

Sciences et sociétés



Auteurs: Yves ZONGO, Dieudonné TIBIRI, Yassine AKHMOUCH, Lahcen OUASMI, Wend-Vénègda Arsène DIPAMA, Luc Hervé ONGONG, Awa YMBA, Justine OUOBA, Cheick Ahmed OUATTARA, Bobo- Dioulasso, Armel G PODA, Ziemlé Clément MEDA, Yacouba SAWADOGO, Odilon KABORE, Émile BIRBA, Adama SOURABIÉ, Jacques ZOUNGRANA, Isidore Tiandiogo TRAORE, Sylvain GODREUIL, Abdoul-Salam OUEDRAOGO, Pascal NYAM, Dekao Fabrice TIEMOU, Ibrahima KARAMOKO, Alexis Yelsside Panimdi SAMA, Ismael OUEDRAOGO, Marie Chantal MILLOGO, Tiegbe TOURE, Drissa BALLO, Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY, Salifou YÉO, Gnissan Henri Auguste YAO M'bégnan COULIBALY, Sanansi CISSÉ, Mame Amade NGOM, Youssouph SANÉ, Amy GUEYE, Koung-Nongom BONKOUNGOU, Antoine NIAMBA, Pascal NYAM, Mehso Mylène ELLA TANO, Fulbert TRA, Prosper Sékdja SAMON, N'gnonnissè Mèdéhoulénou TOSSOU



Vol. 3, Num. 6, Décembre 2025

Sciences et sociétés : nouveaux paradigmes

eISSN 2959-8079
ISSN-L 2959-8060
**REVUE
HYBRIDES**



Sciences et sociétés

Nouveaux paradigmes, nouvelles approches

Tome 7

revuehybrides.org



Vol. 3, Num. 6, Décembre 2025

VOL. 3, NUM. 6, DEC. 2025

REVUE HYBRIDES (RALSH)

e-ISSN 2959-8079 / ISSN-L 2959-8060

VOL. 3, NUM. 6 · DÉC. 2025



SCIENCE ET SOCIÉTÉS

NOUVEAUX PARADIGMES ET NOUVELLES APPROCHES (TOME 7)

Yves ZONGO, Dieudonné TIBIRI, Yassine AKHMOUCH, Lahcen OUASMI, Wend-Vénègda Arsène DIPAMA, Luc Hervé ONGONG, Awa YMBA, Justine OUOBA, Cheick Ahmed OUATTARA, Bobo- Dioulasso, Armel G PODA, Ziemlé Clément MEDA, Yacouba SAWADOGO, Odilon KABORE, Émile BIRBA, Adama SOURABIÉ, Jacques ZOUNGRANA, Isidore Tiandiogo TRAORE, Sylvain GODREUIL, Abdoul-Salam OUEDRAOGO, Pascal NYAM, Dekao Fabrice TIEMOU, Ibrahima KARAMOKO, Alexis Yelsside Panimdi SAMA, Ismael OUEDRAOGO, Marie Chantal MILLOGO, Tiegbe TOURE, Drissa BALLO, Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY, Salifou YÉO, Gnissan Henri Auguste YAO M'bégnan COULIBALY, Sanansi CISSÉ, Mame Amade NGOM, Youssouph SANÉ, Amy GUEYE, Koung-Nongom BONKOUNGOU, Antoine NIAMBA, Pascal NYAM, Mehso Mylène ELLA TANO, Fulbert TRA, Prosper Sékdja SAMON, N'gnonnissè Mèdéhouénou TOSSOU

ÉDITORIAL

GODWE BIRWE

UNIVERSITÉ DE MAROUA, CAMEROUN



© REVUE HYBRIDES (RALSH), DÉCEMBRE 2025

COUVERTURE : © Revue Hybrides

MISE EN PAGE ET MAQUETTAGE : Revue Hybrides

ÉDITORIAL : GODWE BIRWE, Université de Maroua, Cameroun

TRADUCTIONS : Joël ÉCHITCHI TEKA (Université de Maroua, Cameroun) & Christian TIAKO
YOUADJEU (MINESEC, Cameroun)

INDEXATION



Licence d'utilisation : Creative Commons Attribution CC-BY

Les publications peuvent être copiées, diffusées, transmises et affichées sur n'importe quel support ou format, à condition de citer l'auteur (BY) et les références de la revue. Cette licence autorise aussi l'utilisation commerciale.

e-ISSN 2959-8079 / ISSN-L 2959-8060

<https://revuehybrides.org/>

infos@revuehybrides.org / revuehybrides@gmail.com

impact factor : 3.976

Version imprimée en France & Cameroun

Printed in France & Cameroon

Impreso en Francia & Camerún

ÉQUIPE ÉDITORIALE

Directeur de publication : Gislain ESSOME LELE, Université Marie & Louis Pasteur, ISTA UR
4011 / Université Jean-Monnet Saint-Étienne, UR ECLLA, France
Rédacteur en chef : Joël ÉCHITCHI TEKA, Université de Maroua, Cameroun

SECRÉTARIAT TECHNIQUE ET DE RÉDACTION

M. Alain DJARSOUMNA, ARAFAT ABAKAR, M. Bachir Tamsir NIANE, M. Cédric TEGUEDONG
NGUEKEU, M. Christian TIAKO YOUADJEU, M. Eugène SAKAME, M. Narcisse BOUBA DJELANG, Dr.
Paul BINI KOFFI MOUROUFIE & Dr Simpson Dorothy MBADINGA MBADINGA

