



RÉSEAUX ET TERRITOIRES AU BÉNIN

Accroître davantage l'investissement dans les infrastructures pour une meilleure attractivité



Passage supérieur de Houéyiho



RÉSEAUX ET TERRITOIRES AU BÉNIN

Accroître davantage l'investissement dans les infrastructures pour une meilleure attractivité

1. MESSAGES CLÉS

Quoique faible (21,8 %), l'**Indice Synthétique du Réseau et Territoire (ISRT) du Bénin s'est amélioré** entre 2015 et 2019 de 5,4 points de pourcentage.

La mise en œuvre du Programme d'Action du Gouvernement a **amélioré la situation des infrastructures en 2019**.

Le mouvement migratoire des populations au Bénin **n'est pas en faveur d'un développement territorial équilibré**.

Seules **les infrastructures de base (43 %) améliorent relativement le développement territorial du Bénin**, bien que relativement faible. Le taux d'accès aux services sociaux de base (35 %) est inférieur à la qualité des services fournis (54 %). Cependant, **l'inégale répartition des infrastructures de services sociaux de base fragilise le développement territorial équilibré du Bénin**.

2. INTÉRÊT DU TERRITOIRE POUR LA CAPTURE DU DIVIDENDE DÉMOGRAPHIQUE

Les « réseaux et territoire » constituent une des cinq dimensions définies pour la capture du Dividende Démographique. Ils comportent quatre sous-dimensions dont les infrastructures qui sont des facteurs déterminants dans le développement des activités économiques, l'amélioration du capital humain et l'épanouissement social, et qui sont étroitement liés aux Objectifs de Développement Durable (ODD).

Dans cette partie, un état des lieux de chaque sous-dimensions du « réseaux et territoires » sera effectué.

Depuis son indépendance en 1960, le Bénin connaît une forte croissance démographique. De 1961 à 2019, la population béninoise s'est considérablement accrue en passant de 2.106. 000 habitants à 11. 884. 127 habitants (INStAD, 2016 : Projection démographique et prospective de la demande sociale), avec un taux de croissance annuel allant de 2,5 % entre 1961 et

1979 à 3,5 % entre 2002 et 2013. Cette croissance démographique s'est traduite par une accélération très remarquée du taux d'urbanisation passant de 35,7 % en 1992 à 38,9 % en 2002 et 44,6 % en 2013, avant d'atteindre 47 % en 2018 (Rapport du premier Forum national sur la mobilité urbaine, 2018). Cependant, l'urbanisation rapide mise en exergue ne rime toujours pas avec la capacité actuelle des villes à répondre aux besoins des populations en matière d'accès aux services sociaux et infrastructures de base.

L'accès aux services sociaux de base constitue une nécessité importante pour la survie des populations et revêt une importance capitale dans les stratégies d'atteinte des Objectifs du Développement Durable.

Dans le secteur de la santé, un effort considérable a été fait pour améliorer la qualité des offres en matière de santé. Cet effort se traduit par l'acquisition d'un certain nombre d'équipement notamment l'IRM (Imagerie par Résonance Magnétique) au niveau du CNHU, la mise en place du scanner de l'hôpital de Porto-Novo, l'installation d'un scanner à Parakou (MSP, 2020), l'équipement total de l'hôpital de zone d'Allada etc. En outre, la mise en œuvre du projet ARCH a permis d'améliorer la situation sanitaire de certains citoyens. Il faut toutefois noter que malgré ces actions menées, des disparités s'observent par endroit. Par ailleurs, l'irrégularité des inventaires du parc d'équipements, la lenteur dans la procédure d'achat des pièces détachées, figurent parmi les principales faiblesses du secteur.

