

Problématique du Lotissement au Bénin: Impact du Coefficient de Réduction

Léopold Degbegnon (Benin)

Key words: Engineering survey; Land management; Legislation;

SUMMARY

La croissance économique et démographique de nos sociétés africaines et particulièrement du Bénin a engendré un besoin accru d'urbanisation. Les opérations de lotissement qui donnent naissance au tissu urbain, contribuent également à l'amélioration du cadre juridique de la gestion foncière qui a très peu évolué depuis l'accession du Bénin à la souveraineté internationale. Mieux les opérations de lotissement qui ont connu des résultats mitigés le long de l'histoire apportent une valeur ajoutée incommensurable aux parcelles de terrain. Au regard des événements ayant ponctué ces opérations au BENIN, la clarification de l'origine du lotissement et l'étude des différentes contingences qui l'ont jalonné dans le temps permettront de définir des bases plus saines qui concourront à la mise en place de tissus urbains gage d'un développement durable. Ainsi à l'origine et dans la tradition, la fondation d'une ville prend la forme d'un lotissement public. A cet effet, l'administration dessine sur le sol le périmètre de la nouvelle ville à créer, s'approprie ledit sol, affirme sa propriété par l'obtention d'un titre foncier, puis le divise en emprises publiques et en parcelles privées. Dans cette même pratique, l'adjonction d'un quartier nouveau, au-delà des limites initiales de la ville et du Titre Foncier primitif, est aussi réalisé sous la forme d'un lotissement. Au sens spécifique le lotissement est une opération d'urbanisme qui consiste à diviser un terrain, une propriété foncière en plusieurs parcelles destinées à la construction. Il vise à créer un tissu parcellaire ; un morceau de ville. Tel que défini, le lotissement ne concerne donc pas le cadre bâti existant mais consiste au contraire à préparer une nouvelle urbanisation, même limitée, en divisant une grande propriété foncière en petites parcelles destinées à la construction. Cependant depuis une vingtaine d'années au Bénin, cette opération vient après l'installation des populations et entraîne souvent des problématiques surtout avec l'application du coefficient de réduction. En effet, le coefficient de réduction représente le pourcentage de contribution en terrain de chaque présumé propriétaire au profit des ouvrages et domaines publics. Il est déterminé selon la formule suivante : $CR = \frac{SV + SE - (SVE + SEE)}{ST - (SVE + SEE)} \times 100$ avec $SV = ST - SL$ ST : Surface Totale traitée SL : Surface des Lots SV = Surface de la voirie projetée SE = Surface des terres réservées aux équipements SEE = Surface des équipements existants non revendiquée SVE = Surface de la voirie existante non revendiquée CR = Coefficient de réduction en pourcentage. Lorsque la surface de la voirie existante non revendiquée (SVE) et la surface des équipements existants non revendiquée (SEE) sont toutes nulles (le cas le plus fréquent), le coefficient de réduction devient élevé et se résume à la formule : $CR = \frac{SV + SE}{ST} \times 100$ Cependant, le coefficient de réduction est souvent un facteur de blocage dans les opérations d'aménagement urbain. En effet les populations sont toujours réticentes face à un coefficient élevé qui selon elles, entrainerait une diminution drastique de la superficie de leur parcelle au recasement. Pire, elles proposent souvent dans le but de réduire ce coefficient et par ricochet d'agrandir leur parcelle recasée,

non seulement de diminuer les emprises des voies projetées, mais aussi de supprimer certaines réserves foncières pour les équipements socioculturels, oubliant ainsi que le lotissement d'aujourd'hui trace la ville de demain. Le constat est que les niveaux élevés de division parcellaire entraînent pendant le lotissement, l'implantation de parcelles de superficie variable d'une part mais aussi et surtout de parcelles de petites superficies qui sont souvent effilées, ressemblant parfois à des passages ; et ce à cause de l'uniformité des largeurs des îlots ($50m \leq l \leq 60m$). Ceci est d'autant plus déplorable que les parcelles implantées dans les lotissements pendant la période coloniale et au lendemain des indépendances étaient de superficies variantes entre $800m^2$ et $450m^2$ (fig. 1) alors que les emprises minimales des voies étaient de 15mètres avec un grand nombre de voies de 20mètres. Pour revenir à une telle urbanisation offrant un meilleur cadre de vie aux populations, il faut alors définir à partir d'un coefficient de réduction moyen, la superficie minimale d'apport acceptable à l'état des lieux pour que la superficie à implanter après prélèvement du coefficient de réduction soit au moins égale à $500m^2$. Et ce en appliquant un coefficient de réduction moyen de 0,38 issu de la moyenne des valeurs appliquées actuellement dans les Communes de Sèmè- Kpodji, Cotonou et d'Abomey Calavi qui ne sont pas des moindres en République du Bénin. Ce coefficient moyen de 37% a été maximisé à 38% pour prendre en compte une emprise des voies de 12 mètres par comparaison à la moyenne de 10mètres implantée dans les lotissements depuis 1990