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Frédéric SPAGNOLI (Professeur des universités, HDR, Université Marie & Louis Pasteur, France),
Georges MOUKOUTI ONGUEDOU (Professeur Titulaire, Université de Bertoua, Cameroun),
Stéphane KALUDI NDONDJI (Professeur Associé, Université de Lubumbashi, RD Congo),
Abdelouahid TIOUIDIOUINE (Maître de conférences, Université de Relizane, Algérie), **Ahlem
ROUABHIA** (Maître de conférences, Université de Tebessa, Algérie), **Aimé BANZA ILUNGA**
(Maître de conférences, Université de Lubumbashi, RD Congo), **Arsène ELONGO** (Maître de
conférences, Université Marien Ngouabi, Congo), **Assia MARFOUQ** (Maître de conférences Habileté,
Université Hassan Premier de Settat, Maroc), **Brice Arsène MANKOU** (Maître de Conférences, Reims
DYSOLAB, Université de Rouen, Normandie, France), **Djedou Martin AMALAMAN** (Maître de
conférences CAMES, UPGC de Korhogo, Côte d'Ivoire), **Drissa KONE** (Maître de conférences,
Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), **Gilbert ATINDOGBE** (Maître de conférences,
Université d'Abomey-Calavi, Bénin), **Ibrahim MALAM MAMANE SANI** (Maître de conférences
CAMES, Université Abdou Moumouni, Niger), **Landry Yves FALLE** (Maître de conférences,
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire), **Kouakou Laurent ASSOANGA** (Maître de
conférences, Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire), **Patrick TOUMBA HAMAN**
(Maître de conférences, Université de Maroua, Cameroun), **Raymond-Bernard AHOUEJINOU**
(Maître de conférences, Université d'Abomey-Calavi, Bénin), **Robert MAMADI** (Maître de
conférences CAMES, Université Adam Barka d'Abéché, Tchad), **Zacharie HATOLONG BOHO**
(Maître de conférences, Université de Maroua, Cameroun), **Abraham DAOKA** (Université de Maroua,
Cameroun), **Adjé Séverin ANGOUA** (Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire),
Amos KAMSU SOUOPTETCHA (Université de Maroua, Cameroun), **André Bienvenu MFO**
(Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Amel FTITA** (Université virtuelle de Tunis, Tunisie), **Anicet
DONFACK SOUNNA** (Université d'Alcalá, Espagne), **Antoine-Beauvard ZANGA** (ENS, Université
de Yaoundé 1, Cameroun), **Appolinaire LOUMGUE** (Université de Maroua, Cameroun), **Arnaud
Romaric TENKIEU TENKIEU** (Université de Douala, Cameroun), **Bassirima KONÉ** (Université
Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), **Benoît TINE** (LARSSES-QUASZ, Sénégal), **Bertin
NGUEFACK** (Université de Yaoundé, Cameroun), **BIRWE GODWE** (ENS, Université de Maroua,
Cameroun), **Bougadari DOUMBIA** (Institut Universitaire de Développement Territorial / Université
des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali), **Destin FEUTSEU DASSI** (Université de
Dschang, Cameroun), **Dimkèg Sompasaté Parfait KABORE** (Université Thomas SANKARA,
Burkina Faso), **Érick Achille NKO'O BEKONO** (Université de Bertoua, Cameroun), **Fabrice
ONANA NTSA** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Floribert NOMO FOUA** (Université de
Yaoundé 1, Cameroun), **Franck AMOUSSOU** (Université André Salifou (UAS) de Zinder, Niger),
Franck Rostov TSAMO DONGMO (Université de Dschang, Cameroun), **Gabin KENKO
DJOMENI** (Institut Universitaire de la Côte, Cameroun), **Harold Gael NJOUEONANG DJOMO**
(Laboratoire GREVA, Cameroun), **HASSANA** (DGSN, Cameroun), **Issa AHAMADOU HAMAGE**

(Université Abdou Moumouni, Niger), **Jean de Dieu GWETH BI BISSO** (Institut supérieur des sciences et techniques appliquées à la santé, Cameroun), **Joseph Yannick MBATCHOU** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **José Alejandro MORALES SOTO** (Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México), **Karima ZEROUALI** (Université de Biskra, Algérie), **Liliane KOUASSI AMOIN** (Institut National Supérieur des Arts et de l'action Culturelle, Côte d'Ivoire), **Magloire NISSIMAISOU** (Université de Maroua, Cameroun), **Malek KHALDI** (Chercheuse indépendante, Tunisie), **MFOUAPON ALASSA** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Oscar KEM-MEKAH KADZUE** (Escuela Normal Superior de Yaoundé 1, Cameroun), **Pierre Ledoux NDII** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Régine Mireille ESSAMA** (Université de Bertoua, Cameroun), **Rodrigue WOUASSI LADJINO** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Saidi HICHAM** (Université Moulay Ismail, Maroc), **Samira BERDJI BESSEGHIR MUSTAPHA** (Université de Relizane, Algérie), **Sidbéné-Wendé Brigitte SAWADOGO/ZONGO** (Université Norbert ZONGO, Burkina Faso), **Susana Astrid LÓPEZ GARCÍA** (Instituto Tecnológico Superior de Naranjos, México), **Tamboura AMADOU** (ENS Burkina Faso), **Thierry Martin FOUTEM** (Université de Dschang, Cameroun), **Thierry Benoît BIDIAS** (Chercheur indépendant, Cameroun), **Thomas FONE** (Université de Douala, Cameroun), **Wendnonga Gilbert KAFANDO** (Université Joseph Kizerbo (UJKZ), Burkina Faso), **Winnie NYANGON** (Université de Ngaoundéré, Cameroun), **Yacouba TENGUERI** (Université Daniel Ouezzin Coulibaly, Burkina Faso), **Yao Saturnin Davy AKAFFOU** (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire) & **Zoulkoufoulou OURO-GBELE** (Université de Lomé, Togo).

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	VIII
{SECTION 1}	1
SCIENCES DU LANGAGE & LITTÉRATURE	1
<i>Analyse sémiotique de l'hybridité dans le film Les trois lascars (2021) de Boubacar Diallo.....</i>	<i>1</i>
<i>Semiotic analysis of hybridity in Boubacar Diallo's film Les trois lascars (2021).....</i>	<i>1</i>
Yves ZONGO.....	1
<i>Hybridité culturelle et mémoire discursive dans Tiébélé (2020) d'Abraham Abassague</i>	<i>16</i>
<i>Cultural hybridity and discursive memory in Tiébélé (2020) by Abraham Abassague</i>	<i>16</i>
Dieudonné TIBIRI.....	16
<i>Les Gardiens du Temple de Cheikh Hamidou Kane : narration du conflit sociopolitique et construction de la paix en Afrique postcoloniale</i>	<i>33</i>
<i>Les Gardiens du Temple de Cheikh Hamidou Kane : narrating sociopolitical conflict and peacebuilding in postcolonial Africa.....</i>	<i>33</i>
Drissa BALLO.....	33
<i>Intermédialité et innovation pédagogique dans la littérature postcoloniale africaine</i>	<i>44</i>
<i>Intermediality and Pedagogical Innovation in African Postcolonial Literature</i>	<i>44</i>
Dekao Fabrice TIEMOU	44
Ibrahima KARAMOKO.....	44
<i>Les patronymes en pays Tagbana (XVIII^e-XX^e siècle).....</i>	<i>57</i>
<i>Surnames in Tagbana country (18th-20th centuries</i>	<i>57</i>
Tiegbe TOURE	57
<i>Le discours initiatique du maître-libertin dans La Paysanne perversie de Rétif de la Bretonne 1734-1806</i>	<i>66</i>
<i>The master's initiation discourse in La Paysanne perversie by Rétif de la Bretonne 1734-1806.....</i>	<i>66</i>
Mamadou SIDIBE.....	66
Sessia Inesse BOHOUN	66
<i>Inscriptions vernaculaires sur les véhicules personnels, utilitaires et poids lourds au Maroc : entre formes linguistiques et thématiques sociales</i>	<i>78</i>
<i>Vernacular inscriptions on personal, commercial and heavy goods vehicles in Morocco: between linguistic forms and social themes.....</i>	<i>78</i>
Yassine AKHMOUCH	78
Lahcen OUASMI.....	78
{SECTION 2}	107
SCIENCES HUMAINES.....	107