Sur le plan de l'éducation, le rapport d'avancement du Programme de Croissance pour le Développement Durable (PC2D 2018-2021) fait état de réalisations qui ont contribué à une légère amélioration de performances du secteur. La construction de 1420 salles de classe et la réhabilitation de 987 salles de classe, la mise en œuvre du Programme National d'Alimentation Scolaire Intégrée (PNASI) au profit de 605.243 écoliers dans 3.851 écoles et la mise à disposition de 9.131 enseignants aspirants au profit des écoles maternelles et primaires publiques et autres actions sont à mettre à l'actif du gouvernement et de ses partenaires (Etat de la mise en œuvre du PAG1, 2016-2021). Toutes choses qui ont globalement fait évoluer les indicateurs de performance.

Dans le secteur de l'enseignement secondaire, technique et la formation professionnelle, la construction

et l'équipement de 250 salles de classes, la réhabilitation de 122 salles de classe, la mise à disposition de 15.871 enseignants aspirants au profit des collèges et lycées ont contribué à l'amélioration du secteur (Etat de la mise en œuvre du PAG1, 2016-2021).

Malgré ces résultats, le Bénin est encore loin des objectifs à atteindre. En effet, le taux d'alphabétisation des personnes âgées de 15 ans et plus est estimé à environ 45 % dont 61,4 % pour les hommes et 38,1 % de femmes.

Pour rendre attrayant la qualité de vie des citoyens, des efforts ont été consentis à travers le démarrage de la construction 10.849 logements sociaux sur le site de Ouèdo à Abomey-Calavi sur les 20.000 prévus pour au moins treize (13) villes (Etat de la mise en œuvre du PAG1, 2016-2021).

Pour ce qui concerne l'accès à l'eau et à l'assainissement, beaucoup d'efforts ont été effectués depuis 2017. Le pourcentage de la population rurale à avoir accès à l'eau potable est de 73 % en 2019 contre 71,2 % en 2018. Au niveau de la population urbaine, le taux de desserte en eau potable est de 90 % en 2019 contre 81 % en 2018. Cependant, malgré cette performance, beaucoup de travail reste à faire pour donner de l'eau potable à tous les citoyens.

S'agissant de l'électricité, le taux national d'électrification est de 29,6 % en 2019 (ME, 2020). L'offre d'électricité a été renforcée par la mise en fonction du site de Maria-Gléta en dehors des importations énergétiques du Ghana et du Nigéria. Quant à la couverture nationale, elle est passée de 47,6 % en 2016 à 51,8 % en 2019 (ME, 2020). Mais malgré ces efforts, il est constaté par moment des coupures et des baisses de tensions électriques.

Dans le domaine du transport, l'ossature principale du patrimoine routier urbain est constituée des voies primaires et secondaires formant le réseau de voirie s'étendant sur environ 5944 km dont 2600 km impactés dès 2019 (MIT, 2020). Les actions menées concernent la réhabilitation et aménagement de voirie urbaine (Le transport fluvial et lagunaire n'est pas développé au Bénin, bien que des potentialités existent pour désenclaver certaines zones, pour la promotion du tourisme, et même pour développer un système de transport public près de Cotonou.

Le mouvement migratoire des populations au Bénin n'est pas en faveur d'un développement territorial équilibré. En termes de mouvement de population à l'intérieur, on enregistre surtout l'exode des jeunes ruraux qui affluent vers les centres urbains à la

recherche d'un emploi salarié et des loisirs d'une part et les migrations interurbaines des petites villes vers les principaux centres économiques régionaux d'autre part. On observe ainsi de fortes densités dans le Sud. En termes de migration internationale, les données du Ministère des affaires étrangères indiquent que près de 4,4 millions de personnes, soit près de la moitié de la population totale, ont émigré, dont une écrasante majorité vers les pays voisins. Les chiffres montrent que 98 % d'entre eux vivent dans les pays de la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), notamment au Nigéria (69 %), en Côte-d'Ivoire (20 %), au Sénégal (6,9 %), au Niger (1,6 %) et au Gabon (1 %).

