

NUMERO SPECIAL / SEPTEMBRE 2021



Sous la direction de Koffi Ganyo AGBEFLE

# REVUE DELLA/AFRIQUE

TOME 3 - SOCIOLOGIE, ANTHROPOLOGIE,  
GÉOGRAPHIE / SCIENCES SOCIALES

NUMERO SPECIAL / SEPTEMBRE 2021



TOME 3 - SOCIOLOGIE, ANTHROPOLOGIE, GÉOGRAPHIE

REVUE DELLA / AFRIQUE

ISBN 978-2-9537299-3-1



ISBN



9 782953 729931

**REVUE DELLA/AFRIQUE**  
**NUMERO SPECIAL / SEPTEMBRE 2021**  
**ISBN 978-2-9537299-3-1**

**Directeur de Publication de ce numéro**  
**Koffi Ganyo AGBEFLE**

**Equipe de relecture**

AGBEFLE Koffi G, [koffiganyoa@yahoo.fr](mailto:koffiganyoa@yahoo.fr)

TREMBLAY Christian, OEP Paris France

RICHEVAUX Marc, Institut CEDIMES, France

**Tome 3 : Histoire, Géographie, Science politique**  
**et autres sciences sociales**

## **Comité scientifique**

- AFELI Kossi Antoine, Lomé, Togo
- AGRESTI Giovanni, Naples « Federico II », Italie
- BADASU Cosmas. K., Legon, Ghana,
- BOUSTANY Daisy, Montréal, Canada
- DAO Yao, Lyon 2, France
- DEVRIESERE Viviane, Isfec Aquitaine, France
- DUMONT Pierre, Montpellier 3, France
- HANANIA Lilian, Paris, France
- KIANGBENI Kévin, Brazaville, Congo
- KOUDJO Bienvenu, Abomey Calavi, BENIN
- LEMAIRE Eva, Université d'Alberta, Canada
- LEZOU KOFFI Aimée Danielle, UFHB, Cocody, Côte d'Ivoire
- MAURER Bruno, Montpellier 3, France
- NAPON Abou, Ouagadougou, Burkina Faso
- NUTAKOR Mawushi, Ghana, Legon
- RAONISON N'jaka, Antanararivo, Madagascar
- SANDS Sarah, Strasbourg, France
- TCHEHOUALI Destiny, Montréal, Canada
- TCHAGNAOU Akimou, Université de Zinder, Niger
- YEBOUA Kouadio D., Legon, Ghana
- YENNAH Robert, Ghana, Legon

**REVUE DELLA/AFRIQUE**  
**NUMERO SPECIAL / SEPTEMBRE 2021**  
**ISBN 978-2-9537299-3-1**

**Mise en forme :** KPATI Adzo Dzinedzomi, ACAREF/Bureau Afrique,  
Lomé

**Maquette de couverture :** AMEWOU Koffi, Infographiste,  
ACAREF/Bureau Afrique, Lomé

## **Présentation de la Revue DELLA**

**1- Nature, champs disciplinaires et périodicité de la Revue** La revue DELLA se veut une revue scientifique pluridisciplinaire, mieux transdisciplinaire dont les principaux domaines d'intervention sont les lettres, langues, sciences humaines et sociales. En d'autres termes, cette revue est ouverte à la communauté des enseignants et/ou chercheurs en éducation, en linguistique et en didactique des langues qui sont en relation avec un large spectre de sensibilités scientifiques : histoire, sociologie, psychologie, littérature, pédagogie, philosophie, traduction, etc. donnant lieu à deux tomes par numéro depuis 2019.

DELLA est une revue semestrielle. Elle paraît deux fois l'an (en février et en Août). En cas de nécessité, elle peut se consacrer à la publication des numéros spéciaux. La revue peut aussi faire un appel à thématique définie.

### **2- Langue de publication**

Revue Francophone par excellence, DELLA accepte et publie uniquement des textes écrits en français. Chaque article comporte cependant un résumé en anglais ou dans une langue nationale du pays de l'institution d'attache de l'auteur (voir les consignes aux auteurs). Dans des cas extrêmes, la Direction de la revue peut autoriser une publication dans une autre langue autre que le français. L'auteur devra donc faire préalablement la demande auprès des responsables de la revue.

## Les consignes de la Revue DELLA aux auteurs

**Titre-** L'auteur formule un titre clair et concis (entre 12 et 15 mots). Le titre centré, est écrit en gras, taille 14.

**Mention de l'auteur-** Elle sera faite après le titre de l'article et 2 interlignes, alignée à gauche. Elle comporte : Prénom, NOM (en gras, sur la première ligne), Nom de l'institution (en italique, sur la deuxième ligne), e-mail de l'auteur ou du premier auteur (sur la troisième ligne). L'ensemble en taille 10.