<i>Stratégie d'émergence dans le Sud global: regard sur les leviers d'un développement endogène et durable en Afrique (2000-2020)</i>	108
<i>Emergence strategy in the Global South: a look at the drivers of endogenous and sustainable development in Africa (2000-2020)</i>	108
Wend-Vénègda Arsène DIPAMA	108
<i>Colonialité et paupérisation du Cameroun : une critique sociohistorique de l'ordre économique néolibéral</i>	122
<i>Coloniality and impoverishment of Cameroon: A Socio-Historical Critique of the neoliberal Economic Order</i>	122
Luc Hervé ONGONG	122
<i>Médecine alternative et prise en charge des personnes vulnérables durant le Covid-19 à Bobo-Dioulasso</i>	135
<i>Alternative medicine and care of vulnerable people during the Covid-19 pandemic in Bobo-Dioulasso</i>	135
Awa YMBA et al.	135
<i>Sécurité alimentaire et warrantage dans la province de la Sissili, au sud du Burkina Faso</i>	148
<i>Food security and warrantage in the province of Sissili, southern Burkina Faso</i>	148
Alexis Yelsside Panimdi SAMA	148
Ismael OUEDRAOGO	148
Marie Chantal MILLOGO	148
<i>Analyse mixte des déterminants de la non-satisfaction des usagers de l'antenne d'hygiène publique de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	165
<i>Mixed methods analysis of the determinants of user dissatisfaction at the Bouaké public hygiene unit (Côte d'Ivoire)</i>	165
Salifou YÉO	165
Gnissan Henri Auguste YAO	165
M'bégna COULIBALY	165
Sanansi Cissé	165
<i>Management hiérarchique des enseignants et continuité éducative en contexte de crise sécuritaire au Burkina Faso : le cas du Nayala</i>	179
<i>Hierarchical management of teachers and educational continuity in the context of the security crisis in Burkina Faso: the case of Nayala</i>	179
Koug-Nongom BONKOUNGOU	179
Antoine NIAMBA	179
<i>Logiques de la territorialité de la mendicité des taalibe bissau-guinéens dans l'espace urbain dakarois</i>	193
<i>The logic behind the territoriality of begging among guinean-bissau taalibe in urban Dakar</i>	193

Mame Amade NGOM	193
Youssouph SANÉ	193
Amy GUEYE	193
<i>Loisirs et identité culturelle en contexte urbain : cas de la fête intergénérationnelle et traditionnelle chez les Ébriés d'Anoumanbo de Marcory en Côte d'Ivoire</i>	207
<i>Leisure and cultural identity in an urban context: the case of intergenerational and traditional celebrations among the Ébrié people of Anoumanbo in Marcory, Ivory Coast</i>	207
Mehsou Mylène ELLA TANO	207
Fulbert TRA	207
<i>Importance des infrastructures routières dans la dynamique de croissance urbaine et de mobilité à Bohicon (Bénin)</i>	216
<i>The importance of road infrastructure in the dynamics of urban growth and mobility in Bohicon (Benin)</i>	216
N'gnonnissè Mèdèhouénou TOSSOU	216
<i>Initiatives de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé : des retombées socio-économico-environnementales aux défis</i>	229
<i>Initiatives to recycle used tires in Greater Lomé : socio-economic and environmental benefits and challenges</i>	229
Prosper Sékdja SAMON	229
<i>Comprendre la notion d'émergence pour les pays africains : un véritable casse-tête</i>	246
<i>Understanding the concept of emergence for African countries: a real puzzle</i>	246
Pascal NYAM	246
{SECTION 3}	261
SCIENCES ÉCONOMIQUES	261
<i>Le concept d'entrepreneur en sciences économiques : Vers une analyse en termes de convergence et de divergence de théories et d'idées</i>	262
<i>The concept of entrepreneur in economics: Towards an analysis in terms of convergence and divergence of theories and ideas</i>	262
Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY	262



Importance des infrastructures routières dans la dynamique de croissance urbaine et de mobilité à Bohicon (Bénin)

The importance of road infrastructure in the dynamics of urban growth and mobility in Bohicon (Benin)

N'gnonnissè Mèdéhouénou TOSSOU

Maître-Assistant des universités du CAMES

Université Mercure International, Guinée

Email : nmentos@yahoo.fr

Orcid id : <https://orcid.org/0009-0006-1886-3383>

Résumé : Les infrastructures routières, essentielles au développement urbain et socio-économique, favorisent la mobilité et l'accès aux services. Mais, leur répartition n'est pas toujours équitable, ce qui crée des disparités entre localités. Cette étude analyse l'importance des infrastructures routières de Bohicon, son impact sur la croissance urbaine et les dynamiques de mobilité des populations. La méthodologie de l'étude combine l'analyse de données secondaires issues de documents officiels et de cartographies, avec des observations directes sur le terrain. Les résultats indiquent trois types d'infrastructures routières de Bohicon. Les voies bitumées (40,2 km), pavées (11,6 km) et en terre (681,5 km). Ainsi, les voies bitumées et pavées représentent 7 % de l'ensemble du réseau routier contre 93 % pour celles en terre ; ce qui rend difficile la mobilité surtout dans les zones périurbaine et rurale marquées par une population en croissance continue. Et pourtant, elles jouent un rôle crucial dans le mode de vie des populations en facilitant l'accessibilité aux services socio-communautaires de base, à la dynamique urbaine et à la structuration de la commune. Malgré les nombreux efforts consentis par les autorités pour la modernisation de ces infrastructures, il y a encore beaucoup d'actions à mener. Dans un tel contexte, les projets d'infrastructures routières doivent être planifiés et renforcés pour répondre aux besoins sans cesse croissants consécutifs à la croissance urbaine.

Mots-clé: Infrastructures routières, dynamique urbaine, croissance démographique, Bohicon.

Abstract : Road infrastructure, which is essential for urban and socioeconomic development, promotes mobility and access to services. Nevertheless, their distribution is not always equitable, which leads imbalances between localities. This study focuses in the road infrastructure importance in the city of Bohicon, its impact on urban growth and the dynamics mobility of the population. The methodology of the study combines the analysis of secondary data getting from official documents and maps with data collected from direct observations in the field. The results show three types of road infrastructure in Bohicon: asphalt roads (40.2 km), paved roads (11.6 km) and dirt roads (681.5 km). Asphalt and paved roads account for 7% of the entire road network, compared to 93% for dirt roads, which makes mobility difficult, especially in peri-urban and rural areas with a continuously growing population. And yet, they play a crucial role in people's lifestyles by facilitating access to basic social and community services, urban dynamics, and the structuring of the municipality. Despite the many efforts made by the authorities for the modernization of this infrastructure, there is still much to be done. In this context, road infrastructure projects must be planned and strengthened to meet the ever-increasing needs resulting from urban growth.

Keywords: Road infrastructure, urban dynamics, population growth, Bohicon.

Introduction

Les infrastructures routières constituent un levier central de transformation urbaine, influençant les dynamiques spatiales, les modes de vie et les activités économiques (Simon, 1999, p. 4). En milieu périurbain, elles accélèrent l'urbanisation, favorisent l'expansion des villes et structurent les flux de population et d'activités. Dans une économie mondialisée, le transport facilite les échanges économiques et sociaux tout en organisant les relations spatiales entre les territoires (Yonlihinza, 2011, p. 18 ; Tamègnon, 2018, p. 14).

En Afrique, la mobilité est un facteur clé du développement économique et social, et les infrastructures de transport en constituent le socle (Kpatoukpa, 2016, p. 11). Cependant, la croissance urbaine rapide accroît la demande en mobilité, générant souvent un déséquilibre entre l'offre routière et les besoins réels de la population (Sedonou et *al.*, 2020, p. 131). Dans un tel contexte, il est nécessaire de définir de nouvelles stratégies de mobilité urbaine. Car, la mobilité est indispensable : elle est une nécessité pour participer au système social puisqu'elle permet l'accès aux ressources, à l'emploi, à l'éducation, aux loisirs (Sklar, 2019, p. 14). Dans la même logique, l'agenda 2063 de l'Union Africaine (UA) prévoit que l'infrastructure d'intégration de classe mondiale va propulser le commerce intra africain à 50% d'ici 2045 et la part du commerce mondial de 2 à 12% (Onana Ntsa, 2023, pp. 237-238).