Seules les infrastructures de base (43 %) améliorent relativement le développement territorial du Bénin, bien que relativement faible. Le taux d'accès aux services sociaux de base (35 %) est inférieur à la qualité des services fournis (54 %). Cependant, l'inégale répartition des infrastructures de services sociaux de base fragilise le développement territorial équilibré du Bénin.

Au Bénin, les flux financiers sont essentiellement animés par les diverses banques classiques et les institutions de microfinances formelles et informelles. Ces dernières connaissent un essor remarquable depuis 2006, se traduisant par la multiplication de leurs antennes dans tous les départements et communes du pays.

L'objectif de la présente note d'information est de mettre en lumière les efforts consentis dans le domaine des infrastructures afin d'assurer leurs contributions à l'attraction du Bénin. Le présent policy brief qui est basé sur la dimension « Réseaux et territoires » est composé de trois parties que sont le contexte, les résultats, les recommandations.

3. CALCUL DE L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE TERRITORIALE

Les quatre (04) sous-dimensions retenues pour le calcul de l'Indice Synthétique Réseaux et Territoire (ISRT) sont : Urbanisation, Migration, Infrastructures et services sociaux de base, Flux et Capacités financiers.

Ce calcul est fait à partir des étapes ci-après :

Étape 1 : recueil des données

Deux (02) à quatre (04) indicateurs pour chaque sous-dimension

• **Indicateurs de la sous-dimension Urbanisation:**

Nombre d'individus moyen par km² ; Nombre moyen de personnes par ménage ; Taux d'urbanisation ; Nombre de ménages propriétaires et Nombre de ménages locataires.

• **Indicateurs sous-dimension Migration :**

Nombre de migrants entrants ; Nombre de migrants sortants et Population totale.

• **Indicateurs sous-dimension Infrastructures et services sociaux de base :**

Taux d'accès à l'eau ; Taux d'accès à l'électricité ; Taux d'accès aux services de santé ; Taux d'accès à l'école primaire ; Taux d'accès au marché ; Taux d'accès aux services de transport ; Taux de demande satisfaite de contraception moderne pour obtenir l'Indice d'accessibilité aux infrastructures et, Proportion de population satisfaite de la qualité des services de l'eau ; Proportion de population satisfaite de la qualité des services d'électricité ; Proportion de population satisfaite de la qualité des services de santé ; Proportion de population satisfaite de la qualité des services d'éducation primaire ; Proportion de population satisfaite de la qualité des marchés ; Proportion de population satisfaite de la qualité des services de transport ; aux d'accouchements assistés par du personnel soignant qualifié pour obtenir l'indice de qualité des services sociaux de base.

• **Indicateurs sous-dimension Flux et Capacités financiers:**

Montant des transferts reçus (millions de \$ PPA) ; Montant des transferts versés (millions de \$ PPA) ; PIB (millions de \$ PPA) ; Taux d'accès aux services de transferts formels.
Revenu national brut par hbt (\$ PPA) et Consommation alimentaire moyenne par hbt

Etape 2 : Normalisation

La normalisation se fait à partir d'une formule classique qui permet de convertir les valeurs d'origine des indicateurs en nombres compris entre 0 et 1, car ces indicateurs sont exprimés en différentes unités.

Etape 3 : Calcul des indicateurs sous-dimensionnels

Pour chaque sous-dimension, l'indicateur sous-dimensionnel est obtenu en faisant une moyenne géométrique des indicateurs qui la composent.

$$I_k = \left(\prod_{d=1}^n ind_d \right)^{\frac{1}{n}}$$

$k = 1, \dots, 4$ et $d = 1, \dots, n$ où n est le nombre d'indicateurs suivis dans la sous-dimension concernée.

Etape 4 : Calcul de l'indicateur réseaux et territoire

L'on récupère tous les indicateurs sous-dimensionnels (4 au total) puis il s'applique une moyenne géométrique à ces indicateurs pour obtenir l'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoire (ISRT).

$$IG = \left(\prod_{k=1}^m I_k \right)^{\frac{1}{m}}$$

Avec m le nombre de sous-dimensions de la dimension globale réseaux et territoire (ici $m=4$), I_k est l'indicateur calculé pour chaque sous-dimension k , $k = 1, \dots, 4$.