**Résumé** - L'auteur propose un résumé en français et en anglais ou en la langue officielle du pays de l'institution d'attache de l'auteur. Ce résumé n'excède pas 250 mots. Il limite son propos à une brève description du problème étudié et des principaux objectifs à atteindre. Il présente à grands traits sa méthodologie. Il fait un sommaire des résultats et énonce ses conclusions principales.

**Mots-clés** - Ils accompagnent le résumé. Se limiter à 3 mots minimum et 5 mots maxi. Les mots-clés sont indiqués en français et en anglais.

**NB** : Le résumé est rédigé en italique, taille 10. Les mots-clés sont écrits en minuscules et séparés par une virgule. L'ensemble (titre + auteur+ résumé (français et anglais) + mots-clés) doit tenir sur une page.

### Introduction

- La problématique : l'auteur expose clairement la question abordée tout au long de l'article et justifie son intérêt. Il formule des hypothèses qui sont des réponses provisoires à la question.
- La méthodologie et les principaux résultats : l'auteur précise la raison du choix d'une méthode particulière et les outils utilisés de collecte des données, si nécessaire. Il cite ses principaux résultats. Il annonce son plan.

## Développements

- Le contexte : l'auteur situe la question posée dans son environnement théorique en donnant des références théoriques et en évoquant les apports d'autres chercheurs.
- La méthode : l'auteur explique en détails comment il a mené son étude et quel est l'intérêt d'utiliser ses outils de collecte de données par rapport aux hypothèses formulées.
- Les résultats (si le papier n'est pas uniquement conceptuel) : l'auteur présente un résumé des données collectées et les résultats statistiques qu'elles ont permis d'obtenir. Il commente les tableaux et graphiques.
- La discussion : l'auteur évalue les résultats qu'il obtient. Il montre en quoi ses résultats répondent à la question initiale et sont en accord avec les hypothèses initiales. Il compare ses résultats avec les données obtenues par d'autres chercheurs. Il mentionne certaines des faiblesses de l'étude et ce qu'il faudrait améliorer en vue d'études futures.

**Conclusion** - L'auteur résume en quelques paragraphes l'ensemble de son travail. Il souligne les résultats qui donnent lieu à de nouvelles interrogations et tente de suggérer des pistes de recherche susceptibles d'y apporter réponses.

**Bibliographie** - Il reprend tous les livres et articles qui ont été cités dans le corps de son texte.

## Conseils techniques

**Mise en page** - Marges : haut 2 cm, bas 2 cm, gauche 2,5 cm, droite 2 cm.

**Style et volume** – Garamond, taille 14 pour le titre de l'article et pour le reste du texte Garamond taille 12 (sauf pour le résumé, les mots-clés et la bibliographie qui ont la taille 10), interligne 1,5 ; sans espace avant ou après. Le texte ne doit pas dépasser 15 pages (minimum de 10 pages & maximum de 15pages). Le titre de l'article, l'introduction, les sous-titres

principaux, la conclusion et la bibliographie sont précédés par deux interlignes et les autres titres/paragraphes par une seule interligne.

**Titres et articulations du texte** - Le titre de l'article est en gras, aligné au centre. Les autres titres sont justifiés ; leur numérotation doit être claire et ne pas dépasser 3 niveaux (exemple: 1. – 1.1. – 1.1.1.). Il ne faut pas utiliser des majuscules pour les titres, sous-titres, introduction, conclusion, bibliographie.

**Notes et citations** - Les citations sont reprises entre guillemets, en caractère normal. Les mots étrangers sont mis en italique. Le nom de l'auteur et les pages de l'ouvrage d'où cette citation a été extraite, doivent être précisés à la suite de la citation. Exemple : (Afeli, 2003 :10) NB : Les notes de bas de page sont à éviter autant que possible.

**Tableaux, schémas, figures** - Ils sont numérotés et comportent un titre en italique, au-dessus du tableau/schéma. Ils sont alignés au centre. La source est placée en dessous du tableau/schéma/figure, alignée au centre, taille 10.

## **Présentation des références bibliographiques :**

**Dans le texte** : les références des citations apparaissent entre parenthèses avec le nom de l'auteur et l'année de parution ainsi que les pages. Exemple : (Maurer, 2010 : 15). Dans le cas d'un nombre d'auteurs supérieur à 2, la mention et al. en *italique* est notée après le nom du premier auteur. En cas de deux références avec le même auteur et la même année de parution, leur différenciation se fera par une lettre qui figure aussi dans la bibliographie (a, b, c, ...).

**A la fin du texte** : **Pour les périodiques**, le nom de l'auteur et son prénom sont suivis de l'année de la publication entre parenthèses, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en *italique*, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des

pages. Lorsque le périodique est en anglais, les mêmes normes sont à utiliser avec toutefois les mots qui commencent par une majuscule.

**Pour les ouvrages**, on note le nom et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication entre parenthèses, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication et du nom de la société d'édition.