Au Bénin, la population urbaine est estimée à 44,6 % en 2013 et à 57 % en 2025. C'est une population inégalement répartie, avec une très forte concentration au Sud (Ministère du cadre de vie et du développement durable, 2017, p. 26). Cette dynamique urbaine accroît les besoins en infrastructures surtout routières. Pour Quenum et Houinsou (2020, p. 91), la répartition des infrastructures routières sur le territoire et surtout leur état de praticabilité, conditionnent les déplacements des usagers. Les infrastructures de transport et les services associés contribuent à la croissance économique et au développement des activités commerciales (Salvator, 2024, pp. 70-71). Elles constituent donc un pilier essentiel du système d'approvisionnement et de l'économie, contribuant au mieux-être des populations (El Khider et *al.*, 2021, p. 72).

À Bohicon, l'urbanisation rapide et la motorisation, conjuguées à des infrastructures limitées, ont entraîné des problèmes de mobilité, avec un réseau routier majoritairement en terre (90 %) et souvent en mauvais état (Arouna et *al.*, 2025, pp. 7919-7921). Le réseau urbain comprend des rues bitumées, pavées et en terre, organisées en voirie primaire, secondaire et tertiaire, tandis que les projets d'asphaltage et d'extension visent à améliorer la circulation et le cadre de vie (PDC Bohicon, 2023, p. 59). Cette étude vise à analyser l'importance des infrastructures routières de Bohicon, son impact sur l'organisation urbaine, la mobilité des habitants et le développement socio-économique de la commune.

1. Méthodes

Cette rubrique prend en compte le cadre géographique et la méthodologie utilisée.

1.1. Cadre géographique

Cette étude porte sur la commune de Bohicon, située au centre du Bénin, dans le département du Zou. La commune couvre une superficie de 167 km² et s'étend entre 7°06'36'' et 7°17'26'' de latitude nord ainsi qu'entre 2°01'52'' et 2°14'24'' de longitude est. Elle est limitée au nord par la commune de Djidja, au sud par Zogbodomè, à l'est par Zakpota, et à l'ouest par Abomey et Agbangnizoun (voir Figure 1). La commune de Bohicon est composée de 10 arrondissements (Agonginto, Avogbana, Bohicon I, Bohicon II, Gnidjazoun, Lissèzoun, Ouassaho, Passagon, Saclo et Sodohomè), de 17 quartiers urbains, de 33 villages et de 207 localités.

Située à proximité des principaux axes routiers, à 130 kilomètres de Cotonou et à seulement 7 kilomètres d'Abomey, occupe une position stratégique en tant que carrefour économique et urbain. Cette localisation, associée à ses ressources naturelles et humaines,

confère à la commune un potentiel important de rayonnement régional, favorisant le développement économique, les échanges commerciaux et l'animation sociale.

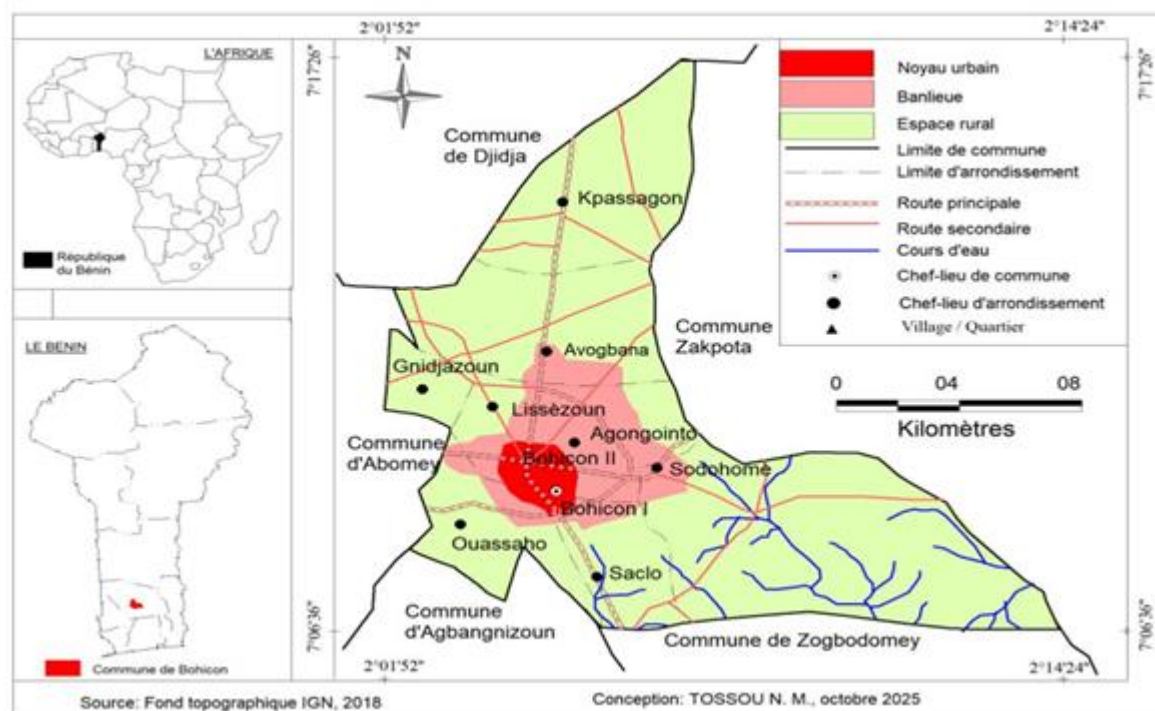


Figure 1. Localisation géographique et découpage administratif de la commune de Bohicon

1.2 Démarche méthodologique

L'étude a adopté une approche méthodologique combinant la collecte documentaire, le traitement cartographique et les observations de terrain.

1.2.1. Collecte documentaire

Elle concerne la collecte de données auprès d'institutions spécialisées telles que l'Institut Géographique National Bénin (IGN), l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INStAD), la Faculté des Sciences Humaines et Sociales (FASHS), le Laboratoire d'Aménagement Régional & Développement (LARD), la Bibliothèque nationale, la Mairie de Bohicon, etc. pour réunir les données d'ordre général, indispensables à l'étude.

1.2.2. Données statistiques et sources cartographiques

Les données collectées portent sur des statistiques démographiques constituées des effectifs de la population selon les RGPH 1979, 1992, 2002, 2013 et des projections sur 2022 qui ont permis d'analyser la dynamique démographique et ses conséquences sur les infrastructures routières à Bohicon ; les statistiques sur le réseau routier (Types, longueurs, emprises) obtenues à la mairie de Bohicon et au Ministère du cadre de vie et du développement durable ; les données planimétriques (le fonds topographique IGN).

1.2.3. Observations de terrain

Les observations directes ont permis d'apprécier les éléments physiques du cadre géographique de la recherche, l'état des infrastructures routières et des activités pratiquées par les populations. Des aspects importants des observations ont été photographiés afin d'illustrer les réalités du milieu.