Signification de l'indicateur synthétique réseaux et territoire (ISRT)

L'indicateur Synthétique Réseaux et Territoire donne une mesure de l'état de la structure et du niveau d'interaction des réseaux.

4. PRÉSENTATIONS DES RÉSULTATS AU NIVEAU NATIONAL ET PAR DÉPARTEMENT

Les résultats de l'ISRT et de ses composantes calculées avec les données de 2019 se présentent comme suit :

Tableau 1 : IRST et composantes au niveau national et départemental

Nom de la Zone	ISRT	Urbanisation	Migration	Infra-structure	Flux Financier	Rang par rapport à l'IRST
Bénin	0,218	0,203	0,163	0,652	0,105	
Littoral	0,520	0,645	0,387	0,815	0,358	1
Ouémé	0,316	0,239	0,223	0,712	0,263	2
Atlantique	0,301	0,210	0,190	0,721	0,284	3
Mono	0,220	0,142	0,138	0,716	0,166	4
Collines	0,215	0,096	0,156	0,684	0,211	5
Zou	0,206	0,101	0,153	0,615	0,190	6
Plateau	0,203	0,119	0,161	0,570	0,156	7
Couffo	0,197	0,121	0,154	0,621	0,130	8
Borgou	0,190	0,126	0,124	0,554	0,149	9
Donga	0,179	0,118	0,120	0,568	0,129	10
Atacora	0,145	0,082	0,109	0,478	0,106	11
Alibori	0,119	0,077	0,034	0,478	0,158	12

Source : Equipe nationale & CREG 2019

De ce tableau 1, il ressort que l'ISRT du Bénin, est de 21,8 % en 2019 contre 16,4 % en 2015. Ce qui montre qu'il n'y a pas une grande transformation du territoire par les interactions de ses différents acteurs économiques. Quoique faible, il faut noter que l'IRST du Bénin s'est amélioré entre 2015 et 2019 de 5,4 points de pourcentage.

Cette faible transformation du territoire affichée par la valeur de l'IRST (21,8 %), est la résultante des variabilités de ses différentes composantes que sont l'urbanisation, la migration, les infrastructures et les flux financiers. La composante infrastructure contribue plus à l'indice.

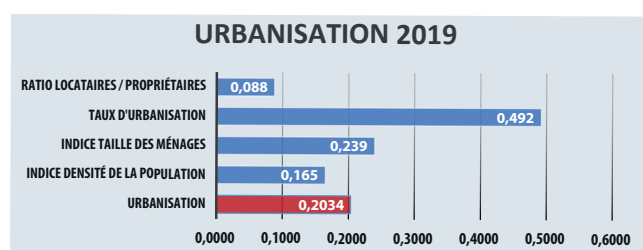
Selon les départements, l'Alibori affiche le plus faible indice (11,9 %) et le Littoral présente le fort indice (52,0 %).

4-1. Urbanisation influencée par la présence de moins en moins de locataires

Le graphique 1 montre la situation des différentes composantes de l'urbanisation, au plan national, en 2019.

Selon le graphique, le taux d'urbanisation a beaucoup contribué au niveau de l'indice de la composante.

