



Research Paper

Participation des marchés urbains au développement en Afrique

Participation of urban markets in development in Africa

Vincent Zoma¹, Issaka Dahani², Gabriel Sangli³

¹(Département de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso)

²(Laboratoire Dynamique des Espaces et Sociétés, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso)

³(Institut Supérieur des Science de la Population (ISSP), Université Joseph KI-ZERBO)

Corresponding Author: Vincent Zoma

RÉSUMÉ: Les marchés urbains stint un vecteur de distribution et de consommation débridé influencent tous les secteurs de l'économie urbaine, ce qui les permet d'influer sur le développement des villes en Afrique. Ainsi, cet article qui est une étude théorique, vise à analyser la participation des marchés dans le développement des villes d'Afrique. La présente recherche révèle que les marchés urbains en Afrique permettent aux populations d'avoir régulièrement des revenus et d'accéder aux produits nécessaires à la vie urbaine. Cependant, ces marchés ont très souvent une influence négative sur l'environnement (par les déchets qui y sont produits), l'économie (à travers son caractère informel) et social (par la qualité des produits qui y sont vendus). Ainsi, de nombreux défis restent à relever pour une meilleure contribution des marchés au développement urbain en Afrique.

Mots clés: Marchés, villes, développement, Afrique.

ABSTRACT: Urban markets being a vector of unbridled distribution and consumption influence all sectors of the urban economy, which allows them to influence the development of cities in Africa. Thus, this article, which is a theoretical study, aims to analyze the contribution of markets to the development of African cities. This research reveals that urban markets in Africa allow people to have regular income and access to the products necessary for urban life. However, these markets very often have a negative influence on the environment (through the waste produced there), the economy (through its informal nature) and socially (through the quality of the products sold there). Thus, many challenges remain to be met for a better contribution of markets to urban development in Africa.

KEYWORDS: Markets, cities, development, Africa.

Received 03 May, 2022; Revised 14 May, 2022; Accepted 16 May, 2022 © The author(s) 2022.

Published with open access at www.questjournals.org

I. INTRODUCTION

Le marché est l'un des principaux services urbains. Il a une place économique et sociale remarquable et est un point focal des flux économiques et humains [1]. En outre, les marchés urbains influencent au plan social et économique les villes du monde, et impriment une dynamique évidente de développement [2]. En effet, la Commission Européenne a mis en évidence en Europe (CE), au plan social, le fait que le secteur des marchés urbains est source d'emplois et de revenu pour les populations (33 millions de personnes). Également, le commerce de détail en milieu urbain offre plus d'emplois (18,6/33 millions d'emplois) [3]. Allant dans ce même sens, le Conseil Canadien du Commerce de Détail (CCCD), montre qu'au Canada, le commerce de détail a fait progresser l'emploi de 2,4 % par an entre 2002 et 2009 et a employé 2 millions de personnes en 2009, soit 11,9 % de l'ensemble de la population active [4].

Du point de vue économique, la Commission Européenne [3] estime que les marchés urbains de l'Union Européenne (UE) ont contribué à la croissance économique, à hauteur de 1 160 milliards d'euro, à la valeur ajoutée de l'UE en 2010 ; ce qui représente 11% du PIB de l'UE. Elle ressort également que les marchés jouent un rôle clé en reliant la production et la consommation, et sont un pilier de l'économie et de la société américaine et européenne. Aussi, pour la CE, le commerce de détail est un secteur clé de l'économie, car les

ventes au détail contribuent pour 454 milliards d'euro, à la valeur ajoutée de l'UE, ce qui représente 4,3% de la valeur ajoutée totale de l'UE [3]. Quant au Conseil Canadien du Commerce de Détail, son analyse révèle qu'au Canada, le commerce de détail sur les marchés urbains a d'importantes retombées sur l'économie, et a contribué pour 74,2 milliards de dollars à l'économie en 2009, soit 6,2 % du produit intérieur brut canadien (PIB). Ainsi, entre 2004 et 2008, le taux de croissance du PIB canadien du commerce de détail a devancé de 34 % celui américain, et de 96 % celui de l'économie canadienne surtout dans les villes [4].

Par ailleurs, l'Afrique, pour son développement économique et social, rencontre des défis liés à sa démographie, son économie, ses politiques de développements, et au manque d'emplois [5]. Les marchés des villes africaines, par leurs activités formelles et informelles contribuent (taxes, impôts, ...) dans l'économie des villes [6], et occupent une main d'œuvre urbaine importante [7]. Cette situation dans les villes africaines est en partie liée aux services et activités économiques [8].

Dans un tel contexte, le présent article qui est une étude théorique vise à analyser la participation des marchés urbains au développement en Afrique. Ainsi, cette étude aborde respectivement des impacts économiques et sociaux, l'influence sociale et économique négative des marchés urbains, ainsi que les principales contraintes ou défis au développement de ces marchés sur le continent africain.

II. LES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DES MARCHÉS URBAINS

Le marché urbain étant un lieu d'échanges économique et social, il importe de se pencher sur l'impact de ses activités sur le développement du continent africain.

Plusieurs domaines d'apport dans le domaine économique des marchés urbains africains

Les marchés urbains ont un impact sur l'économie des villes, du fait qu'ils permettent la collecte, la distribution, l'approvisionnement et le commerce de détail des produits manufacturiers et vivriers. Les marchés sont les vecteurs d'une consommation débridée, ils sont à l'origine de flux de marchandises et de mobilités des consommateurs et des vendeurs [9]. La mutation des espaces commerciaux impacte fortement les tissus urbains. Par les flux de marchandises et de devises, ils interagissent avec les autres secteurs de l'économie tels que le transport, les banques, la communication, le secteur des services, l'agriculture, l'industrie, etc. [10].

L'impact des marchés sur le secteur primaire de l'économie urbaine

Selon [11], les marchés urbains par la vente des produits de l'agriculture (pluviale et irriguée) et de l'élevage influencent le secteur primaire de l'économie des villes. La forte demande sur les marchés liée à la croissance démographique urbaine influence l'agriculture urbaine des pays africains, aussi bien sur les quantités que sur la qualité et les variétés produites. Autrement dit, selon [12], l'agriculture urbaine tire des marchés son potentiel économique dont les impacts vont au-delà des frontières des villes africaines. Les marchés urbains procurent d'importants revenus aux exploitations agropastorales familiales et entraînent la croissance de la production, en vue de satisfaire la demande sur ces marchés. Cette croissance fait que l'agriculture urbaine constitue de nos jours le principal grenier agricole de plusieurs villes africaines en dehors des céréales.