1.2.4. Outils et matériel utilisés

Les outils et matériel de collecte des données portent sur un appareil photo numérique pour la capture d'images, une carte topographique IGN au 1/200 000e pour la reconnaissance spatiale, un récepteur GPS Garmin 12 pour le géoréférencement et une grille d'observation permettant de systématiser les relevés.

1.2.5. Traitement et analyse des données

Le traitement des données a consisté d'abord au classement des données collectées par centre d'intérêt et au calcul de différents paramètres statistiques (taux, pourcentages). Les outils de traitement utilisés à cet effet sont: le tableur Excel et le logiciel ArcGis 9.3. Ces applications ont respectivement servi à réaliser des figures et tableaux, et la cartographie. Ces outils ont permis de produire les statistiques qui ont permis d'illustrer la répartition des infrastructures, la typologie des voies et la densité ainsi que l'expansion urbaine.

3. Résultats

Les résultats obtenus permettent de faire la typologie des infrastructures routières et d'analyser son influence sur la dynamique urbaine à Bohicon.

3.1. Typologie et structuration du réseau routier urbain à Bohicon

La commune de Bohicon, en étroite synergie avec sa voisine Abomey, constitue un pôle urbain central stratégique au centre du Bénin. Ce couple urbain fonctionne comme un corridor majeur pour les échanges commerciaux et la mobilité régionale, facilitant la circulation des biens et des personnes, notamment vers le nord du pays. Le réseau routier de Bohicon présente une structuration hiérarchisée, intégrant différents types d'infrastructures qui reflètent la diversité des fonctions urbaines (Cf. Figure 2).

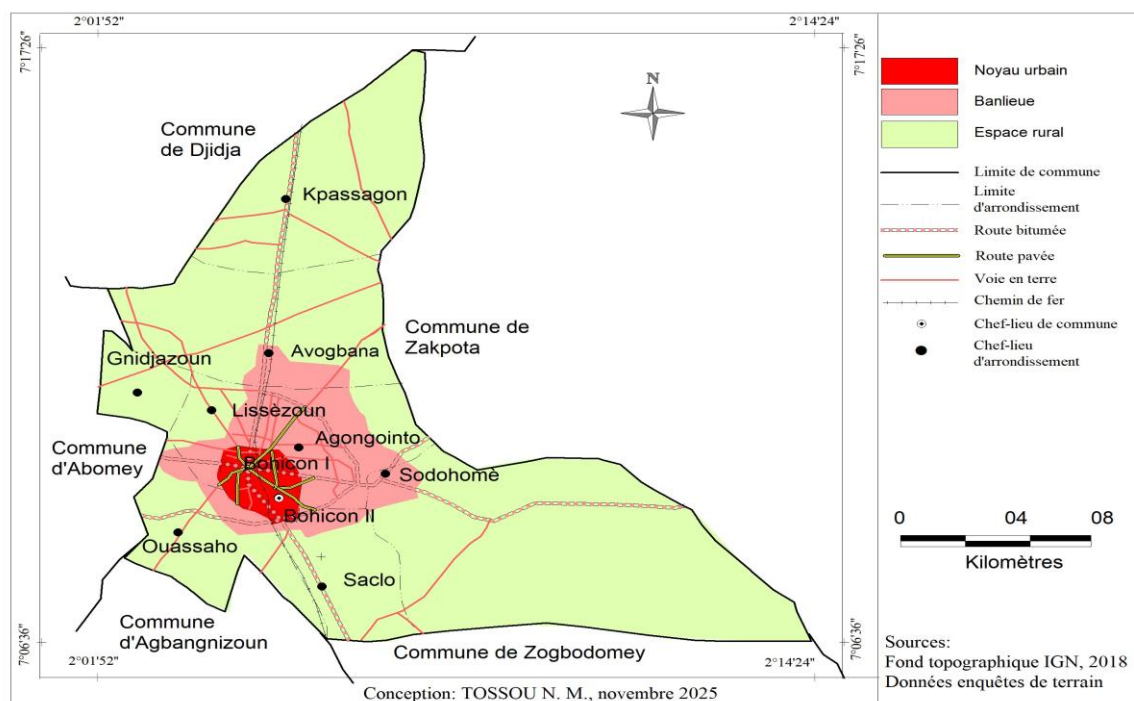


Figure 2. Réseau des routes et pistes rurales dans la commune de Bohicon

Le réseau des transports de Bohicon est constitué des routes bitumées (40,2 km), de routes pavées (11,6 km) et de routes en terre (681,5 km). Les 16,9 km de voies ferrées

existantes ne sont plus fonctionnelles, traduisant un réseau encore peu structuré nécessitant des actions de réhabilitation et de modernisation.

Les principaux flux de circulation sont assurés par les routes bitumées, tandis que le maillage intra-urbain est renforcé par les voies pavés et les zones périphériques sont desservis par les pistes en terre. Ce qui garantit une connectivité optimale entre espaces urbains, péri-urbains et ruraux. De façon globale, 80 à 90 % des déplacements de biens et personnes est assuré par ce réseau.

3.1.1. Réseau bitumé et fluidité du trafic

D'une longueur de 59,4 km, les routes bitumées constituent les principales artères de circulation de la commune de Bohicon. Aux grands axes bitumés s'ajoutent des routes issues de projets d'asphaltage. Elles assurent la liaison entre les quartiers centraux et les périphéries et offrent des possibilités de contournement au noyau urbain. C'est le cas des 18,34 km de route reliant le route nationale inter - Etat à Passagon. Le contournement de la route nationale inter- Etat n°4 est assuré par le tronçon Kpatalokoli - Sodohomè-Agbangon-Zakpo d'une longueur de 6,75 km. Ce réseau bitumé contribue à la fluidité de la circulation et à l'essor de nombreuses activités économiques. Le Tableau 1 présente le détail des tronçons selon le quartier, l'emprise, le type et la longueur linéaire.

Quartier	Tronçon	Emprise (m)	Type	Longueur (ml)
Honmèho	Carrefour CEB - Carrefour la Vie	20	Asphaltage	2 650,35
Zongo	Carrefour la Vie - Carrefour Etoile	16	Bitumé	537,81
Kpocon	RN4 - EPP Kpocon / CR Ampir	16–20	Asphaltage/ Bitumé	1 719,90
Zakpo – Adamè / Adagaè	Carrefour Centre social - Linge Blanc / CEG2	20–40	Asphaltage / Bitumé	6 229,00
Amomey- Bohicon	Amomey-Bohicon	40	Bitumé	4 356
Kpatalokoli- Aouassaho- Attogouin	Contournement RN4	40	Bitumé	4 980
Soglogon	Carrefour Soglogon - CEB	40	Bitumé	590
Kpatalokoli- Sodohomè- Agbangon- Zakpo	Contournement RNIE	40	Bitumé	6 751
Lissèzoun	CEG2 - Avokanzoun	30	Bitumé	2 268
Bohicon 2- Avogbanna- Passagon	RNIE Moquas - Passagon	40	Bitumé	18 340
Saclo	RNIE Dako - Moquas	40	Bitumé	5 984
Agonvezoun	Carrefour Sogbo Aliho - Soglogon	40	Bitumé	1 508
Houndon Sèho, Sèmè	St François - Carrefour Sodohomè	40	Bitumé	2 813
Zakpo - Adamè	Labo Photo - Carrefour le Marteau	40	Bitumé/Pavé	668,28

Tableau 1. Répartition des tronçons bitumés, asphaltés selon quartier, type de voie et longueur
(Source : Enquêtes de terrain, juin 2025)

Les tronçons asphaltés, représentant environ 15 % de la longueur totale (9,35 km), desservent surtout des quartiers stratégiques tels que Honmèho, Kpocon et Zakpo - Adamè, facilitant la mobilité locale et l'accès aux infrastructures clés. Le tronçon le plus long dans cette catégorie est celui de Carrefour CEB - Carrefour la Vie à Honmèho (2,65 km). Ces voies présentent des largeurs variant de 20 à 40 mètres, selon leur importance. Le tronçon Zakpo – Adamè, d'une longueur de 668,28 m combine bitume et pavé.