Graphique 1 : Différentes composantes de l'urbanisation en 2019



Source : Equipe nationale & CREG 2019

L'analyse des variations, entre 2015 et 2019, des indicateurs de cette sous-composante se présente comme suit :

Tableau 3 : Analyses des indicateurs de la sous dimension Urbanisation au niveau national

	2019	2015	Écart
URBANISATION	0,203	0,258	-0,054
<i>Indice Densité de la population</i>	0,165	0,140	0,025
<i>Indice Taille des ménages</i>	0,239	0,239	0,000
<i>Taux d'urbanisation</i>	0,492	0,446	0,046
<i>Ratio locataires / propriétaires</i>	0,088	0,294	-0,206

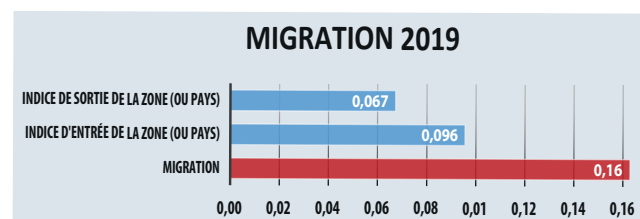
Source : Equipe nationale & CREG 2019

On note que le recul de 5,4 % de l'urbanisation au niveau national est principalement dû à la baisse de 20,6 % qu'a connu le Ratio locataires/propriétaires entre 2015 et 2019. Ce qui signifie qu'il y a de moins en moins de locataires. Le Gouvernement est appelé à travailler davantage dans ce sens l'anticipation de l'installation populations et terme d'aménagement du territoire. Aussi, des actions de modernisation des villes engagées à travers le programme d'asphaltage sont à poursuivre et à étendre à toutes les communes.

4-2. Migration non bénéfique pour un développement territorial équilibré

La migration essentiellement due à des mouvements de populations pour motif économique/social est traduite par un indice faible (16 %). Ce résultat montre que le mouvement migratoire des populations au Bénin n'est pas en faveur d'un développement territorial équilibré.

Graphique 2 : Différentes composantes de la migration au plan national en 2019



Source : Equipe nationale & CREG 2019

L'état de la variation des indicateurs de cette sous dimension se présente comme suit :

Tableau 4 : Variation des indicateurs de la migration

	2019	2015	Écart
MIGRATION	0,16	0,083	0,079
<i>Indice d'entrée de la zone (ou pays)</i>	0,096	0,043	0,052
<i>Indice de sortie de la zone (ou pays)</i>	0,067	0,040	0,027

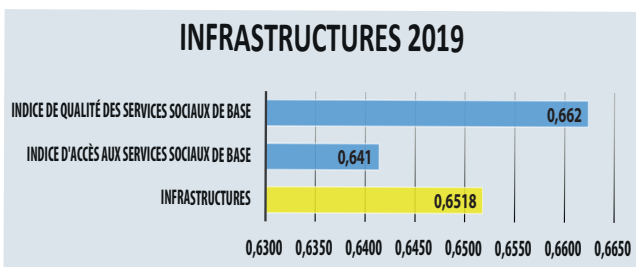
Source : Equipe nationale & CREG 2019

On note que les flux migratoires ont connu un accroissement aussi bien à l'entrée qu'à la sortie du pays entre 2015 et 2019. Il s'en déduit que le pays devient de plus en plus attractif. Au Bénin, les raisons d'ordres économique et social expliquent la migration des zones rurales vers les zones urbaines, à l'intérieur du pays, dans la sous-région et au-delà. Les enjeux en termes de rétention de la main d'œuvre productive dans les départements d'origine pour tirer profit du dividende démographique attirent l'attention des planificateurs et décideurs au niveau déconcentré et décentralisé.

4-3. Infrastructures tirant vers le haut l'ISRT

La valeur de l'indice obtenu (65,18 %) montre que cette sous-dimension est au-dessus de la moyenne. Ici, on peut affirmer que les actions du premier Programme d'Action du Gouvernement (PAG1 2016 – 2021) ont amélioré la situation de cet indicateur en 2019. En effet, en 2019, certaines grandes réalisations du PAG1 en matière d'infrastructures routières et autres sont déjà achevées ou en cours d'achèvement ; ce qui a amélioré la situation des infrastructures dans le pays.