Dans cette même optique, [13] estiment que la demande des marchés urbains a emmené l'agriculture dans les villes à s'intensifier pour assurer une part importante de leurs besoins en légumes et autres produits agropastoraux. C'est le cas à Dakar (au Sénégal) où cette activité assure à hauteur de 70 % la demande en légumes et où sa composante avicole représente 33 % de la production nationale, soit entre 65% et 70% de la demande du pays [13]. La même tendance s'observe dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne. À Dar-es-Salam (en Tanzanie) tout comme à Bissau (en Guinée Bissau), [13] et [14] montrent que c'est 90 % de la demande en légumes et feuilles qui sont assurée par l'agriculture urbaine, contre 100 % de la demande, tous légumes confondus à Bamako (Mali). Toujours selon ces auteurs, à Kampala (en Ouganda), c'est 70 % de la demande en viandes de volailles et œufs qui sont satisfaite par l'agriculture urbaine contre 50 % à Bamako et 60 % à Cotonou (au Bénin).

Par ailleurs, les marchés urbains par la vente de la production de l'agriculture urbaine, fait que le secteur agricole urbain a un fort potentiel d'emplois dans un continent où la moitié de la population âgée de moins de 25 ans est confrontée à un chômage endémique [12]. Ainsi, à Ouagadougou (au Burkina Faso), 45 000 emplois directs et indirects sont attribués à l'agriculture urbaine [15] contre 15 000 emplois directs et 35 000 emplois indirects à Dakar [13]. En Afrique centrale, 12 500 familles actives dans le maraîchage sont dénombrées à Yaoundé au Cameroun [16] contre 10 000 maraîchers à Kinshasa en République Démocratique du Congo [13].

L'influence exercée par les marchés urbains sur le domaine agropastoral urbain en Afrique a également permis une croissance de la productivité à travers l'introduction de nouvelles variétés et espèces, et de la production par la taille des superficies exploitées et l'intensification agricole. Ainsi, les marchés urbains par la vente des produits agricoles ont stimulé la diversification des cultures et espèce dans l'élevage [17].

Hormis, son impact sur le secteur primaire de l'économie urbaine, les marchés des villes africaines ont sans doute des impacts sur le commerce international du continent.

L'impact des marchés urbains sur le commerce international africain

Les marchés urbains d'Afrique par la vente de produits manufacturiers et la recherche de la satisfaction des besoins des populations en divers produits, ont permis une amplification des échanges de l'Afrique avec le reste du monde.

Comme le soulignent [18], le volume des échanges sino-africains est passé entre 2000 et 2007, de 10 à 70 milliards de dollars américains. En 2007, le continent africain ne représentait que 3,8 % des importations totales de la Chine (36,3 milliards de dollars) et 3,1 % de ses exportations (37,3 milliards de dollars). La Chine achète à l'Afrique principalement des matières premières dont 25 % de ses hydrocarbures, 20 % de ses minerais et plus de 80 % de son bois. Plus récemment encore, dans le cadre de la réorganisation de ses exportations, la Chine a implanté directement des centaines d'entreprises dans des zones franches ou zones de libre-échange aussi bien en Afrique subsaharienne (Lagos, Dakar) que dans le monde arabe, notamment dans les zones industrielles et commerciales de Dubaï, d'Égypte et de Jordanie. Ainsi, [19] montre que cela a permis à la Chine d'être le premier partenaire commercial de l'Afrique depuis quelques années. Le commerce Chine-Afrique a été multiplié par dix-sept entre 2000 et 2013, se situant à 170 milliards de dollars en 2013, grâce essentiellement aux marchés urbains.

En effet, comme le démontrent [18], les 900 millions de consommateurs africains constituent un marché attractif pour les dizaines de milliers de commerçants chinois qui affluent dans les villes du continent où ils ne sont pas confrontés à des réglementations sur la qualité des produits aussi drastiques qu'en Europe. Cette arrivée contribue à la reconfiguration des filières d'importation dans la mesure où elle s'accompagne d'une redéfinition de la place des commerçants arabes et d'Afrique subsaharienne, dans le dispositif marchand transnational. Les commerçants africains se sont adaptés à la nouvelle donne économique et commenceraient depuis moins d'une dizaine d'années à se déplacer en Chine pour s'approvisionner directement.

Quant au commerce Afrique-Europe, [19] signale qu'il tourne autour de 200 milliards de dollars, plus de trois fois celui des États-Unis avec l'Afrique, qui est tombé à 60 milliards en 2013. Adoptée en 2000 par l'administration du président Clinton, l'AGO (expiré en 2015) a permis aux exportateurs africains d'accéder au marché américain sans droits de douane pour quelques 6000 produits. Le commerce entre l'Afrique et les États-Unis a alors augmenté de 500% depuis l'AGO.

En plus de sa contribution au commerce international africain, les marchés urbains participent au développement des infrastructures et même dans les politiques économiques sur le continent.

La contribution des marchés au développement des infrastructures et dans les politiques économiques

La dynamique impulsée par les activités des marchés des villes est un facteur de développement des infrastructures économiques. Les marchés urbains par l'importation, l'exportation et la distribution des produits influencent la réalisation et la réhabilitation des infrastructures marchandes, de transport et des services liés au commerce. Ainsi, divers types d'infrastructures sont réalisées (administratives, ports, aéroports, routes, voies ferrées, logistique, ...) et revêtent une importance cruciale pour relier un marché urbain à son aire d'influence, à un pays ou au monde extérieur [20]. [6] explique que dans plusieurs marchés urbains d'Afrique, les commerçants ont construit des infrastructures aussi bien marchandes que non marchandes. Par exemple, les installations du marché central de Bobo-Dioulasso sont à 32% construites par les commerçants, 99% au marché à mil de N'Djamena, 70% au marché Mont-Bouët de Libreville, 81% au marché Analakely de Antananarivo et 83% au marché Dantokpa de Cotonou. Les marchés des villes permettent la densification des infrastructures aussi bien dans le périmètre des marchés que dans le reste des espaces urbains. Concernant les infrastructures routières, [21] signale que leur qualité revêt une importance aux niveaux local, national et international, à causes des flux d'échanges principalement liés aux marchés. À ce titre, plusieurs routes transnationales ont été proposées ou réalisées par l'influence de la dynamique croissante des marchés urbains dans diverses régions d'Afrique pour promouvoir l'interconnexion entre pays et faciliter le commerce intra régional. Dans la zone de la CEDEAO par exemple, il y a la route transnationale Dakar-Lagos, également appelée Route Trans-côtière ouest-africaine. Cette route Dakar-Lagos assure une connexion routière directe entre les capitales des pays sur son itinéraire parmi lesquels des pays enclavés aux ports des pays côtiers.

