillants purs, les femmes sont nettement plus représentatives. Elles représentent 54,7 % des acteurs retenus pour l'enquête contre 45,3 % d'hommes. Ici, les femmes sont très nombreuses pour le simple fait qu'être un détaillant pur ne nécessite pas d'avoir un grand capital et les tracasseries sont moindres. En outre, on constate une certaine hétérogénéité des acteurs qui se remarque au niveau des tranches d'âge.

3.4.2- L'âge des acteurs

Plusieurs acteurs de différentes tranches d'âge interviennent dans la vente de l'essence illicite d'essence frelatée dans l'arrondissement de Kpédékpo. La figure 4 montre la répartition des acteurs selon l'âge.

Figure 4 : Répartition des différents acteurs par tranches d'âges



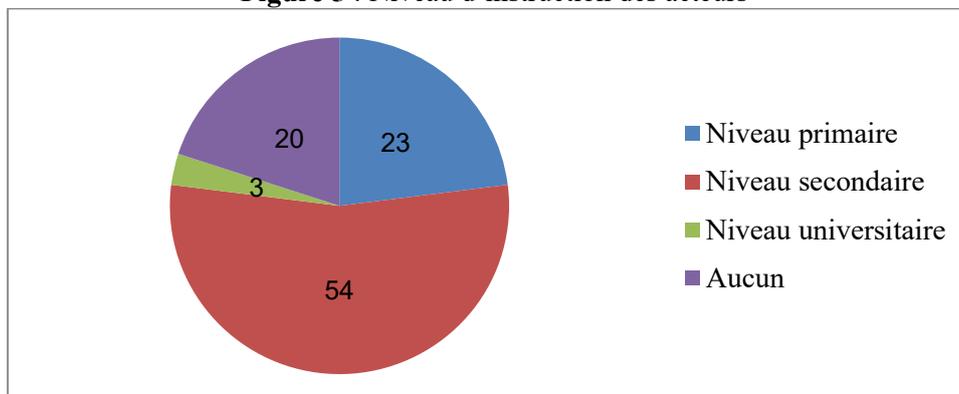
Source : Résultats d'enquêtes, septembre 2017

Cette analyse prend en compte aussi bien les adolescents (12-17 ans), les jeunes (18-45 ans) que les personnes les plus âgées. Ces adolescents (12-17 ans), sont des détaillants purs ; les jeunes (18-45 ans) sont à la fois des semi-grossistes détaillants et des détaillants purs et les personnes de plus de 45 ans appartiennent également aux deux catégories d'acteurs (semi-grossistes détaillants et des détaillants purs). En effet, la dominance des jeunes (18-45 ans) dans toutes les catégories des acteurs de la vente illicite d'essence à Kpédékpo s'explique par le fait qu'ils sont les plus vulnérables aux problèmes de chômage et de manque d'emplois. Par ailleurs, la présence des adolescents est remarquée chez les détaillants purs où ils travaillent comme ouvriers temporaires ou comme aides-parent. Les personnes les plus âgées représentent 20 % chez les détaillants purs. Par contre, elles sont plus nombreuses chez les semi-grossistes détaillants (45 %). Au total, la vente illicite d'essence occupe plus les jeunes de l'arrondissement de Kpédékpo.

3.4.3- Niveau d'instruction des acteurs

La vente illicite d'essence frelatée occupe en général les acteurs de faible niveau d'instruction dans l'arrondissement de Kpédékpo. Pour exercer dans le secteur, aucun niveau d'instruction n'est requis. Même si un niveau d'instruction, aussi minime soit-il, peut faciliter les échanges étant donné l'implication de plusieurs nationalités et langues est recommandé, il faut noter que le niveau d'instruction n'influence pas à grande échelle la vente de l'essence frelatée dans la zone d'étude. La figure 5 montre les niveaux d'instruction des personnes retenues pour les enquêtes.