**Pour les extraits d'ouvrages**, le nom de l'auteur et le prénom sont à indiquer avant l'année de publication entre parenthèses, le titre du chapitre entre guillemets, le titre du livre en italique, le lieu de publication, le numéro du volume, le prénom et le nom des responsables de l'édition, le nom de la société d'édition, et les numéros des pages concernées.

**Pour les papiers non publiés, les thèses etc.**, on retrouve le nom de l'auteur et le prénom, suivis de l'année de soutenance ou de présentation, le titre et les mots « rapport », « thèse » ou « papier de recherche », qui ne doivent pas être mis en italique. On ajoute le nom de l'Université ou de l'Ecole, et le lieu de soutenance ou de présentation.

**Pour les actes de colloques**, les références sont traitées comme les extraits d'ouvrages avec notamment l'intitulé du colloque mis en italique. Si les actes de colloques sont sur CD ROM, indiquer : les actes sur CD ROM à la place du numéro des pages.

**Pour les papiers disponibles sur l'Internet**, le nom de l'auteur, le prénom, l'année de la publication entre parenthèses, le titre du papier entre guillemets, l'adresse Internet à laquelle il est disponible et la date du dernier accès.

## SOMMAIRE

1. **LES PREMIERES ELECTIONS PROFESSIONNELLES AU NIGER: ENJEUX ET PERSPECTIVES\_ Abdoulaye SEIDOU (Niger)..... 12**
2. **DE LA DETENTION A LA LIBERATION D'UN CAPTIF PRIS EN OTAGE DANS L'ADAMAOUA (CAMEROUN) 1990 à 2020\_ Alim ISHAGAH (Cameroun)..... 29**
3. **L'UNION NATIONALE DES TRAVAILLEURS AU NORD-CAMEROUN A L'EPREUVE DU MONOLITHISME SYNDICAL (1972-1982)\_ Appolinaire BAIDOU (Cameroun)..... 44**
4. **DETERMINANTS BIOPHYSIQUES ET HUMAINS DE L'ENTREPRENARIAT EN AGROBUSINESS DANS LA BASSE VALLEE DE L'OUEME (BENIN)\_ Bénisse Gbètonougbo GBEDJI et Al. (Bénin)..... 57**
5. **LA DECENTRALISATION ET LE POUVOIR LOCAL DANS LA VALLEE DU LOGONE\_ Boniface BOMGA DAKOLE (Cameroun)..... 82**
6. **LES ACTEURS POLITIQUES CAMEROUNAIS ET LE DISCOURS NUMERIQUE DU VIVRE-ENSEMBLE : ENTRE VISION ET ARGUMENTATION\_ Christian MANGA (Cameroun)..... 94**
7. **FACTEURS INFLUENÇANT LA PRODUCTIVITE DU RIZ DANS LA COMMUNE DE MALANVILLE AU NORD-BENIN\_ Dine Souradjou ASSOUMA et Al. (Bénin)..... 108**
8. **UN NOUVEAU PLAN D'ACTION POUR L'EMERGENCE DE LA POLITIQUE ET DE L'ECONOMIE RURALE AGRICOLE AU SENEGAL \_ Elhadji Baba, MBAYE (Sénégal)..... 122**
9. **ACTEURS AGROTOURISTIQUES ET ENJEUX DE DEVELOPPEMENT SOCIAL DES CAMPAGNES : CAS DE LA MENOUA (H.T.O).\_ Franky Malco ZEUFACK et Al. (Cameroun)..... 136**

10. **LE TRANSPORT ROUTIER ET LA CROISSANCE SOCIO-ECONOMIQUE DANS LA VILLE DE NGAOUNDERE (CAMEROUN)**\_ Issa HAMIDOU (*Cameroun*)..... 154
11. **LES POSTES ADMINISTRATIFS À L'AUBE DE LA COLONISATION DANS LA RÉGION DE SAN PEDRO**\_ Jean – Jacques AHOUE (*Côte d'Ivoire*) ..... 172
12. **CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS À ABIDJAN-GESCO (CÔTE D'IVOIRE)**\_ Koffi Bertrand YAO (*Côte d'Ivoire*)..... 183
13. **PERCEPTIONS PAYSANNES DES EFFETS SOCIOECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DES CRISES CLIMATIQUES DANS LES COMMUNES DE LOKOSSA ET DE DOGBO**\_ Marcel KOMADAN et Al. (*Bénin*)... 199
14. **ETUDE DES GROUPEMENTS D'ENTRAIDE RECIPROQUE DE MAIN-D'ŒUVRE AGRICOLE DE RECOLTE DE COTON « WOUROU » DANS LA COMMUNE DE BANIKOARA AU NORD-OUEST DU BENIN.**\_ Laurent KPINKOUN et AL. (*Bénin*)..... 218
15. **LA DEMOCRATIE ET SES TARES A L'EPREUVE DU CONTEXTE AFRICAIN**\_ Madougou BARAO (*Niger*) 232
16. **VULNERABILITE DE L'AGROTOURISME AUX PERTURBATIONS CLIMATIQUES DANS LA COMMUNE DE TANGUIETA (NORD BENIN)**\_ Mathieu Adriano SANHOUÉKOUA et AL. (*Bénin*) 247
17. **REFLEXION SUR LA CONSTATATION DES INFRACTIONS DOUANIERES A L'EPREUVE DU DROIT MALIEN.**\_ Oumar CAMARA & Mohamed BERTHE (*Mali*)..... 269
18. **ANALYSE POLLINIQUE DE L'ATMOSPHERE ET INFESTIONS RESPIRATOIRES AIGUËS (IRA) DANS LE "HOLLIDJE" AU SUD BENIN**\_ Mounirou SEIDOU et AL. (*Bénin*)..... 284