En plus des infrastructures, ces marchés influencent les politiques économiques car ils ont une fonction urbaine et politique. Les marchés urbains du continent comme le démontrent [22], sont un moteur dans la structuration de l'espace urbain et occupent une place de choix dans les politiques de planification et d'aménagements communaux, régionaux, nationaux, etc. Les marchés constituent des marqueurs et des instruments de création de centralité urbaine, en raison de l'intensité des interactions (sociales, politiques, économiques) et des flux (de biens, de personnes, monétaires) qu'ils génèrent. Ils sont un support d'équilibres complexes et des catalyseurs de projets économiques, politiques et urbains, à différentes échelles de la société et

du territoire (de l'individu à la ville ou même du pays). Ces marchés influencent alors l'élaboration et l'application de nouvelles politiques aussi bien communales, régionales, nationales qu'internationales. En effet, à l'échelle du continent, [23] relate que les statistiques officielles ont indiqué que le continent a le taux de commerce intracontinental le plus faible, moins de 10%, contre 20 % et 47 % respectivement pour les pays en développement d'Amérique du Sud et d'Asie. Il faut souligner néanmoins que ces données ne prennent pas en compte le commerce informel, très intense en Afrique. Pour pallier aux problèmes rencontrés par le commerce au niveau de l'Afrique, d'après [24] et [21], des politiques d'intégration et de coopération économique sont élaborées et mises en application. C'est le cas de la politique d'intégration et de la libre circulation des biens et des personnes de l'UEMOA et de la CEDEAO, qui est une politique mise en place grâce à la pression économique des marchés surtout urbains de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, les marchés urbains favorisent le développement des politiques économiques, ce qui devrait permettre une meilleure compétitivité de l'Afrique face à la mondialisation du commerce.

Par ailleurs, les marchés urbains de l'Afrique contribuent financièrement à la vie des communes.

La contribution financière des marchés dans la vie des communes

Selon [25] et [6], les marchés urbains constituent a priori pour les villes africaines des gisements importants de ressources au travers des loyers, des droits de place et des patentes ou taxes annuelles. Les produits des marchés ont pour caractéristique d'être les seules ressources gérées en direct par les collectivités locales. Les marchés représentent moins de 10% des revenus des villes. Cependant, les dysfonctionnements (collecte de loyer, taxe, impôt, ...) des marchés urbains constituent un manque à gagner important, car en améliorant leur fonctionnement, les marchés pourraient contribuer à hauteur de 15 à 20% du revenu total des villes africaines. Les marchés sont les véritables pôles de développement, car ils sont les points de rencontre entre les acteurs économiques locaux et internationaux.

Au Burkina Faso, [26] expliquent que Ouagadougou est la ville qui a le Produit Local Brut (PLB) le plus important. Ce produit est représenté par l'ensemble des richesses créées par l'économie urbaine, qui est en majorité lié aux marchés et était estimé à 628 milliards de F CFA en 1999 soit un PLB par habitant de 798 000 F CFA. Dans ce même sens, [27] précise que l'activité marchande de Ouagadougou génère des revenus non négligeables et permet de distribuer ces revenus à la population. À titre de comparaison, l'auteur estime que les revenus de Ouagadougou représentent 2,4 fois ceux de Bobo Dioulasso. En règle générale dans les pays d'Afrique sahélienne, le poids de la capitale dans le PIB est estimé à 60%, cela est dû à la dynamique économique de leurs marchés. Dans leur logique de fonctionnement, les marchés urbains du Burkina Faso mêlent à la fois les pratiques modernes et ceux relevant de l'économie informelle. Cette dernière occupe en effet plus de 12% de la population active de Ouagadougou [27]. Pour l'exemple de la ville de Bobo Dioulasso au Burkina Faso, avec un PLB de 104,6 milliards de francs CFA, les marchés ont contribué à 30% du PLB [28]. Pour la ville de Fada N'Gourma (Burkina Faso), [29] montre que le marché à bétail permet d'écouler entre 40 000 et 45 000 bœufs en moyenne par an à des prix variant de 150 000 à 600 000 F CFA l'unité, ce qui équivaut entre 6,75 milliards à 24 milliards F CFA par an comme recette brute des ventes de bovins uniquement. Ce sont alors, plus de 20 millions de F CFA de taxes que le trafic de bovins (bœufs uniquement) génère annuellement pour la commune de Fada N'Gourma. Pour la location de box, les recettes s'estiment à 27 840 000 F CFA. L'activité de commerce de bétail est florissante à Fada N'Gourma et contribue à sa croissance et développement économique.

Hormis, les multiples domaines économiques évoqués ci-dessus, les marchés des villes africaines ont sans doute un impact social.

III. L'IMPACT SOCIAL DES MARCHÉS URBAINS D'AFRIQUE

Dans le cadre cette étude, l'apport des marchés urbains dans le domaine social sur le continent s'analyse par rapport aux revenus des populations, de sa contribution sur la vie des populations urbaines ainsi qu'au développement humain dans les villes africaines.

L'impact des marchés sur les revenus des populations urbaines d'Afrique

Les marchés des villes d'Afrique ont une fonction socio-économique remarquable ; car ils constituent des pôles générateurs d'emplois. À titre d'illustration, on a eu pour la ville de Ouagadougou au Burkina Faso, autour de 200 000 commerçants [30], 19 000 à Bamako au Mali en 1996, et 40 000 à Nouakchott en Mauritanie en 2012. Aux emplois strictement commerciaux, il convient d'ajouter des activités d'artisanat, de service et de restauration qui se développent dans et autour des marchés [22].

Dans ces marchés, selon [6], il est possible de différencier les vendeurs de produits alimentaires et les vendeurs de marchandises générales. Dans le commerce alimentaire, les femmes assurent la plus grande partie de la vente. Elles sont essentiellement présentes dans le commerce des produits vivriers et des condiments, qui constitue la part la plus importante du commerce alimentaire. Les chiffres d'affaires pour le petit commerce de

produits vivriers peuvent aller de 2 000F CFA à 5 000F CFA en Afrique de l'ouest. Cependant, en enlevant le prix de la redevance, les petites commerçantes obtiennent un bénéfice net de seulement 300 à 700F CFA par jour. Dans le commerce alimentaire toujours, on retrouve également la viande et le poisson. D'après [6], la majorité des ménages s'approvisionnent en viande et en poisson dans les marchés. Les bouchers sont ceux qui génèrent le plus grand chiffre d'affaires, soit entre 25 000 et 40 000 F CFA par jour. Selon les pays, pour les marchandises générales, les vendeurs d'habillement comme les tissus et le prêt-à-porter, constituent la majorité des vendeurs et représentent jusqu'à 50% des vendeurs de marchandises générales, et atteignent jusqu'à 80% dans le marché de Mont-Bouët (Libreville). Il y a ensuite les vendeurs d'équipements mécaniques, d'outils et d'équipements domestiques, regroupant des objets, comme les valises, nappes, poteries, etc. Cette catégorie représente seulement entre 6 et 11% des effectifs, même s'ils peuvent varier fortement d'un marché à l'autre, notamment en fonction des habitudes des consommateurs et du pouvoir d'achat de la population desservie. Pour les artisans et les prestataires de services, les tailleurs sont les plus nombreux parmi les artisans. Cette catégorie de vendeurs est en nette diminution et des métiers, comme les forgerons ou menuisiers, ne se retrouvent plus au sein des marchés, hormis quelques exceptions. L'artisanat possède le chiffre d'affaires le moins élevé des marchés, avec un montant compris entre 3 000 et 5 000F CFA par jour en Afrique de l'ouest. Les prestataires de services que l'on retrouve ensuite dans l'ordre décroissant sont les réparateurs, qu'ils soient en mécanique ou autres puis les coiffeurs et les blanchisseurs-repasseurs [6].