Figure 5 : Niveau d'instruction des acteurs



Source : Résultats d'enquêtes, septembre 2017

Cette figure 5 montre que 23 % des personnes retenues pour les enquêtes ont le niveau primaire et 54 % le niveau secondaire et 20 % sont sans qualification. Il s'agit en majorité des jeunes déscolarisés sans qualification professionnelle. Par ailleurs, quelques bacheliers (3 %) sont présents dans le secteur. Du reste, les acteurs de la vente illicite d'essence frelatée révèlent que le phénomène fait intervenir majoritairement les jeunes des deux sexes et de différents niveaux d'instruction qui s'organisent pour rendre dynamique ce commerce dans l'arrondissement de Kpédékpo.

3.5- Causes de la vente illicite d'essence frelatée à Kpédékpo

Cette partie traite des facteurs clés de la vente illicite d'essence frelatée à Kpédékpo que sont : le faible réseau de distribution de l'essence à Kpédékpo et la pauvreté importante des ménages.

3.5.1- Faible réseau de distribution de l'essence à Kpédékpo

Les causes de la vente illicite d'essence frelatée ne sont pas spécifiques à l'arrondissement de Kpédékpo, mais elles concernent l'ensemble du territoire Béninois. En effet, plusieurs facteurs sont à la base de la vente illicite de l'essence frelatée au Bénin. Les plus importants sont liés aux problèmes des marchés formels du Bénin et aux avantages évidents qu'offre celui du Nigéria. Il a été également noté un réseau de distribution très faible. En effet, l'appartenance à un même groupe ethnique et culturel des populations vivant de part et d'autre de la frontière Bénino-Nigériane favorise la création des liens de complicité entre les trafiquants d'une part, et les autorités chargées de réprimer les fraudes tant au Bénin qu'au Nigéria d'autre part. De même, les distances relativement courtes (2 km) qui séparent les lieux d'approvisionnement de la frontière Bénino-Nigériane et les zones de consommation Béninoises sont aussi des facteurs déterminants non négligeables. La situation est pire dans l'arrondissement de Kpédékpo car, la seule station- service de la commune se situe à plus de 12 Km de l'arrondissement (l'arrondissement de Zangnanado centre). En effet, la quasi-totalité des consommateurs retenus pour les enquêtes ont évoqué l'inexistence de station- service, la distance qui sépare la seule station de la commune de l'arrondissement et parfois l'inactivité de la seule station-service de la commune comme les principales causes de la prolifération des stations informelles dans l'arrondissement de Kpédékpo. Ils exigent même l'officialisation des stations informelles.

3.5.2- La pauvreté et le manque d'emplois

La pauvreté est l'état d'une personne dépourvue de ressources nécessaires pour satisfaire ses besoins. Synonyme de misère, elle est souvent définie par rapport au seuil de pauvreté (F. GUEDJE, 2008. p37). Nos résultats ont montré que la totalité des acteurs (100 %) du secteur ont évoqué la pauvreté comme la première cause qui les a poussés dans la vente illicite d'essence frelatée. Ensuite, ils évoquent le manque cruel d'emplois qui sévit dans le pays après le gel du recrutement public par l'État depuis 1985 à aujourd'hui. Ainsi, pour répondre à leurs besoins et à ceux de leurs familles, cette frange de la population (les pauvres) s'adonne aux activités qui leur sont accessibles. Dès fois, elle explore de nouvelles opportunités en développant des stratégies de suivi qui sont parfois des palliatifs de court terme ou de long terme, souvent très risqués soit pour eux- mêmes, soit pour la communauté.