En termes de largeur, 82 % des routes ont une emprise de 40 m. Les routes secondaires sont plus étroites avec des emprises variant entre 16 et 20 mètres.

3.1.2 Réseau des voies pavées

Les routes pavées de Bohicon ont une longueur d'environ 11,1 km, représentant 1,5 % du réseau routier total de la commune. Ces voies, d'une emprise variant entre 15 et 30 m, desservent principalement les quartiers résidentiels et semi-urbains, facilitant l'accès aux infrastructures socioéconomiques (Cf. Tableau 2). Pour ce qui concerne leur répartition, 18,6% se retrouvent au quartier Honmèho, 20, 8% à Gancon, 44,6 % pour les autres quartiers urbains.

En termes de longueur les routes pavées sont courtes et varient entre 300 m et 900 m. ainsi, 67 % ont une longueur inférieure à 700 m. Il apparait donc que le réseau pavé complète celui bitumé et asphalté, facilitant la mobilité dans les quartiers urbains et périurbains.

Quartier	Tronçon	Emprise (m)	Longueur (ml)
Honmèho	RN4 (face Sapeurs-Pompiers) – FUPRO	15	508,02
	RN4 (face SHB) – Buvette Sètonджи – EPP Don de Dieu	20	936,93
	Longeant le domaine maraîchage des handicapés	20	248,05
	Domaine maraîchage – Carrefour Place des spectacles	15	374,79
Kpocon	Carrefour « Cher maman Diane » – EPP centre / Auto gare / CM / marché	16	812,42
	RN4 (BOA) – Clinique Ste Perpétue – Fondation LSA	16	488,12
Zongo	Mosquée centrale – Marché à la boutique Missimahou	16	525,45
Gancon	RN4 (Pharmacie AZONNIGBO) – Rails	16	358,37
	RN4 (vons SBEE)	16	359,08
	OCBN – Cimetière – Voie du Contournement	16	1 594,20
Zakpo Ahito	RN4 (Service des Impôts) – Carrefour Auto gare du marché	16	342,3
Zakpo – Adamè	Carrefour « le marteau » – PTT Zakpo – Carrefour « Centre social »	20	716,5
	RNIE2 Carrefour EPP Adamè – Carrefour « Centre social »	30	478,53

Quartier	Tronçon	Emprise (m)	Longueur (ml)
Adjahouisso – Agbanwémè	Carrefour Moquas – Trois NIMES – Carrefour « Lune de Meil »	20	770,93
Agbanwémè	Carrefour « Lune de Miel » – Maison SOGLO – voie de Covè	16	751,24
Houndonho Sèhouèho	St François d'Assise – Maison TITIGOUETI	16	541,07
	Entre la Mairie et Perception	16	156,55
	St François d'Assise – Voie du Maire ATROKPO	16	723,4
	Voie de Covè – Maison du Maire – Maison BOCO DAGOUN Jules	16	573,47
	Maison BOCO DAGOUN Jules – EPP Hèzonho	16	320,98

Tableau 2. Répartition des tronçons pavés à Bohicon (Source : Données de terrain, juin 2025)

3.1.3. Analyse visuelle et impacts de la modernisation du réseau routier à Bohicon

La modernisation du réseau routier de Bohicon, comprenant les voies bitumées et pavées, a considérablement amélioré la fluidité du trafic, l'accessibilité des quartiers périphériques et la sécurité des usagers, tout en soutenant le développement économique local. Les prises de vues réalisées sur le terrain confirment la qualité des travaux effectués et l'efficacité de la structuration du réseau. Les voies bitumées, illustrées par la figure 3, montrent des tronçons rénovés tels que la route entre le carrefour Zakpo et le CEG2 (Figure 3.1) et la route Zakpo-Ahito (Figure 3.2).



Figure 3.1. Route entre le carrefour Zakpo et CEG2 **Figure 3.2.** Route Zakpo-Ahito
Figure 3. Réseau des voies bitumées à Bohicon, Prise de vues : Tossou N. M., juin 2025

La figure 3.1 présente la double voie d'une emprise de 40 mètres. La figure 3.2 montre une voie qui a une emprise de 16 mètres. Ces axes principaux présentent des chaussées bien nivelées, larges et bordées, adaptées à la circulation des véhicules légers et lourds. La continuité des tronçons, la cohérence du maillage routier et l'articulation entre quartiers centraux et périphériques renforcent l'accessibilité et facilitent les déplacements quotidiens, contribuant à une meilleure intégration des zones périphériques au réseau principal.

Le réseau pavé, illustré par la figure 4, complète ce maillage en desservant les quartiers résidentiels et semi-urbains. Des tronçons tels que la voie entre l'École Zakpo et le CEG2 (Figure 4.1) et celle devant le bureau de la PTT à Zakpo (Figure 4.2) sont en bon état, continus et bien nivelés, favorisant la sécurité des déplacements piétons et des véhicules légers.



Figure 4.1. Voie entre l'École Zakpo et le CEG2, **Figure 4.2.** Voie pavée devant le bureau de la PTT à Zakpo

Figure 4. État des voies pavées dans la commune de Bohicon (Source : prise de vues : Tossou N. M., juin 2025)

L'observation de la figure 4 montre que les voies pavées n'ont pas les mêmes dimensions. La figure 4.1 montre une double voie pavée quittant carrefour Ecole Zakpo vers le CEG2 Bohicon. Cette voie bénéficie d'un espace vert très peu aménagé. La figure 4.2 présente une voie pavée qui n'est pas en double et sans espace vert. Cependant, ces voies jouent un rôle stratégique dans la mobilité intra-urbaine, facilitant l'accès aux services scolaires, administratifs et commerciaux.

3.1.4. État des voies en terre à Bohicon

Les données montrent que 93 % (681,5 km) des voies sont en terre. Ces voies, difficilement praticables manquent d'entretien. La figure 5 illustre l'état des voies en terre dans la commune de Bohicon.