La contribution des marchés à la vie des populations urbaines

Pendant les périodes d'ajustements structurels et les réductions des personnels de statut public, [31] indique que les marchés ont joué un rôle d'amortisseur de la crise. Par leur capacité d'accueil des petites activités, formelles et informelles, créées par les sans-emplois, le marché a pu être qualifié de filet de sécurité. Ainsi, ils participent à réduire le chômage, en fournissant des emplois à temps plein ou à temps partiel aux populations, mais aussi servent souvent de dernier recours pour les sans-papiers (dans les pays étrangers) qui souhaitent assurer un revenu minimum régulier.

On estime d'après [6] que le secteur informel des marchés urbains regroupe 61% de la main d'œuvre dans les villes et le chiffre d'affaires journalier du commerce informel alimentaire (restaurant) avoisine 140.000 F CFA à Ouagadougou. L'auteur révèle que les femmes du secteur informel sont en majorité dans l'informel alimentaire : 90% à Cotonou au Bénin, 81% à Abidjan en Côte d'Ivoire, 77% à Dakar au Sénégal. Ces femmes, par les revenus du commerce alimentaire, subviennent aux besoins socioéconomiques (santé, éducation, alimentation, ...) de leur famille, ce qui permet une amélioration des conditions de vie de leurs ménages. En Afrique, [7] ajoute que le secteur informel des marchés des villes a pris une importance telle que la Banque Mondiale et le F.M.I. ont pris la résolution de l'encourager et d'insérer dorénavant ses activités dans les stratégies de développement du continent. Le secteur informel des marchés urbains absorbe plus de la moitié (61%) de la main d'œuvre urbaine africaine, et on estime qu'il est probablement à l'origine de plus de 93% des nouveaux emplois des villes d'Afrique [7].

Les auteurs comme [22] ont alors raison lorsqu'ils estiment que les marchés urbains, en fournissant une occupation lucrative à la population urbaine, leurs permettent d'en tirer des revenus substantiels pour elle-même et leurs familles. Les retombées économiques des marchés sont importantes pour le développement social. En effet, elles sont utilisées pour faire des investissements et satisfaire les différents besoins sociaux de base comme le logement, l'alimentation, les études, la santé, le transport, etc. [6] rassure sur le fait que les marchés urbains offrent l'avantage aux populations urbaines en Afrique, d'une disponibilité de la quasi-totalité des produits (alimentaire et manufacturiers) dont les populations ont besoin, quel que soit la période de l'année. Cette disponibilité contribue à améliorer les conditions de vie des populations car l'auto-approvisionnement est très difficile et coûteux, aussi, la délocalisation des marchés dans les villes permet de gagner en temps, en distance et une meilleure qualité des aliments et produits grâce à la possibilité de choix qui y existe.

Au niveau des prix, [32] et [6] révèlent que les marchés urbains avec le petit commerce de détail qui minimise le bénéfice permettent aux moins nantis d'avoir accès à certains produits (alimentaires et manufacturiers) et services du secteur moderne dont le coût est généralement à la hauteur de leurs pouvoir d'achat. Ainsi, ces marchés, par le petit commerce de détail est plus adapté à la fonction de consommation de la majorité des ménages urbains d'Afrique, vu le faible niveau des revenus des populations, entraînant alors une amélioration de leur accessibilité aux produits.

Ainsi, ces marchés participent au développement humain dans les villes africaines car ils sont fréquentés par divers types de personnes venant de diverses classes sociales. En effet, de nombreuses personnes viennent au marché simplement pour assister aux transactions, rencontrer des amis, et entendre les dernières nouvelles de la ville. Ils sont donc des lieux d'interactions fortes entre des communautés (cultures) et individus. Les marchés sont le support de réseaux de clientèle et de solidarité entre commerçants. Les relations de marchandage qui s'y tissent jusqu'à l'acheteur final, sont constitutives d'une sociabilité parfois porteuse d'une identité locale et urbaine particulière. Ce sont des points emblématiques de la vie des habitants en ville et des

lieux d'intégration possibles pour les nouveaux arrivants en ville [22]. Au niveau socio-professionnel, les marchés urbains par la diversité des activités qui y sont menées, sont leur propre champ d'apprentissage, car ils forment la main d'œuvre qu'ils utilisent et ensuite qu'utilise aussi le secteur formel. Les unités de production informelles des marchés urbains sont des fournisseurs de main-d'œuvre salariée déguisée pour les grandes entreprises modernes. Au niveau du pouvoir d'achat, ces dernières occupent une main d'œuvre qui bénéficie de maigres revenus, certes, mais des revenus procurant la possibilité de pouvoir augmenter les consommations collectives et individuelles [32]. D'après [31], pour certains, leur formation ou celui de leurs enfants se trouve être financée avec les revenus obtenues dans les marchés, environ 60% déclarent avoir financé les études de leurs enfants grâce aux commerces qu'ils font. Cette situation participe à l'augmentation du taux de scolarisation du continent africain. La vente de petites marchandises demeure l'activité la plus importante pour les personnes sans formation. Cela est un avantage pour la fixation des jeunes et permet de ralentir les flux migratoires.

Malgré les nombreux apports des marchés dans les villes du continent, ces derniers ont des influences négatives au plan social et économique.

L'influence sociale et économique négative des marchés urbains

Cette partie met en exergue l'influence négative des marchés urbains sur l'économie des villes, la vie sociale, et sur l'environnement urbain.