19. **EVALUATION DE LA PERFORMANCE DES PRATIQUES DE GESTION DE LA FERTILITE DES SOLS SUR LES RENDEMENTS AGRICOLES DANS LES COMMUNES DE BEMBEREKE ET DE SINENDE AU NORD-BENIN\_** Moussibaou TASSOU et Al. (*Bénin*)..... 295
20. **PRODUCTIVITE DES MODES DE VENTE DES NOIX DE CAJOU AU CENTRE ET AU NORD BENIN\_** Olouhitin Mouléro Franck Ronald ADJOBBO & Afouda Jacob YABI (*Bénin*)..... 313
21. **LE CHERCHEUR D'AFRIQUES D'HENRI LOPES : ENTRE CEDIPE ET HAMLET\_** Ouaga-Ballé DANAÏ OYAGA (*Gabon*).... 331
22. **MODERNISATION DU PEAGE ROUTIER AU CAMEROUN (1993-2020) : QUAND LA « GUERRE DES RESEAUX » BLOQUE LE PROJET\_** Roméo Aimé KOUANOU (*Cameroun*).... 346
23. **CONTRIBUTION DU PORT DE COTONOU AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU BENIN\_** Vodoungnon Anignikin PADONO & Benjamin S. ALLAGBE (*Bénin*) ..... 362
24. **EVOLUTION DE LA POPULATION AGRICOLE ET SECURITE ALIMENTAIRE DANS LA COMMUNE DE KLOUEKANME AU BENIN\_** Cossi Guy WOKOU et Al. (*Bénin*)..... 379
25. **LA GESTION COMMUNE DES RESSOURCES NATURELLES PAR LES COOPERATIVES DE LA VALLEE DU SOUROU (BURKINA FASO) : CAS DE L'EAU ET DU FONCIER (1985-2020)\_** Zara DAO (*Burkina Faso*)..... 396
26. **CARACTERISATION SOCIO-SPATIALE DE L'ACCUEIL DES REFUGIES AU CAMEROUN\_** Joseph Yves ZOA ZOA et Al. (*Cameroun*)..... 416
27. **PENSÉES ET RÉFLEXIVITÉS SUR LA NATURE POLITIQUE DU CODE PÉNAL CAMEROUNAIS DU 12 JUILLET 2016\_** Martin Raymond Willy MBOG IBOCK (*Cameroun*)..... 433

# CONTRIBUTION DU PORT DE COTONOU AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU BENIN

**Vodoungnon Anignikin PADONOU**

*Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR) de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin)*

*Pan African University of Governance Humanities and Social Sciences (PAUGHSS),*

*Siège institutionnel Université de Yaoundé 2 (Cameroun)*

*anignikinpadonou@hotmail.com*

**Benjamin S. ALLAGBE**

*Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR) de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin)*

## Résumé

*Les flux ou trafics sur le territoire portuaire sont des indices d'activités à caractère économique. Ils permettent de jauger de l'importance des échanges commerciaux, ainsi que des effets ou incidences financières qu'ils génèrent sur la chaîne des transports, des activités portuaires et maritimes. Les pays de l'hinterland de l'UEMOA (Burkina-Faso, Mali et Niger) utilisent le port de Cotonou pour l'acheminement de leurs marchandises à destination ou en provenance de l'extérieur. L'objectif global de ce travail est d'analyser la contribution du port de Cotonou au développement économique du Bénin.*

*La recherche documentaire, l'observation directe et les enquêtes de terrain sont les techniques utilisées pour bien collecter les données. Le questionnaire adressé aux opérateurs économiques, opérateurs portuaires concessionnaires, transporteurs et conducteurs. Ainsi, cinq cent cinquante-neuf (559) acteurs socio-professionnels du domaine portuaire et maritime ont été enquêtés.*