3.6- Conséquences sociales de la vente illicite de l'essence dans l'arrondissement de Kpédékpo

Le secteur de la vente illicite de l'essence frelatée permet à ceux qui s'y trouvent de subvenir à leurs besoins, ce qui permet ainsi l'installation d'une paix sociale. Cependant, on rencontre dans ce secteur, des paysans et / ou des pêcheurs qui ont abandonné leurs anciennes activités qui selon eux ne sont plus lucratives puisque leurs revenus moyens ont chuté à moins de 50 000 FCFA pour les paysans et moins de 45 000 FCFA pour les pêcheurs pour devenir des transporteurs ou vendeurs alors que le revenus moyens d'un vendeur d'essence est de 64 100 FCFA par mois pour les semi-grossistes et de 11 200 FCFA pour les détaillants purs. Une telle situation compromet l'autosuffisance alimentaire de l'arrondissement car les bras valides de la localité qui devraient pratiquer l'agriculture l'abandonnent pour la vente illicite de l'essence frelatée dont le développement constitue une menace de famine et entraîne l'inflation des prix des produits vivriers. La situation est encore très critique quand des jeunes collégiens abandonnent les classes pour la vente d'essence frelatée. La photo 3 ci-dessous en est une illustration.

Photo 3 : Un jeune collégien devenu vendeur d'essence

Prise de vue : KADJEBIN, Septembre 2017

Ce jeune sur la photo 3 et qui est employé pour la vente de l'essence frelatée en pleine année scolaire a préféré la vente de l'essence que d'aller au cours. Il ne fait aucun doute que l'exercice de cette activité dans le secteur d'étude peut engendrer des cas d'incendies et d'accidents involontaires. Ces incidents potentiels peuvent créer d'énormes dégâts autant matériels qu'humains, ce qui menace la vie des populations de cette localité. Ces accidents peuvent être fréquents si les vendeurs ne prennent pas des mesures de sécurité pour son stockage. Au-delà des cas d'incendie dont le stockage précaire de l'essence peut entraîner, il faut noter que cette activité faite sans aucune mesure de précaution par les acteurs engendre aussi des cas de maladie qui influencent l'état de santé des populations.

Le tableau 2 synthétise les maladies supposées être en relation avec la vente d'essence que souffrent les vendeurs.

Tableau 2 : Proportion des personnes ayant souffert de certaines maladies supposées être en relation avec la vente

Maladies	Effectif	Hommes (%)	Effectif	Femmes (%)
Respiratoire	16	34	10	50
Irritation de la peau	09	19	4	20
Goitre	03	06	4	20
Maux d'yeux	19	41	2	10
Total	47	100	20	100

Source : Enquête de terrain, septembre 2017

D'après l'analyse des données du tableau 2, on constate que les acteurs souffrent surtout des maladies respiratoires (respectivement 34 % pour les hommes et 10 % pour les femmes), des problèmes de peau (respectivement 19 % pour les hommes et 04 % pour les femmes), des maux d'yeux (respectivement 41 % pour les hommes et 02 % pour les femmes), de goitre (respectivement 06 % pour les hommes et 04 % pour les femmes). Les données montrent que les maladies dont souffrent souvent les vendeurs sont liées à l'inhalation et la réception dans les yeux du gaz qui échappe lors du transvasement de l'essence sans aucune précaution.

3.7 - Conséquences économiques

La vente illicite d'essence frelatée procure à son acteur un revenu. Ce revenu varie selon les différentes les catégories (semi-grossistes détaillants et détaillants purs). Le tableau 3 montre le revenu moyen journalier des enquêtes impliquées dans la vente illicite d'essence frelatée.

Tableau 3 : Compte d'exploitation des vendeurs illicites d'essence frelatée à Kpédékpo

Caractéristiques	Unité	Semi-grossistes détaillants	Détaillants purs
Nombre d'unité	Litre /J	800	120
Prix unitaire	FCFA/J	300	325
Coût d'achat	FCFA/J	174400	27000
Recette	FCFA/J	240000	3900
Main d'œuvre salariée	FCFA/J	1500	800
Valeur ajoutée	FCFA/J	65600	12000
Résultat brut d'exploitation	FCFA/J	64100	11200

Source : Enquête de terrain, Septembre 2017

Le tableau 3 indique que la valeur ajoutée est plus élevée chez les semi-grossistes détaillants (64100 FCFA/J) que chez les détaillants purs (11200 FCFA/J) soit 17 % de hausse; les acteurs utilisent très peu de main d'œuvre salariée à cause du nombre important de main d'œuvre familiale gratuite. La vente illicite d'essence est donc rentable pour tous les acteurs semi-grossistes détaillants et détaillants purs.