L'influence négative des marchés sur l'économie urbaine

La forte croissance démographique des grandes villes africaines ces dernières années a provoqué d'après [7], une multiplication des petits métiers et l'expansion du secteur informel. L'effectif des vendeurs sur les marchés et dans la ville a explosé, et les autorités n'ayant pas anticipé cette nette augmentation, n'ont pas pu répondre à la demande. Alors que les vendeurs se font de plus en plus nombreux, le nombre d'équipements marchands est quant à lui resté stable. Cette contradiction contribue fortement à l'état actuel des marchés, victimes de la congestion, de l'insalubrité et de la désorganisation. Cette saturation est liée à la forte croissance de l'informel dans les marchés urbains, qui emploie 61% de la main d'œuvre urbaine. Pour [6], le commerce informel n'apporte pratiquement aucune source de revenus fiscale, car les marchands installés sur la voie publique échappent aux redevances du marché. En interne, le désordre perturbe une bonne collecte des redevances et les taxes ne peuvent pas être perçues correctement. Cela constitue un manque à gagner en termes de recette fiscale (moins de 10% des recettes urbaines) et une difficulté à disposer de données statistiques fiables à même de mieux planifier la croissance et le développement économique d'une ville.

Le commerce informel génère également d'autres nuisances économiques tels que la concurrence déloyale, l'encombrement et la sur-densification des activités, les incendies, l'inégalité fiscales, ... face auxquelles les municipalités ont du mal à faire face et à réguler. Selon [22], les marchés provoquent des coûts indirects importants qui constituent une perte pour l'économie urbaine. Par exemple, les problèmes de circulations et l'occupation anarchique de la voie publique aux environs des marchés provoquent un excédent de coûts de carburant et d'exploitation. En favorisant l'accès, on minimise les pertes liées au trafic. De même, le gaspillage, particulièrement important dans les produits périssables, pourrait aussi être diminué en améliorant les entrepôts et les espaces de stockages réfrigérés. De bons entrepôts et un meilleur système de gardiennage réduisent les pertes liées aux vols, ceux-ci étant récurrents dans l'enceinte des marchés.

Par ailleurs, dans certains marchés urbains en Afrique, [6] signale que le type de gestion du marché nuit énormément à l'économie de la ville. L'auteur cite le cas du marché Mont-Bouët à Libreville au Gabon qui engendre des recettes annuelles avoisinant les 120 milliards de francs CFA. Mais, ce marché est divisé en plusieurs secteurs, dont certains sont contrôlés par des acteurs privés, bien que cela soit interdit. L'argent récolté par la mairie est destiné au trésor public, mais celui récolté par les acteurs privés ne l'est pas et va directement dans leur poche. Les autorités sont impuissantes face à cette mafia qui sévit sur le marché de Mont-Bouët. Ce marché constitue un très faible revenu pour la ville et représente moins de 10% des recettes fiscales. Le rendement économique du marché pourrait cependant être beaucoup plus élevé si une mauvaise gestion ne provoquait pas autant de pertes [6].

L'influence négative des marchés sur la vie sociale urbaine et sur l'environnement urbain

Les marchés urbains ont une influence négative sur la vie sociale. L'occupation anarchique des voies entraîne l'augmentation du temps de trafic pour traverser les zones des marchés. En plus, cette emprise de la voirie provoque des accidents de la circulation, qui occasionnent parfois des décès [33]. Au plan sanitaire, d'après [6], les consommateurs sont les premières victimes de la mauvaise qualité des aliments vendus sur ces marchés. L'hygiène déplorable des aliments provoque des intoxications alimentaires et les marchés peuvent même être le foyer d'épidémies graves comme le choléra. Cela peut s'étendre aux mauvaises odeurs émises par

le marché surtout lorsqu'il s'agit d'un marché de fruits et légumes ou de bétail. Ces problématiques de santé publique sont une urgence qu'il convient de résoudre le plus rapidement possible.

À propos de l'influence négative des marchés sur l'environnement urbain, ils produisent des déchets qui polluent l'environnement. Comme le note [6], dans les marchés de détail, la plus grande proportion des déchets sont des déchets organiques, souvent des fruits et des légumes (photo n°1 et n°2).

Photo1 : Décharge incontrôlée au marché de Matete (Congo Brazzaville)



Source : [34].

Photo 2 : Bouche d'égout à Yoff se déversant dans la mer (Sénégal)



Source : [6].

En général, l'amoncellement très souvent des déchets organiques attire les insectes et les rats, qui nuisent à l'hygiène du marché. La mauvaise gestion des déchets induit l'apparition de décharges sauvages à l'intérieur ou aux alentours des marchés urbains. Ces décharges sont à ciel ouvert et ne subissent aucun traitement, ce qui favorise la pollution environnementale [6]. Par exemple, une étude sur le marché de Matete (Kinshasa au Congo Brazzaville), d'après [34], montre qu'il produit $5,28 \text{ m}^3$ de déchets par jour, avec une masse volumique de 350 Kg/m^3 en saison sèche ; la production spécifique est de $0,46 \text{ Kg}$ par vendeur par jour. Ces déchets du marché de Matete sont de composition différente et constitués essentiellement de la matière organique, des fines, des plastiques, des tissus et des textiles, ainsi que du papier et cartons. Par ailleurs, selon [6], le marché de Yoff (Dakar), quant à lui engendre par la présence systématique de déchets et d'écoulement d'eaux usées en mer, des pollutions environnementales sur les côtes dakaroises. Dans le cas de Yoff, il s'agit

soit de déchets organiques, qui sont destinés à l'élevage des moutons très fréquent à Yoff, soit des ordures comme des seaux en plastiques, des bouteilles, etc.

IV. PLUSIEURS DÉFIS AU DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS URBAINS

Les marchés urbains des villes d'Afrique rencontrent des obstacles sur le plan structurel, conjoncturel, infrastructurel, démographique, politique, ... qui entravent leur développement.

Des obstacles d'ordre structurel

Le développement des marchés urbains sont entravés par des problèmes d'ordre structurel. Selon [35] et [6], le dysfonctionnement de chacune des strates dans le système hiérarchisé qui administre les marchés, fait que le dynamisme des marchés est en dessous de ce qu'il peut atteindre. Parmi ces dysfonctionnements, il y a le coût des taxes douanières qui fait qu'une partie des marchandises traverse les frontières en fraude à cause des frais élevés pour passer légalement à une frontière. Également, la Commission économique pour l'Afrique [33] ajoute que la durée de transit est trop longue, avec des barrages routiers et des procédures administratives et douanières lourdes. Cela entrave gravement le transport de marchandises, et du commerce sur le continent. Les retards excessifs, conduisent à des augmentations substantielles des coûts de transport [36].

Le dysfonctionnement structurel au niveau local (à l'échelle d'une ville) entraîne la faiblesse des recouvrements qui est de 30% en général [22], soit moins de 10% des revenus des villes ; pourtant, en améliorant leur fonctionnement, les marchés pourraient contribuer à hauteur de 15 à 20% du revenu total des villes africaines [6]. Cette faiblesse est liée à la faiblesse générale des droits de place, le refus de payer de certains commerçants et à l'évaporation des sommes recouvrées par les collecteurs [22]. La faiblesse des rémunérations et des primes qui leur sont allouées favorise la fraude et la corruption. La qualification des personnes recrutées pour assurer la collecte est globalement insatisfaisante. Les collecteurs, le plus souvent, ne disposent pas d'outils (carte, liste, ...) pour travailler. Cependant on constate rarement une réelle volonté de l'autorité municipale d'améliorer les ressources financières, d'obtenir des résultats, et de se doter des moyens nécessaires, malgré un cadre institutionnel, juridique et comptable peu ou pas adapté [7].