*Les résultats obtenus ont montré que l'économie du Bénin est tributaire des échanges extérieurs (90%) qui se font par les activités portuaires et maritimes, soit 80 à 85% des recettes douanières, soit 45 à 50% des recettes fiscales et plus 50% de la richesse nationale du pays. L'étude révèle que les opérateurs économiques interrogés estiment que, le port de Cotonou (83,2%) est le principal port de débarquement de leurs produits, suivis du port de Lomé (15,5%) et le complexe portuaire de Lagos (1,3%). De même, les opérations d'embarquement pour l'expédition des produits, ces opérateurs économiques privilègent toujours le port de Cotonou (93%) contre 7% pour le port de Lomé.*

**Mots clés :** Port de Cotonou, développement, économique, Bénin

## Abstract

*Flows or traffic in the port territory are indicators of economic activities. They allow us to gauge the importance of trade, as well as the effects or financial impact that they generate on the transport chain, port, and maritime activities. The countries in the UEMOA hinterland (Burkina Faso, Mali, and Niger) use the port of Cotonou to transport their goods to and from outside the country.*

*The overall objective of this work is to analyse the contribution of the port of Cotonou to the economic development of Benin.*

*Documentary research, direct observation and field surveys are the techniques used to collect data. The questionnaire addressed to economic operators, concessionary port operators, transporters, and drivers. Thus, five hundred and fifty-nine (559) socio-professional actors in the port and maritime field were surveyed.*

*The results showed that Benin's economy is dependent on foreign trade (90%), which is carried out through port and maritime activities, representing 80 to 85% of customs revenue, 45 to 50% of tax revenue and more than 50% of the country's national wealth. The study reveals that the economic operators interviewed consider that the port of Cotonou (83.2%) is the main port of landing of their products, followed by the port of Lomé (15.5%) and the port complex of Lagos (1.3%). Similarly, for product shipment operations, these economic operators always prefer the port of Cotonou (93%) compared to 7% for the port of Lomé.*

**Keywords:** Port of Cotonou, development, economic, Benin

## Introduction

Les ports sont des entités caractérisées par une multitude d'acteurs (sociétés logistiques, autorités portuaire, transporteurs routiers, etc.) et d'activités (manutention, administration, amarrage, etc.) (Bagoulla et al., 2014 : 161). Ainsi, les acteurs portuaires (africains, américains, asiatique et européens) font face à un environnement dynamique et incertain, tant au niveau de la réglementation des institutions nationales et internationales, à l'accessibilité de l'hinterland portuaire qu'au niveau de la concurrence. Le développement de l'intégration économique régionale et l'accélération de la mondialisation des échanges ont profondément modifié le rôle des différents acteurs de la plate-forme portuaire et maritimes, de même que la place des ports dans l'organisation des flux.

En effet, le développement de l'activité portuaire en Afrique subsaharienne serait dû en grande partie aux trafics de produits qui animent les importations et exportations. Ces trafics de marchandises naissent et se développent en fonction de plusieurs critères (N'guessan, 2018 : 189) à savoir : les offres portuaires, les infrastructures portuaires et les infrastructures de transports. Cependant, L'accès aux marchés des échanges commerciaux internationaux, de nos jours n'est possible grâce aux ports qui en assurent plus des 2/3 des échanges intercontinentaux (Goussot, 1998 : 67).

Au sein de l'espace UEMOA, le port de Cotonou détient une place stratégique pour la desserte des marchandises en provenance ou en

destination des pays du Sahel (Burkina-Faso, Mali et Niger). Même si, ce dernier est confronté à la concurrence directe des ports de Lomé et Lagos. Le port de Cotonou est une plate-forme tournante qui sert d'interface entre les pays du Nord et les hinterlands de l'UEMOA en facilitant l'importation des produits manufacturés et l'exportation des produits locaux et miniers.

En dépit de son importance capitale (port de Cotonou) pour les économies nationales du Bénin et des pays de l'hinterland de l'UEMOA, le port de Cotonou contribue au développement économique du Bénin et à la desserte des pays enclavés. La présente étude vise à analyser la contribution du port de Cotonou dans le développement économique du Bénin. Pour ce faire, la réflexion s'articule autour de trois points mettant en évidence l'évolution du trafic des différents types de navires commerciaux accostant au port de Cotonou, l'évolution du tonnage des importations et des exportations, et l'importance économique du trafic transit des pays du Sahel.

### **Situation géographique**

Le port de Cotonou, est un port artificiel construit entre novembre 1959 et juin 1965, à environ 30 kilomètres de la capitale politique du Bénin (Porto-Novo). Il est situé sensiblement à égale distance des ports de Lomé au Togo à 135 km à l'Ouest et de Lagos au Nigéria à 115 km à l'Est. Le port de Cotonou est un port en eau profonde à caractère maritime, implanté sur une côte basse sablonneuse en bordure sud de la capitale économique du Bénin, la ville de Cotonou.

Historiquement, le port de Cotonou est mis en service depuis le 1<sup>er</sup> août 1965, c'est un héritage du warf construit dans les années 1861, il fait office de siège d'une multitude d'activités économiques et constitue par conséquent la plate-forme tournante des échanges commerciaux très important pour l'économie nationale du Bénin. La figure 1 montre le port de Cotonou et ses installations.