3.8- Destinations des gains

L'évaluation des gains tirés de l'activité est faite en déduisant les prix de vente, les prix d'achat et les autres frais. La quasi-totalité des acteurs ont reconnu que l'activité donne une marge bénéficiaire sauf en cas d'accident ou de saisine de la part des agents de la douane. Globalement, la marge bénéficiaire dépend du statut du commerçant. Ce sont les semi-grossistes détaillants qui se font les plus gros bénéficiaires (figure 6).

Figure 6: Destination des gains tirés par les vendeurs d'essence frelatée



Source : Résultats d'enquêtes, septembre 2017

L'analyse de la figure 8 montre que la principale destination des gains des acteurs est la gestion du quotidien (alimentation, santé, etc.). Ensuite, vient l'achat des fournitures scolaires, les frais d'apprentissage qui consomment une bonne part des gains. Par ailleurs, l'aménagement des ateliers de travail des jeunes, l'achat de motos, la construction de maison, etc. constituent les investissements. En outre, la dot et les cérémonies constituent les autres destinations des gains. Cela se comprend dans la mesure où les cérémonies coutumières dans nos milieux constituent une exigence de la tradition.

3.9- Analyse des facteurs explicatifs de la vente illicite d'essence frelatée à Kpédékpo

L'étude des facteurs qui expliquent la situation de la vente illicite d'essence frelatée a été faite suivant l'approche SWOT. Elle a permis la détermination des forces / atouts, faiblesses /contraintes, opportunités et menaces que présente ce commerce illicite dans l'arrondissement de Kpédékpo (tableau 4).

Tableau 4: Analyse des facteurs explicatifs de la vente illicite d'essence à Kpédékpo selon la matrice SWOT

Facteurs internes explicatifs de la vente illicite d'essence frelatée à Kpédékpo	Facteurs internes explicatifs des faiblesses	Facteurs externes explicatifs des opportunités	Facteurs externes explicatifs des menaces
<ul style="list-style-type: none"> - la faible répartition des stations-services au Bénin - le prix élevé de l'essence dans les stations-services - le prix bas de l'essence au Nigéria - la perpétuelle augmentation de la demande d'essence 	<ul style="list-style-type: none"> - la baisse croissante des prix de vente à cause des semi-grossistes détaillants qui vendent aussi comme les détaillants purs - la multiplication exponentielle des vendeurs 	<ul style="list-style-type: none"> - le taux très élevé de chômage juvénile - la rareté des produits dans les stations agréées 	<ul style="list-style-type: none"> - les pesanteurs sociopolitiques et les rafles des forces de l'ordre - les situations politico-sociales qui règnent au Nigéria - les maladies et les risques d'incendie - les cas éventuels de vol

Source : Résultats d'enquête de terrain, septembre 2017

Du tableau 4, on constate que la vente illicite de l'essence frelatée dispose des atouts comme la faible répartition des stations, la différence entre le prix du produit à la station et chez les vendeurs illicites et bien d'autres atouts. Elle dispose également des faiblesses qui sont le prix du produit et le nombre des vendeurs qui ne cesse d'augmenter. Elle a aussi des opportunités que sont le chômage juvénile et la pénurie du produit dans les stations. Elle est exposée à des menaces comme le vol, les incendies et bien d'autres maux.