D'après [37], [38] et [31], les difficultés au niveau des organes gestionnaires des marchés urbains engendrent des insuffisances organisationnelles des commerçants et le manque de sensibilisation en matière de taxes et impôts. Cette situation constitue une entrave à un meilleur recouvrement des taxes au niveau des marchés. L'insuffisance organisationnelle fait que les commerçants exerçant dans les boutiques et hangars ne sont pas protégés de concurrence déloyale des commerçants ambulants et ceux venant de façon occasionnelle durant les périodes de fêtes. En d'autres termes, ces derniers échappent aux agents de recouvrement des taxes et vendent leurs produits à bas prix. Le manque de rigueur des gestionnaires cause un manque d'application des statuts et règlements régissant les marchés. Il en résulte une mauvaise utilisation de l'espace de vente, un manque de clarté de la gestion quant aux recettes et dépenses. Cela a pour conséquence, des réserves insuffisantes pour faire face aux frais de réparations et d'entretien.

Des défis d'ordre conjoncturels

Pour [32], la conjoncture sociale et économique liée aux crises économiques, politiques et sociales dans les pays africains engendrent de nombreux problèmes d'exode, d'emploi, de santé, d'éducation, etc. La recherche de meilleures conditions de vie par les populations a entraîné une croissance de l'économie informelle dans les villes africaines. Cette conjoncture sociale et économique a des répercussions sur le développement des marchés. Au plan fiscal, l'économie informelle prive les pouvoirs publics de revenus importants. Lorsque dans une ville, le secteur informel est plus développé que le secteur formel, cela entraîne une incapacité de l'État, à assurer la promotion des activités économiques et donc le développement urbain ou du pays. Au plan économique, le secteur informel conduit entre autres au développement du marché de change non officiel avec sa résultante, le non rapatriement des devises provenant des activités d'exploitation frauduleuse. Tout ceci, contribuant au dérèglement des fondations de l'économie urbaine. Le secteur informel n'étant pas contrôlé, constitue un frein au développement des marchés urbains, car le petit commerce de détail devient de plus en plus un concurrent très sérieux pour le secteur formel parce qu'il est plus adapté vu le niveau général de revenus des populations.

Au regard de l'ampleur prise par le secteur informel, notamment en milieu urbain, toute stratégie de développement, pour être viable, doit intégrer ce pan de l'économie. La stratégie de développement de l'économie informelle doit s'inscrire dans une approche privilégiant dans le court terme les considérations sociales par rapport à la logique économique [32], [22].

Les obstacles liés aux infrastructures, aux aménagements et à certains services inexistantes ou insuffisants

Les infrastructures et les aménagements marchands des villes d'Afrique sont pour la plupart congestionnés par les sureffectifs. Des auteurs comme [39] et [6] soulignent que des équipements marchands

des marchés urbains sont sortis de leurs limites. Les commerçants fixes et ambulants ont pris possession des espaces publics voisins, avec des emprises de voirie rendant les conditions de circulation difficiles. Les temps de transports des personnes et des marchandises sont prolongés, la pollution atmosphérique et la pollution par les effluents dépassent les seuils admissibles. Ces dysfonctionnements affectent en premier lieu les équipements marchands, car les localisations centrales des marchés, autrefois les plus recherchées, sont dépréciées dans la mesure où il est de plus en plus difficile d'y accéder. Le marché dans son périmètre entier finit par perdre de son attractivité car beaucoup de biens sont disponibles à l'extérieur des marchés, dans les rues avoisinantes, à des prix souvent inférieurs auprès de vendeurs à la sauvette ou de boutiques informelles. Finalement, c'est l'ensemble de la ville et de ses habitants qui sont affectés par les externalités négatives. Dans cette même optique, [40] estime que ces difficultés liées aux aménagements ont entraîné la création des centres commerciaux par des particuliers. Ces nouvelles centralités commerciales sont des lieux de convergence de milliers de personnes d'une certaine catégorie sociale, quotidiennement. Ce qui réduit l'affluence dans les marchés urbains d'Afrique.

D'une manière générale, les aménagements des marchés urbains engendrent une mauvaise occupation spatiale des marchés à cause de leur étroitesse. En effet, [22] et [6] montrent qu'on assiste à des problèmes tels que le mauvais entretien général des bâtiments, la mauvaise conception de la circulation piétonnière, l'insuffisance des aires de parking et des aires de déchargement, le mauvais entretien des chaussées et de leur revêtement, le nombre insuffisant d'égouts et des risques d'inondation, l'insuffisance de surveillance et de gardiennage nocturne des marchandises, l'insuffisance des conditions hygiéniques de manipulation de la viande, de la volaille et du poisson, en plus du manque de chambres froides, les branchements électriques frauduleux et à haut risque. En plus, l'augmentation de l'emploi informel conduit par ailleurs à une concurrence accrue entre commerçants et à une réorganisation des réseaux de distribution pas forcément adaptée aux infrastructures de marchés qui les accueillent. Ainsi, on observe souvent une pression foncière autour des zones commerciales. Ces dysfonctionnements sont en partie liés à l'incapacité à répondre aux besoins d'une population urbaine en augmentation.

Concernant certains services inexistantes ou largement insuffisants, en dépit des efforts réalisés pour réhabiliter, rénover et construire des marchés dans les villes ; les conditions dans lesquelles fonctionnent les équipements restent dans la majorité des cas problématiques [39]. Selon toujours ces auteurs, souvent mal drainés, soumis à des inondations, pas ou peu desservis en réseaux (d'eau, d'électricité, d'assainissement), encombrés de décharges sauvages, sous-équipés en toilettes publiques, sur densifiés, les marchés connaissent des situations sanitaires parfois critiques. D'après [41] et [22], l'insécurité est devenue un problème majeur sur nombre de marchés, en particulier pour les grossistes qui manipulent de grosses sommes d'argent. Les problèmes d'hygiène et de sécurité sont en partie liés à l'encombrement qui empêche le nettoyage efficace des marchés et la possibilité d'une intervention rapide des services de sécurité. Un auteur comme [40] rapporte également, que les marchés urbains africains ont aussi des difficultés pour le stockage des produits et le manque de dépotoirs d'ordures dans les marchés ; ce qui favorise la négligence des règles d'hygiène. De même, pendant la saison des pluies on observe des eaux stagnantes sur les sites de certains marchés. L'absence de canaux d'évacuation des eaux en est la principale cause. Un besoin urgent d'intervention est à noter au niveau des égouts d'évacuation des eaux usées, ainsi que l'aménagement adaptés des espaces occupés par les vendeurs de légumes et les bouchers. Au plan de la technologie, [42] ajoute que le retard dans l'usage des technologies modernes constitue un obstacle énorme dans les aménagements, la sécurité des biens et des personnes, les transferts et les transactions. La précarité des installations électriques laisse émerger un grand risque d'électrocution et d'incendie. Les marchés urbains font parfois l'objet d'une pression environnementale conséquente de la hantise des catastrophes environnementales et sociétales à l'exemple des inondations, de la pollution et des incendies.