Graphique 3 : Différentes composantes des infrastructures au plan national en 2019



Source : Equipe nationale & CREG 2019

Les écarts positifs entre 2015 et 2019 des indicateurs de cette sous-dimension se présentent comme suit :

Tableau 5 : Ecart des indicateurs de la sous-dimension Infrastructure au plan national en 2019

	2019	2015	Écart
INFRASTRUCTURES	0,6518	0,435	0,2173
<i>Indice d'accès aux services sociaux de base</i>	<i>0,641</i>	<i>0,349</i>	<i>0,2919</i>
<i>Indice de qualité des services sociaux de base</i>	<i>0,662</i>	<i>0,540</i>	<i>0,1222</i>

Source : Equipe nationale & CREG 2019

Il y a eu une augmentation d'environ 22 % de l'indice lié aux infrastructures entre 2015 et 2019. dénotent des avancées connue par ces sous dimension au cours de la période. Bien que les deux indicateurs aient connu d'amélioration, on note plus amélioration en termes d'accès aux services sociaux de base (29,1 %) qu'en termes de qualité des services sociaux de base (12,2 %).

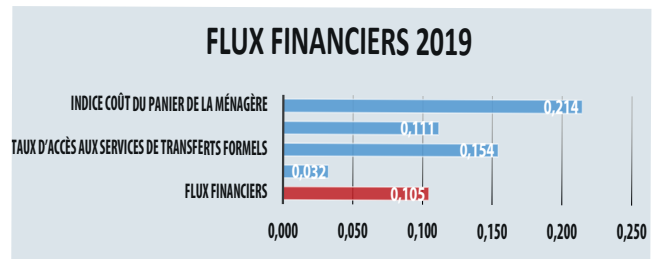
En outre, une nette amélioration est constatée aussi bien au niveau de l'accès aux services sociaux de base que de la qualité des services sociaux de base.

4-4. Flux Financiers influencés par les transferts de téléphonie mobile

Au Bénin, les flux financiers sont animés par les diverses banques classiques, les institutions de microfinances

et les réseaux de téléphonie mobile. Ces dernières connaissent un essor remarquable qui se traduit par la multiplication de leurs antennes dans tous les départements et communes du pays. L'attention majeure à avoir au niveau du secteur financier est la disponibilité du système d'information à établir les statistiques dans ce domaine.

Graphique 4 : Différentes composantes des flux financiers au plan national en 2019



Source : Equipe nationale & CREG 2019

La valeur de 10,5 % obtenue pour l'indice des flux financiers en 2019, traduit la faible capacité des systèmes d'information à capturer les informations liées à cette sous-dimension de la dimension 5. Les écarts observés de 2015 à 2019 se présentent comme suit :

Tableau 6 : Ecart des indicateurs de la sous-dimension flux financiers au plan national en 2019

	2019	2015	Écart
FLUX FINANCIERS	0,105	0,078	0,027
<i>Indice des transferts</i>	<i>0,032</i>	<i>0,022</i>	<i>0,010</i>
<i>Taux d'accès aux services de transferts formels</i>	<i>0,154</i>	<i>0,191</i>	<i>-0,037</i>
<i>Indice Revenu</i>	<i>0,111</i>	<i>0,071</i>	<i>0,040</i>
<i>Indice Coût du panier de la ménagère</i>	<i>0,214</i>	<i>0,121</i>	<i>0,094</i>

Source : Equipe nationale & CREG 2019

Il ressort du tableau 6 que seul le taux d'accès aux services de transferts formels a connu un recul entre 2015 et 2019. Ce recul pourrait s'expliquer par la prolifération des antennes de transfert par les GSM qui proposent même des services de transfert à l'international.