**Figure 1 :** *Port de Cotonou et ses installations*



**Source :** *Google earth, 2020*

La zone portuaire du port de Cotonou représente une superficie d'environ 400 000 m<sup>2</sup> et les plans d'eaux gagnés sur la mer du littoral sont abrités par deux digues. La position géographique du port de Cotonou, lui permet d'occuper une position privilégiée sur le trafic maritime de la côte ouest-africaine. Plate-forme logistique d'intenses activités, le port abrite plusieurs opérateurs économiques publics et privés de multicultures qui y opèrent.

### **Outils et méthodes**

Pour réaliser cette étude, nous avons fait appel à la revue documentaire, à l'observation directe et à l'entretien.

La revue documentaire s'est appuyée sur la consultation de divers ouvrages scientifiques, publications et rapports établis par des institutions spécialisées et organismes. Elle s'est faite au centre de documentation du port de Cotonou, du Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB), les bibliothèques (ULB et UAC). La littérature

recueillie sur Internet à partir de divers sites fait partie intégrante de la recherche des informations utiles à la démonstration.

L'observation directe a eu lieu au port de Cotonou, lors de des travaux de terrain (entretiens et enquêtes) entre juin et novembre 2020. Nous avons pu visiter l'ensemble du domaine portuaire et ses banlieues, ainsi que les corridors de transit.

L'échantillonnage a été fait grâce à la méthode de Schwartz (1995). Sa formule s'énonce comme suit :  $N = Z\alpha^2PQ / d^2$

Avec les paramètres suivants :

- N : taille de l'échantillon par usager utilisateur du port ;
- $Z\alpha^2$  : écart fixé à 1,96 correspondant à un degré de confiance de 95 % ;
- P : nombre d'enquêtés de la structure/ nombre total d'enquêtés de l'ensemble de toutes les structures choisir pour mener l'étude de la recherche ;
- Q : 1-P ;
- d : marge d'erreur qui est égale à 5 %.

En procédant ainsi par catégorie d'acteur, un taux d'échantillonnage de 60 % est appliqué au résultat pour déterminer le nombre exact de ménage à enquêter. Nous avons élaboré un questionnaire adressé à 559 enquêtés répartis selon les groupes socioprofessionnels. Tous ces acteurs, ont été pris au hasard compte tenu de leur mobilité, leur disponibilité et leur relation avec la plate-forme portuaire de Cotonou.

L'analyse des résultats a été appuyée par le modèle de l'espace économique et de localisation. Le dépouillement des fiches d'enquêtes est fait manuellement et les données sont saisies avec les logiciels Access et Word. Les traitements statistiques et graphiques sont faits avec le tableur Excel. Cette démarche a conduit aux résultats ci-après.

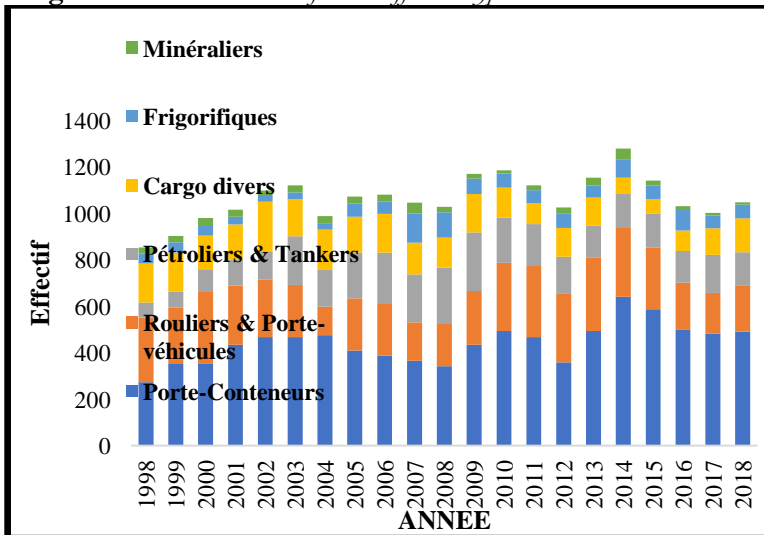
## Résultats

### Evolution du trafic des différents types de navires commerciaux accostant au port de Cotonou

Au port de Cotonou, on a trois types de navires qui accostent, il s'agit des navires de recherches maritimes, des navires commerciaux et des navires des dons et santé. Au cours de la période de 1998 à 2018, le

trafic des navires a connu une évolution croissance surtout les navires commerciaux dans leurs ensembles. De 854 navires commerciaux en 1998, le port de Cotonou est passé à 1 047 navires commerciaux en 2018, soit 23 % de hausse du trafic. La figure 2 illustre l'évolution du trafic des différents types de navires commerciaux accostant au port de Cotonou.