4. Discussion

Les résultats de l'analyse des causes et conséquences de la vente illicite d'essence frelatée dans l'arrondissement de Kpédékpo a permis de retenir que les acteurs de la vente sont répartis en deux groupes: les acteurs externes composés des exportateurs Nigériens et des importateurs béninois et les acteurs internes composés des semi-grossistes détaillants et des détaillants purs. Les acteurs internes du secteur sont majoritairement jeunes (65 %). Les hommes dominent aux rangs des semi-grossistes détaillants tandis que les femmes constituent la majorité des détaillants purs. Les 70 % des acteurs internes retenus pour les enquêtes ont atteints le niveau secondaire. Ainsi, la présente analyse a montré que ce commerce présente des limites et des insuffisances parfois préjudiciables au développement durable de l'arrondissement. Entre autres, la précarité des emplois, les risques d'incendies graves et les risques sanitaires des acteurs. Ces résultats trouvés dans l'arrondissement de Kpédékpo sont presque conformes à ceux trouvés par N. AGOSSOU (2004, p.139) qui en s'intéressant à la répartition spatiale des vendeurs dans la ville de Porto-Novo trouve que le bas niveau de vie et les ressources financières limitées de la majorité des béninois les obligent à se rabattre sur les produits pétroliers Nigériens beaucoup moins chers. En effet, les dangers inhérents de l'inflammabilité de l'essence ne semblent pas préoccuper les acteurs, qui cherchent à se procurer un revenu quotidien.

Quant à J. IGUE (1995, p.71), il trouve que l'ampleur du phénomène est plus marquée au niveau des localités frontalières du Nigéria pour plusieurs raisons: la proximité, les liens familiaux et historiques qu'entretiennent les populations de part et d'autre de la frontière, etc. Cet auteur estime que le développement des flux commerciaux frontaliers en Afrique Occidentale est la preuve de la contestation ou du rejet pur et simple des territoires incongrus créés par la colonisation. En effet, le déploiement des réseaux commerciaux informels semble être l'expression d'une négation ou d'une contestation des cadres spatiaux hérités. J. EGGET et J. HERRERA (1998, p.27) remarquent que le dynamisme du commerce frontalier au Bénin contraste avec la morosité de l'économie formelle. Les travaux de E. OGOUWALE ET C. HOUSSOU (2005) cités par M. GBAGBA (2009, p.12) ont examiné les effets de l'utilisation de l'essence frelatée sur l'environnement. Parallèlement, L. TODJINO (2004, pp.58-59) a démontré que le transport des produits pétroliers sur le lac Nokoué engendre la disparition de certaines espèces halieutiques à cause

des nombreux cas d'accident sur le plan d'eau. Dans le même sens, A.F. VIGANOU (2002, p.29) a analysé les solutions possibles pour une régulation de la pollution atmosphérique provenant des gaz émis par les moteurs des «Zémidjanman». S. GOUDA et M. KPOLEDJI (2009, p.403), dans leurs travaux, ont mis l'accent sur les raisons de la persistance du commerce illicite de l'essence en faisant ressortir le changement social occasionné par cette activité dans la commune d'Abomey-Calavi. Les travaux du MEHU (2000 et 2002) indexent le secteur informel et surtout le commerce de l'essence d'être le principal pilier de la pollution atmosphérique.

Conclusion

La prolifération des stations informelles dans l'arrondissement de Kpédékpo s'explique par l'inexistence des stations formelles dans l'arrondissement, la pauvreté, le gel des recrutements au Bénin, la proximité du Nigéria et la différence qui existe entre la politique tarifaire du Bénin et celle du Nigéria. Le revenu mensuel des acteurs retenus pour les enquêtes dans la plupart des cas est supérieur au SMIG fixé à 45 000 FCFA au Bénin car les semi-grossistes détaillants enregistrent un bénéfice qui peut atteindre 64 100 FCFA par mois pour les semi-grossistes et 11 200 FCFA pour les détaillants purs, ce qui témoigne de la rentabilité économique de l'activité.