Figure 5.1. Accumulation d'eau sur une voie à Siliho **Figure 5.2.** Inondation sur une voie à Tindji
Figure 5. Conditions des voies en terre durant la saison des pluies (Source : prise de vues : Tossou N. M., juin 2025)

La figure 5 présente l'état dégradé de deux voies en terre dans la commune de Bohicon. La figure 5.1 montre la stagnation d'eau sur la voies allant vers Siliho. La figure 5.2 montre l'état dégradé de la voie allant d'Agongointo à Tindji, juste avant le carrefour Tindji, la voie est impraticable. Les figures illustrent de manière évidente les problèmes rencontrés sur les voies en terre durant la saison des pluies : stagnation d'eau et mauvaise praticabilité, entravant ainsi la mobilité des habitants et l'accès aux services essentiels.

3.2. Dynamique démographique et influence des infrastructures routières sur le paysage urbain

Il existe une corrélation entre l'évolution démographie de Bohicon et ses infractuctures routières.

3.2.1. Évolution démographique de la commune de Bohicon

L'analyse de l'évolution démographique de Bohicon sur plusieurs décennies permet de comprendre les pressions croissantes exercées sur l'espace urbain et les dynamiques d'urbanisation en cours (Figure 6).

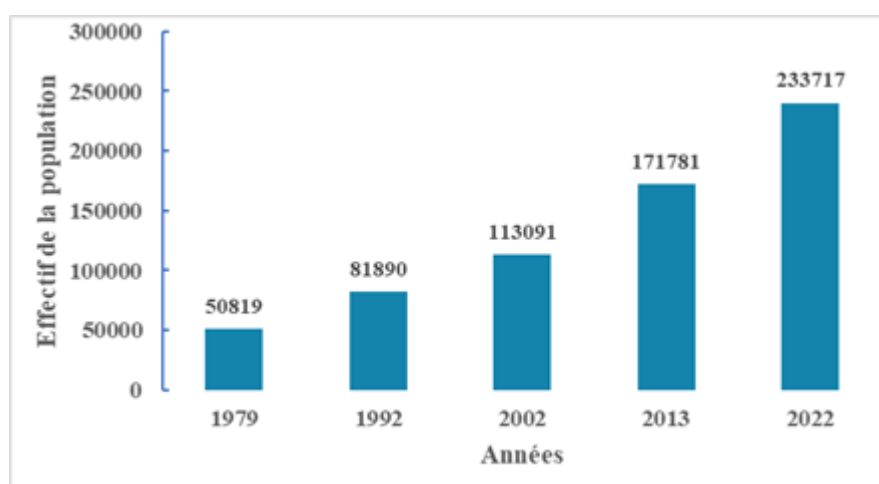


Figure 6. Croissance démographique de Bohicon entre 1979 et 2022 (Source : Recensements RGPH 1 à 4 et projections)

Comme l'illustre la figure 6, la population de Bohicon a connu une croissance rapide et soutenue, passant de 50 819 habitants en 1979 à 233 717 habitants en 2022. Cette croissance démographique, qui a multiplié par près de quatre la population de Bohicon, entraîne une densification urbaine et l'extension des quartiers périphériques. Elle exerce une pression importante sur l'espace urbain, nécessitant l'adaptation et le renforcement des infrastructures, notamment routières. La modernisation du réseau routier devient ainsi stratégique pour assurer la fluidité des déplacements, faciliter l'accès aux services essentiels et soutenir le développement économique, tout en structurant durablement le paysage urbain.

3.2.2. Répartition spatiale de la population par arrondissement

La croissance démographique de Bohicon s'est répartie de manière inégale au sein des différents arrondissements de la commune. Comme le montre le Tableau 3, la population totale en 2022 est principalement concentrée dans les arrondissements urbains : Bohicon 2 accueille 31,26 % des habitants et Bohicon 1, 23,31 %, soit plus de la moitié de la population communale.

N°	Arrondissement	Population totale (2022)	Poids (%)
1	Saclo	7 853	3,54
2	Bohicon 1	51 670	23,31
3	Bohicon 2	69 294	31,26
4	Agongointo	11 590	5,23
5	Sodohomé	24 277	10,95
6	Gnidjazoun	4 960	2,24
7	Ouassaho	14 228	6,42
8	Avogbana	13 403	6,05
9	Kpassagon	14 466	6,53
10	Lissezoun	9 919	4,47

Tableau 3. Répartition de la population de la commune de Bohicon par arrondissement en 2022
(Source : INStAD, 2013 et projection 2022)

L'observation du tableau 3 montre qu'en dehors de Bohicon 1 et 2, les autres arrondissements présentent des populations moins importantes : Sodohomé avec 10,95 %, Agongointo avec 5,23 %, et Ouassaho, Avogbana et Kpassagon oscillant entre 6 % et 6,5 %. Les quartiers les moins peuplés, tels que Saclo (3,54 %) et Gnidjazoun (2,24 %), se situent principalement en périphérie de la commune, tandis que Lissezoun représente 4,47 % de la population.

Cette répartition de la population montre une concentration démographique au centre-ville, entraînant une pression sur les infrastructures notamment routières. C'est pourquoi il est important de planifier le développement de l'espace rural, moins peuplé actuellement pour le bien-être des populations.

3.2.3 Hiérarchisation des voies et structuration des marchés

L'emplacement des marchés (le long des voies), témoigne du rôle crucial du réseau routier à Bohicon. La figure 7 illustre comment les principaux axes routiers contribuent à l'organisation des activités commerciales.



Figure 7.1. Petit marché à Manaboé

Figure 7.2. Marché central de Bohicon

Figure 7. Dynamique commerciale le long de la route Bohicon - Saclo (Source : prise de vues : Tossou, Juillet 2025)

Les photos de la figure 7 montrent que les marchés de la commune de Bohicon sont installés le long des voies; ce qui facilite leur accessibilité.

Les petits marchés de Manaboe et Avogbana (Gbadahi) se développent le long des routes secondaires bien desservies. L'implantation de ces marchés aux abords des voies facilite leur accessibilité et les activités commerciales. Il en est de même du marché central qui constitue un espace stratégique d'échanges. La structuration des marchés témoigne de l'importance du réseau dans les échanges commerciaux et la mobilité urbaine. D'où l'importance d'une planification urbaine intégrée tenant compte des réalités du milieu.

4. Discussion

Le réseau routier de la commune de Bohicon est constitué de 93 % de voies en terre, non revêtues et de 7 % de voies bitumées et pavées. Les voies pavées sont concentrées dans les arrondissements urbains notamment Bohicon 1 et 2. Ce qui facilite l'accès aux infrastructures de base. L'espace rural est moins pourvu en infrastructures de qualité (routes bitumées ou pavées). Cette typologie du réseau routier de Bohicon en trois catégories a été reconnue par Lohou (2017, p. 40) qui a évoqué le réseau primaire (bitumé), le réseau secondaire (pavé) et le réseau tertiaire (en terre). A Cotonou, les recherches menées par N'Bessa (2008, p. 10) révèlent aussi une prédominance du réseau tertiaire qui constitue un obstacle à la mobilité urbaine. Il en est de même dans la commune d'Abomey-Calavi selon les recherches menées par Gnélé et *al* (2016, p. 188). L'inégale répartition des routes entre le centre-ville et les périphéries constitue un frein à la mobilité et à l'accès aux services (Allagbé & Edea, 2016, p. 109). Cette situation de la commune de Bohicon est similaire à celle de Sinfra au centre-ouest ivoirien où les différents équipements structurants socio-communautaires sont concentrés dans la moitié Nord de la ville (Ouattara et *al*, 2023, p. 166).