**Figure 2 :** Evolution du trafic des différents types de navires commerciaux



Source : Vodoungnon Anignikin PADONOU, service statistique DCM/PAC, 2020

De 1998 à 2010, on a constaté une croissance progressivement constante du nombre de navires au port de Cotonou à un taux de croissance de 38,88 %, marqué par une diminution du nombre constaté en 2004, 2007, 2008. A partir de 2009, les terminaux ont été mis en exploitation, et l'espace portuaire fut réorganisé suivant les types de marchandises accueillit au port de Cotonou. Grâce à ces divers travaux d'aménagement de l'espace portuaire et d'extension des infrastructures d'accostage des navires et d'accueil des marchandises, le temps d'enlèvement des marchandises fut réduit un peu.

La figure 2 montre qu'entre 1998 et 2018, que le port de Cotonou a accueilli plus de 22 346 navires commerciaux toutes catégories confondues, en moyennes on a : 442 porte-conteneurs soit 41,54 %,

241 rouliers et porte-véhicules (22,65 %), 160 pétroliers et tankers (15,04 %), 137 cargo-divers (12,88 %), 58 frigorifiques (5,45 %) et 26 navires minéraliers (2,44 %).

Au cours de la période de 1998-2018, on dénombre : 9 282 navires de porte-conteneurs, 5 056 navires rouliers, 3 351 navires pétroliers et tankers, 2 881 navires de cargo divers, 1 225 navires frigorifiques et 551 navires minéraliers. Ainsi les navires porte-conteneurs ont largement prédominés sur les autres navires commerciaux sur toute la période, suivi des rouliers, cargo-divers et autres navires.

En fait, en 1998, la mise en exploitation du quai de la société Oryx SA a permis d'accueillir plus de navires pétrolier et tanker au port de Cotonou. De même, au début des années 2000 le port de Cotonou a bien démarré la conteneurisation des marchandises et a pu développer un bon trafic roulier. Cette conteneurisation participe à l'augmentation du trafic, qui s'est accentuée au cours de cette dernière décennie (2010-2019) avec la construction de nouvelles infrastructures et l'acquisition d'équipements modernes.

Par ailleurs, les échanges du port de Cotonou avec l'arrière-pays se sont diversifiés et étendus. Les produits les plus importés sont les céréales, les produits alimentaires et les hydrocarbures.

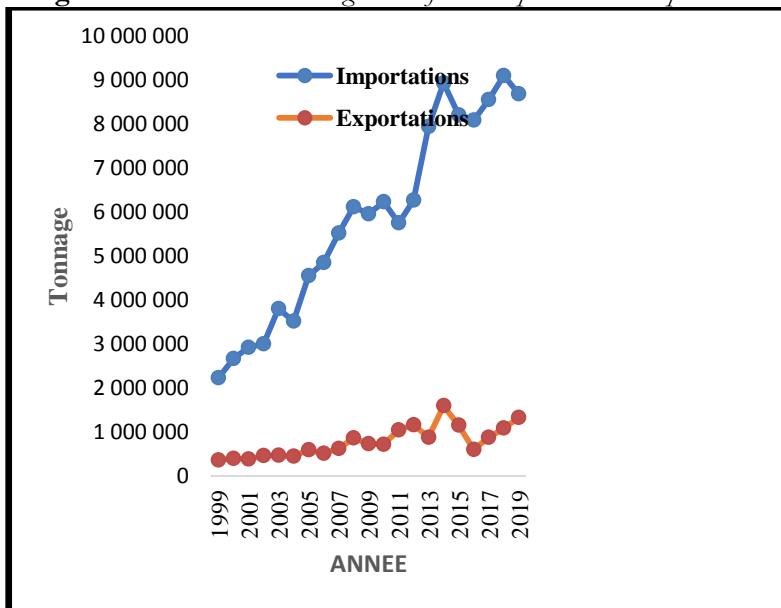
### **Evolution du tonnage des importations et des exportations**

Le trafic portuaire du port de Cotonou est constitué des importations et des exportations de tout genre à destination ou en transit au port de Cotonou.

Ainsi, les importations concernent les produits tels que les produits alimentaires, les céréales et assimilés, les engrais et insecticides, le calcaire et le laitier, les matériaux de construction, les lubrifiants et bitumeux, le matériel, les véhicules et pièces, le soufre, les hydrocarbures, le clinker, le gypse et les divers.

En outre, à l'exportation, on a les graines de coton et le coton, les noix de cajou et de karité, les huiles végétales, les tourteaux, les bois, autres produits conteneurisés et non. L'évolution du trafic en tonnage des importations et exportations du Bénin sur ces vingt et une dernières années est illustrée par la figure 3.