Des obstacles liés aux politiques de développement urbain

Les politiques urbaines menées jusqu'à l'heure actuelle en Afrique d'après [43] et [44], ont été en grande partie des échecs, du moins si on les assigne le triple objectif de maîtriser la croissance urbaine, de promouvoir des logements accessibles au grand nombre et celui de satisfaire aux besoins essentiels en matière d'équipements et de service public. Les villes africaines ont une croissance démographique telle qu'on assiste à une population qui se double tous les dix ans ou même moins, tandis que leur superficie triple dans le même temps. Accusant la faiblesse des capacités d'intervention à l'échelle des villes, mais assorti d'opérations vitrines et de projets pilotes non reproductibles et qui ne pilotent pratiquement rien. Les pouvoirs publics ont généralement pratiqué une politique du laisser-faire qui ne produit que des résultats mitigés.

Dans un tel contexte, [45] indique que la conséquence la plus apparente et la plus tragique de cette « urbanisation de la pauvreté » est la croissance spectaculaire et la multiplication sans précédent des bidonvilles. Selon l'auteur, plus que tout, l'explosion des bidonvilles, considérée pourtant par les instances internationales

comme l'un des problèmes mondiaux majeurs du XXI^e siècle au même titre que le changement climatique, témoigne de l'échec des politiques néolibérales de la ville.

V. CONCLUSION

La présente analyse sur la participation des marchés des villes africaines au développement montre que ces marchés contribuent au développement économique et social. Au plan économique, l'étude met en exergue l'impact des marchés sur le secteur primaire de l'économie urbaine, sur le commerce international africain, leurs contributions au développement des infrastructures et dans les politiques économiques, ainsi que leurs apports financiers dans la vie des communes. Autrement dit, ces marchés ont un impact sur l'économie des villes, du fait qu'ils permettent la collecte, la distribution, l'approvisionnement et le commerce de détail des produits manufacturiers et vivriers. Les marchés sont les vecteurs d'une consommation débridée, ils sont à l'origine de flux de marchandises et de mobilités des consommateurs et des vendeurs. Quant au domaine social, l'apport des marchés des villes sur le continent s'analyse par rapport aux revenus des populations, de leurs contributions sur la vie des populations urbaines ainsi qu'au développement humain dans ces villes.

Nonobstant ces multiples contributions, le développement de ces marchés font face à des défis ou obstacles qui sont d'ordre structurel, conjoncturel et ceux liés aux aménagements. Ainsi, pour se développer et participer efficacement au développement des villes africaines, les marchés urbains devraient bénéficier d'une planification à court, moyen et long terme fiable, d'aménagements durables, de politique sectorielle et globale cohérente et applicables puis d'un encadrement administratif adéquat.

RÉFÉRENCES

- [1]. Agossou N. « Eléments pour le développement industriel de l'Afrique. », In L'armature du développement en Afrique. Karthala, pp. 201-211, 2010.
- [2]. Yata F. P. Ville et développement économique en Afrique : une approche par les comptes économiques sociaux, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 313 pages, 2006.
- [3]. Commission Européenne (CE). Le marché unique de l'Union Européenne, 2014. <http://ec.europa.eu/> consulté le 10-04-2022.
- [4]. Conseil Canadien du Commerce de Détail (CCCD). L'état du commerce de détail. 29 pages, 2010, www.ic.gc.ca/detail, consulté le 11-04-2022.
- [5]. Chanda T. Le chômage des jeunes en Afrique : une génération perdue ?, 2014, <http://www.rfi.fr/> consulté le 25-04-2022.
- [6]. Rubin C. Les marchés africains. Enoncé théorique de master en Architecture, SAR / ENAC / EPFL de Lausanne. 133 pages, 2015.
- [7]. Leyinda Lekingani U. E. Analyse des effets socio-économiques du commerce des aliments de rue dans la zone de Dakar : cas de la commune d'arrondissement de Ouakam. Mémoire d'ingénieur en planification économique, Ecole nationale d'économie appliquée. 67 pages, 2012.
- [8]. ONU-Habitat. L'état des villes africaines, gouvernance, inégalité et marché foncier urbain, Nairobi (Kenya), ONU-HABITAT, 279 pages, 2010.
- [9]. Compaoré G. « Mobilités et modalités de transport à Ouagadougou », in L'armature du développement en Afrique : industries, transports et communication. Karthala, pp 135-168, 2010.
- [10]. Dugot P. et Pouzenc M. Territoires du commerce et développement durable, Paris : Harmattan, 241 pages, 2010.
- [11]. Olanrewaju B. Smith, Paule Moustier, Luc J.A. Mougeot et Abdou Fall. Développement durable de l'agriculture urbaine en Afrique de l'ouest francophone : Enjeux, concepts et méthodes, Dakar, Ottawa, CIRAD, CRDI, 2004.
- [12]. Ba A. L'agriculture urbaine en Afrique : un potentiel vivrier sous-exploité face à l'insécurité alimentaire, 2014, <http://www.fondation-farm.org> Consulté le 28-01-2016.
- [13]. Diop Gueye Ndéye Fatou, Seck Wone Salimata et Sy Moussa. Agriculteurs dans les villes ouest-africaines : Enjeux fonciers et accès à l'eau, Dakar : IAGU, KARTHALA, CREPOS, 2009.
- [14]. Duteurtre G. « Commerce et développement de l'élevage laitier en Afrique de l'Ouest : une synthèse », In Revue d'élevage et de médecine vétérinaire des pays tropicaux : Elevage - Considérations générales ; Commerce, commercialisation et distribution ; Economie et politique du développement ; Economie de la production. Cirad, UR Systèmes d'élevage, TA C-18 / A, Campus international de Baillarguet, 34398 Montpellier Cedex 5, France, volume : 60 (numérotation 1-4), pp. 209-223, 2010.
- [15]. Ouédraogo Dénis, Sangaré Drissa, Tougma T. Arlette. « Gestion des risques en agriculture urbaine irriguée et consentement à payer pour une amélioration de la qualité de l'eau pour le maraîchage dans les villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso au Burkina », 2009.
- [16]. Dongmo T., Gockowski J., Hernandez S., Awono L.D.K & Mbang à Mouzon R. « L'agriculture périurbaine à Yaoundé : ses rapports avec la réduction de la pauvreté, le développement économique, la conservation de la biodiversité et de l'environnement », In Tropicultura. Numéro 23, 2004.
- [17]. Commission de l'Union africaine (CUA) et Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI). Commerce agricole africain : une récente croissance prometteuse pour la sécurité alimentaire et la résilience, 2014, <http://www.ifpri.org/> consulté le 23-04-2022.
- [18]. Bertonecello Brigitte, Bredeloup Sylvie, Pliez Olivier. « Hong Kong, Guangzhou, Yiwu : de nouveaux comptoirs africains en Chine », In Critique internationale 3/2009 (n° 44), p. 105-121, 2009. <http://www.cairn.info/> Consulté le 05-05-2022.
- [19]. Martin E. Sommet américano-africain : L'Amérique va-t-elle stimuler le progrès économique de l'Afrique ? 2014. <http://www.contrepoints.org/> consulté le 01-05-2022.
- [20]. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Contribuer au développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique : le rôle des secteurs public et privé, 2013, http://unctad.org/meetings/fr/SessionalDocuments/cimem6d2_fr.pdf Consulté le 19-06-2015.
- [21]. Uduak A. Impact de l'amélioration de la qualité de l'infrastructure routière régionale sur le commerce intra régional dans la CEDEAO. Passerelles, Volume 16 – Numéro 1., 2015. <http://www.ictsd.org/> consulté le 22-04-2022.