Les voies de bonne qualité contribuent à l'amélioration de la mobilité urbaine et à l'essor des activités économiques. (Lohou, 2017, p. 40 ; Tossou, 2019, p. 118). C'est donc un facteur de transformation de l'espace urbain et de développement économique (N'Bessa, 2008, p. 11 ; Nikiema et *al.*, 2017, p. 96).

Les résultats de cette étude permettent de confirmer que le réseau routier de qualité est un élément essentiel à la croissance de l'économie locale et au développement urbain. Ces résultats sont confirmés par Salvator (2024, pp. 70-71) et El Khider et *al.* (2021, pp. 63-72). Pour ces auteurs, les routes favorisent la connectivité, l'accès aux marchés de même que la compétitivité économique.

À Bohicon, la prédominance des voies en terre et leur dégradation montre que l'entretien fait défaut et les investissements sont insuffisants (Arouna et *al.*, 2025, p. 7921 ; PDC Bohicon, 2023, p. 59). Pour Sklar (2019, p. 13), les villes africaines doivent investir dans de grands projets de transport en commun pour consolider leurs réseaux existants. Il s'agira pour Bohicon de faire une planification stratégique et des investissements durables dans les infrastructures routières pour une ville durable.

Conclusion

Les routes jouent un rôle important dans la dynamique et la mobilité urbaines. Celles de la commune de Bohicon sont à 93 % en terre. C'est seulement 7 % qui sont bitumées ou pavées. Les arrondissements urbains concentrent l'essentiel des voies pavées. Ces voies facilitent la mobilité urbaine et la pratique des activités commerciales. Le réseau ferroviaire, constitué de 16,9 km n'est plus fonctionnel ; ce qui traduit la nécessité de mettre en œuvre des actions concrètes pour sa modernation.

Bohicon a connu une croissance rapide de la population, passant de 50 819 habitants en 1979 à 233 717 habitants en 2022. Cette dynamique démographique entraîne une extension des quartiers périphériques et une pression sur l'espace urbain, nécessitant l'adaptation et le renforcement des infrastructures, notamment routières. Le long des axes routiers, se développent de façon spontanée, des activités économiques notamment commerciales. Tout ceci témoigne de l'importance du réseau routier et de sa contribution dans la dynamique urbaine. Le renforcement du réseau routier, notamment dans les zones rurales, permettra de fluidifier les déplacements et de soutenir les activités économiques à Bohicon. Une telle stratégie constitue un levier essentiel pour accompagner la croissance démographique et garantir une urbanisation harmonieuse et résiliente.

Références bibliographiques

- Allagbé, B. & Edea, O. (2016). Problématique des micro-entreprises de transport collectif interurbain dans le doublet Cotonou-Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, (1), 98-110.
- Arouna, A. N. A., Gbénou, V. V., Koudamilo, O. & Ouassa, P. (2025). Transport et environnement dans la ville de Bohicon au Bénin. *International Journal of Innovation Scientific Research and Review*, 7(3), 7919-7924.
- El Khider, A., Elmorchid, B., Margoum, M. A. & Nacaf, R. (2021). Infrastructures de transport et croissance économique : Une analyse économétrique à travers le modèle autorégressif à retards échelonnés ARDL. *International Journal of Managerial Finance (IJAFAME)*, 2(2), 57-75
- Gnélé, J. E, Houinsou, A. T., Aboudou, R. & Dossou Guèdègbé, O. V. (2016). Aménagement de la voirie dans l'agglomération urbaine d'Abomey-Calavi (Bénin) : état des lieux et perspectives. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, (2), 183-192
- Kpatoukpa, K. B., Guédénou, D. J., Houinsou, T. A., Laourou, J., Nassihounde, C. B., Fangnon, B. & Gibigayé, M. (2019). Infrastructures de transport et développement rural dans la commune de Tchaourou. [Communication], *Mélanges en l'honneur du Professeur Titulaire Émérite Albert J. Nouhouayi*, Université d'Abomey-Calavi
- Kpatoukpa, K. B. (2016). Rôle des infrastructures de transport routier dans le développement socio-économique de la commune de Bohicon [Thèse de Doctorat], Université d'Abomey-Calavi.
- Lohou, C. R. (2017). Transport urbain et développement de la ville de Bohicon [Mémoire de Maîtrise], Université d'Abomey-Calavi.
- Mairie de Bohicon. (2023). Plan de développement communal (PDC), 4e génération 2024-2028.

- Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable (MCVDD). (2017). *Schéma national d'aménagement du territoire : Agenda spatial du Bénin*.
- N'Bessa, B. (2008). La construction des infrastructures routières à Cotonou : facteurs explicatifs et impacts sur le paysage urbain, Université d'Abomey-Calavi.
- Ndikumasabo S. (2024). Analyse de l'impact des infrastructures et services de transport sur la croissance économique en Afrique (2000-2022). [Mémoire de Master], Université du Burundi.
- Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. (2017). Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine. *Lien social et Politiques*, (78), 89-111. <https://doi.org/10.7202/1039340ar>
- Onana Ntsa, F. O. (2023). La ceinture et la route : enjeux chinois, opportunités et défis pour l'Afrique francophone d'un projet stratégique. *Revue hybrides (RALSH)*, 1 (1), 232-242
- Ouattara, S., Mel, T., Kouassi, M., Akissi, H-F. (2023). Impact de la politique communale de infra (centre-ouest ivoirien) sur les infrastructures structurantes de base dans son espace urbain. *Revue hybrides (RALSH)*, 1 (1), 152-169
- Quenum, C. I. E. Z. & Houinsou, T. A. (2020). Disparité d'aménagement des infrastructures routières et mobilité des populations à Porto-Novo. *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, 9 (2), 91-113
- Sedonou, M. C., Licheou, A. & Vigninou, T. (2020). Mobilité durable : analyse des enjeux et risques liés à la dynamisation du transport dans le complexe lagunaire (Lac Nokoué-Lagune de Porto-Novo) au Bénin. *International Journals of Sciences and High Technologies*, 23 (1), 130-138.
- Simon, J-P. (1999). *Grandes infrastructures routières et territoires, éléments d'observation et de méthode [Rapport d'étude]*, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme, les constructions publiques (CERTU).
- Sklar, B. (2019). L'influence des transports urbains dans les villes des pays en voie de développement : cas pratique sur la ville de Kisumu au Kenya. [Mémoire de Master], Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02329769v1>
- Tamégnon, R., Aissi, J-R, Akogbéto, N. H., Tognidé, A. & Dossou-Guédégbé, O. (2024). Problématique des infrastructures routières dans les arrondissements de Houégbo, Damè et Sêhouè dans la commune de Toffo au sud Bénin. *Revue Innovation et Dynamiques Territoriales*, (5), 32-51.
- Tamegnon, R. (2018). Problématique de la surcharge sur le réseau routier classé du Bénin : cas de la route nationale inter-états n°2. [Thèse de Doctorat], Université d'Abomey-Calavi.
- Tossou, N. M. (2019). Étalement urbain dans le doublet Abomey-Bohicon : problèmes et défis pour un développement durable. [Thèse de Doctorat], Université d'Abomey-Calavi.
- Yonlihinza, A. (2011). Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger [Thèse de doctorat], Université de Toulouse