Références bibliographiques

- AGOSSOU Noukpo, 2004, « Les taxis-moto zémidjan à Porto-Novo et à Cotonou », *Revue l'Autre part*, n°33, Paris, pp135-148.
- AHANDESSI Armandine 2015, Vente illicite d'essence au Bénin: vers une suppression de la contrebande? Disponible à : <http://ipsinternational.org/fr>; consultée le 12/08/2017.
- EGG Johny et HERRERA Janvier, 1998, Echanges frontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne. *Revue l'Autre part*, n°18, Paris, 229p.
- FANOU Ignace, 2009, Energie Bénin : Les trafiquants d'essence septiques pour leur reconversion, Disponible à : <http://ipsinternational.org/fr>; consulté le 12/08/2017.
- GBAGBA Marius, 2009, *Commerce des produits pétroliers dans la périphérie ouest de Cotonou: cas du 13^{ème} arrondissement*, Mémoire de maîtrise en Géographie, DGAT/FLASH/UAC, 84p.
- GUEDJE Félix Cossi, 2008, *Impact socio-économique de la vente illicite des produits pétroliers au Bénin : cas de la commune d'Abomey-Calavi*. Mémoire de maîtrise en Géographie, DGAT/FLASH/UAC, 101p.
- HOUSSOU Iréné, 2007, *Les acteurs et leurs logiques autour du commerce parallèle d'essence dans la commune de Porto-Novo*. Mémoire de fin de formation en DSA / FLASH/UAC, 86p.
- IGUE John, 1995, *Rente pétrolière et commerce des produits agricoles à la périphérie du Nigéria : cas du Bénin et du Niger*. GEI-INRA-ESR, Montpellier, 103p.
- IGUE John, 2010, *Maîtrise de l'espace et développement en Afrique : Etat des lieux*, Edition Karthala, Paris, 340p.
- INSAE, 2013, RGPH4 : *Que retenir des effectifs de la population en 2013 ?* Cotonou, Bénin, 33p.
- LARES, 1994, Le commerce parallèle des hydrocarbures entre le Nigéria et le Bénin. Rapport d'Etape, Cotonou, 39 p.
- LARES, 2011, SONACOP : Etude des marchés pétroliers au Bénin, Cotonou, 123p.
- Mairie de Zangnanado, 2016, Plan de Développement Communal, Zangnanado, Bénin, 96p.
- MEHU, 2000, Stratégie nationale de lutte contre la pollution atmosphérique en République du Bénin. Cotonou, 70p.
- MORILLON Virginie et AFOUDA Servais, 2005, Le trafic d'essence entre le Bénin et le Nigéria : vice ou vertu pour l'économie béninoise ? LARES, Cotonou, 136p.
- OLIHIDE Nicolas, 2010, *Développement d'un cadre institutionnel adapté à l'intégration du secteur informel au Bénin: cas du commerce illicite des produits pétroliers à Cotonou*. Master en SG option Management: Prospectives stratégies et organisation, CNAM, Paris, France, 127p.
- ONG-GAS, 2006, *Projet d'amélioration de la qualité de vie des personnes*, Cotonou, 30p.
- SCHNEIDER Frédéric, 2015, Au Bénin le trafic d'essence Kpayo fait vivre le pays, *Journal le Monde Afrique* du 5 Octobre 2015, n°25, Paris, pp 11-14.
- TODJINO Landry, 2004, *Le système qualité de la pollution du lac Nokoué*. Mémoire de maîtrise en Géographie, DGAT /FLASH/UAC, 102p.

VIAGANOU Avocè Fanougbo, 2002, *La régulation de la pollution atmosphérique d'origine motorcycle : cas des taxis-moto «Zémidjan» dans les villes de Cotonou*, Mémoire de DEA en Economie, Université de Cocody, Abidjan, 81p.