4-5. Nécessité d'achever les travaux en cours dans le cadre du PAG2

L'attractivité du Bénin se fera davantage par l'achèvement des projets en cours. Au nombre de ces projets, il faut fondamentalement noter la liaison de tous les autres chefs-lieux de Commune par au moins une route bitumée, la réalisation de la rocade de Porto-Novo, du contournement nord de Cotonou



Ponts Konrad-Adenauer et Martin Luther King de Cotonou

(40km), de l'échangeur de Vèdoko, le traitement et le renforcement des travaux d'urgence sous l'échangeur de Godomey, le dédoublement de la route Sèmè-Porto-Novo, la reconstruction du pont de Porto-Novo, le développement du transport fluvio-lagunaire, dédoublement de la route Sèmè - Porto-Novo (10 km), reconstruction des palais royaux du Bénin,

Mise en place de 30 lycées techniques agricoles modernes et de 7 écoles de métiers de référence,
> la construction de 6 Lycées Scientifiques et 2 écoles

normales, Construction et équipement du centre hospitalier universitaire moderne à Abomey-Calavi, l'acquisition de 200 ambulances et développement d'un schéma de transport sanitaire intégrant le SAMU, la construction et équipement d'un hôpital général, d'un hôpital pédiatrique de référence et d'un funérarium à Togbin, la construction et équipement d'un Institut Mère Nouveau-Né de niveau III à Fidjrossè, création d'un Complexe International à Cotonou.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. **Aubert, Francis, Denis Lépicier, Philippe Perrier-Cornet 2006.** « Structure économique des territoires : une analyse des disparités micro-régionales à l'échelle des pays en France », Revue d'Économie Régionale & Urbaine 2006/2 (juillet), p. 203-225. DOI 10.3917/ reru.062.0203
2. **Dramani, Latif (2011)** : Richesses régionales au Sénégal : L'émergence des pôles économiques régionaux comme alternative de développement économique et social, Edition le Harmattan, Dakar
3. **Dramani, Latif (2013)**: Emigrant's Transfers in Senegal: The Role of ICT, African Journal of Science, Technology, Innovation and Development, 5 :1, 39-51
4. **Dramani, Latif (2016)** : Economie générationnelle et dividende démographique, Théorie et Applications au Sénégal, Tome 2, l'Harmattan, Dakar.
5. **Faini, Riccardo**, « Migrations et transferts de fonds. Impact sur les pays d'origine », Revue d'économie du développement 2007/2 (Vol. 15), p. 153-182. DOI 10.3917/edd.212.0153.
6. **Gagnol, Laurent, Jean-Alain Héraud** « Impact économique régional d'un pôle universitaire : application au cas Strasbourgeois », Revue d'Économie Régionale & Urbaine 2001/4 (octobre), p. 581-604. DOI 10.3917/reru.014.0581.
7. **Hugues François 2004.** « Le tourisme durable une organisation du tourisme en milieu rural », Revue d'Economie Régionale et Urbaine n° 1 [2004]
8. **Quenum, Venant Célestin (2016)** : « Migration et marche du travail au Bénin » ; Cahiers du CBRST, N° 9 Juin 2016, Lettres, Sciences Humaines et Sociales ISSN : 1840-703X, Cotonou (Bénin).
9. **Talandier, Magali**, « Richesse et développement des territoires », Pour 2008/4 (n° 199), p. 53-59. DOI 10.3917/pour.199.0053

EQUIPE DE RÉDACTION		COORDINATION NATIONALE	
DRAMANI Latif	GREG	HOUNSA Laurent Mahounou	Coordonnateur de l'ONDD
HOUEHA B.O. Jeannine	INStAD	DAGA Jules	Directeur Général Adjoint INStAD
ATODJINOUCandide	INStAD	HOUNGUEVOU Rémy	Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales INStAD
LAWSON GANDEBAGNI Elavagnon	GREG		
GUIDIME Camille	CREG/LAREG		



Thiès, HLM Grand Standing, Rue GSH41, Sénégal
Tél. : (221) 33 951 45 46
assistanat.creg@creg-center.org



Route de l'aéroport - Avenue Jean-Paul II
01 B.P. 323 Cotonou - Tél. : (229) 21 30 82 44
instad@instad.bj