- [22]. Henry G. & Poisbeau F. L'Agence Française de Développement (AFD) et les équipements urbains marchands : 30 ans (1984-2014) de projets de réhabilitation de marchés en Afrique. 40 pages, 2015, <http://www.afd.fr/webdav/site/.../AFD-equipements-urbains-marchands-VF.pdf> consulté le 06-05-2022.
- [23]. Douillet M. Commerce et développement en Afrique subsaharienne : priorité à l'intégration régionale ou aux négociations à l'OMC ?, 2012, <http://www.fondation-farm.org/> consulté le 22-04-2022.
- [24]. Union Economique et Monétaire Ouest (UEMOA). Impact des Unions Monétaires sur les échanges commerciaux : Le cas de l'UEMOA, UEMOA, 21 pages, 2013.
- [25]. Chaleard J. L. « Marchés et vivrier marchand en Afrique occidentale : le cas de la côte d'ivoire », In Bart F. et BonvalloT J et Pourtier R., *Regard sur l'Afrique, historiens et géographes*, pp. 111-122, 2002.
- [26]. Hien P. C. et Compaoré M. Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours, DIST/CNRST, 374 pages, 2004.
- [27]. Golane S. M. Les équipements marchands dans la ville de Ouagadougou : cas du marché Sankariaré. Mémoire de maîtrise de géographie, université de Ouagadougou, 88 pages, 2006.
- [28]. Faure Y. et Labazee P. Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation, Paris, Karthala, 556 pages, 2002.
- [29]. Zongo D. Marché à bétail de Fada N'gourma : une infrastructure d'envergure sous régionale à intérêts multiples, 2013, <http://news.aouaga.com/>, consulté le 03-05-2022.
- [30]. Compaoré S. et al. Annuaire statistique, commune de Ouagadougou, 181 pages, 2010.
- [31]. Ilboudo D. Le marché de Kokologho : influences et impacts socio-économiques. Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Ouagadougou, 84 pages, 2012.
- [32]. Lomami S. L'économie informelle. Mémoire de Licence en droit, Université de Kinshasa, 73 pages, 2005.
- [33]. Commission économique pour l'Afrique (CEA-UN). Rapport d'examen africain sur les transports. 22 pages, 2009.
- [34]. Kayobola Kangombe T. Gestion des déchets solides des marchés urbains, cas du marché de Matete construit sur financement IDA à Kinshasa/RDC. Mémoire de master spécialisé en génie sanitaire et environnement, Institut international d'ingénierie de l'eau et de l'environnement de Ouagadougou, Burkina Faso. 83 pages, 2010.
- [35]. Massuyeau B. « La formation des prix dans le commerce transfrontalier : les produits manufacturés nigériens sur les marchés nord-camerounais », in *échanges transfrontaliers et intégration régional en Afrique subsaharienne*. Autre part, ISSN 1278-3986, pp. 163-180, 1998.
- [36]. Zoma V. Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA: le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Thèse de doctorat en Géographie, Université Ouaga I Pr Joseph Ki-Zerbo, 343 pages, 2019.
- [37]. Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). « Les circuits d'approvisionnement alimentaire des villes et le fonctionnement des marchés en Afrique et à Madagascar », in *Approvisionnement et distribution alimentaires des villes de l'Afrique francophone*. Dakar : FAO-ISRA, 46 pages, 1997.
- [38]. N'Bessa B. « Les marchés urbains de Cotonou : répartition géographique, fonctionnement, rôle économique et social », In *Echanges et réseaux marchands en Afrique*. Edition Karthala, pp. 89-99, 2010.
- [39]. Pacaud P. A & Filippi F. Rénover les marchés urbains: l'exemple de Bobo-Dioulasso, 11 pages, 2001.
- [40]. Kamara S. Croissance urbaine et gestion des infrastructures et équipements marchands à Dakar : cas des nouvelles centralités commerciales. Mémoire de maîtrise en géographie, Université Gaston Berger de Saint Louis au Sénégal, 109 pages, 2008.
- [41]. Bennafla K. « Mbaiboum : un marché au carrefour de frontière multiple », In *échanges transfrontaliers et intégration régional en Afrique subsaharienne*. ISSN 1278-3986, pp. 53-72, 1998.
- [42]. Meva'a Abomo D. « Logiques d'aménagement des marchés urbains ou construction du risque environnemental dans les villes du tiers-monde : l'exemple du marché MBOPPI à douala (Cameroun) », In *Laboratoire de Recherche en Géographie*. Université de Douala (Cameroun), 15 pages, 2006.
- [43]. Alain M. « Etat, politique urbaine et sociétés civiles : le cas africain », In *Le logement des pauvres dans les grandes villes du Tiers Monde*. Revue Tiers Monde, Vol. 29, No. 116, Publisher by: Armand Colin, pp. 1147-1169. <http://www.jstor.org/stable/23590911>. consulté le 07-05-2022, 1988.
- [44]. Rakodi C. Adopter une approche de l'urbanisation en Afrique centrée sur les populations, 2006. <http://www.un.org/> consulté le 17-04-2022.
- [45]. Delcourt L. « Explosion urbaine et mondialisation », in collection Alternatives Sud, Volume XIV 2007/2, Edition CETRI, Syllepse ; ISBN 978-2-84950-13-75. 200 pages, 2007.