**Figure 3 :** Evolution du tonnage du trafic des importations et exportations



**Source :** *Vodoungnon Anignikin PADONOU, service statistique DCM/PAC, 2020*

La figure 3 montre que de 1999 à 2019, les importations et les exportations du port de Cotonou ont progressé dans leur ensemble mais, à des échelles différentes. La majorité des échanges extérieurs du Bénin passent par le port de Cotonou. En effet, au port du Bénin comme dans la plupart des ports de l'espace de l'UEMOA, on observe à une évolution des trafics caractérisée par un déséquilibre quasi dominant et permanent des importations sur les exportations.

On constate que les importations représentent annuellement 84,47 % contre 15,53 % pour les exportations (pour la période 2019). Les importations représentent en temps normal, six à sept fois les exportations. Depuis 2000, on observe une large progression des importations aux dépens des exportations. Cela serait dû à la baisse significative des produits d'exportation et la hausse des produits manufacturés importés (très demandé sur le marché de consommation local). De même, on constate une très légère amélioration des produits d'exportation, ainsi que celui des réexportations depuis les années 2011.

En fait, les exportations de cette dernière décennie des produits du coton, les grains du coton, des noix de cajou brutes et des oléagineux sur les marchés européens et asiatiques... ont propulsés les exportations béninoises.

De tout ce qui précède, il ressort que le port de Cotonou est un port de service commercial, donc d'échanges en termes d'importation et d'exportation de marchandises. Celles-ci sont pourvoyeuses de devises pour les différents acteurs de la chaîne des transports, d'activités portuaires et maritimes en amont tout comme en aval.

### **Importance économique du trafic transit des pays du Sahel**

Les échanges extérieurs portuaires constitués des importations et des exportations représentent plus de 90 % du commerce extérieur de marchandises du Bénin. De même, la part du trafic transit portuaire occupe une place importance dans l'économie nationale du Bénin, grâce à ses retombés financières.

En effet, le port de Cotonou enregistre un trafic de transit important en provenance et/ou à destination des pays enclavés d'Afrique et surtout ceux de l'espace UEMOA. En fait, le trafic transit est une partie du trafic international qui correspond aux importations et exportations de produits de tout genre empruntant la voie maritime.

Le trafic transit au port de Cotonou a connu un accroissement très rapide depuis la mise en œuvre du nouveau port de Cotonou dans les années 65. En effet, les marchandises en transit au port de Cotonou en provenance et en destination des pays du Sahel sont pour la plupart des exportations et des importations.

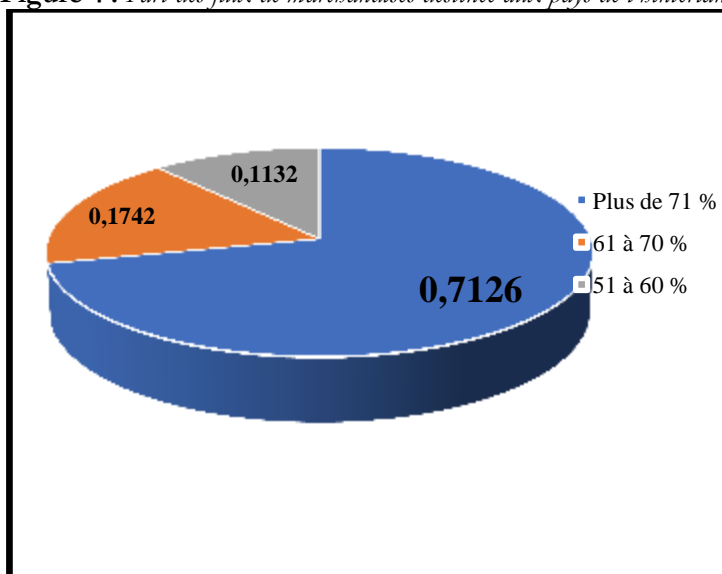
#### ***3.3.1 Flux de marchandises destinées aux pays de l'hinterland***

Les produits destinés à l'exportation en provenance des pays enclavés de l'UEMOA sont constitués de façon générale des produits agricoles (karité, noix de cajou, graines de coton, coton et les peaux tannées...) et les produits miniers (uranium, uranate, pétrole, charbon...). Cependant, les produits d'importation en transit au port de Cotonou en destination de l'hinterland sont constitués des produits alimentaire (riz, farine de blé, le sucre et les céréales), des matériaux de construction, de véhicules et pièce détachées, des hydrocarbures, des produits chimiques (engrais, insecticides, bitumineux et lubrifiants) et soufre. Parmi les produits d'importation des pays enclavés utilisateurs

du port de Cotonou, les produits alimentaires détiennent une place importante dans le trafic transit. Cependant, chaque pays du Sahel a ses dominantes.

Selon les acteurs des activités maritimes et portuaires enquêtés, une grande partie des marchandises est destinée aux marchés de consommation des pays de l'hinterland. La figure 4, illustre la part des flux de marchandises destinée aux pays de l'hinterland d'après les opinions des enquêtés.

**Figure 4 :** *Part des flux de marchandises destinée aux pays de l'hinterland*

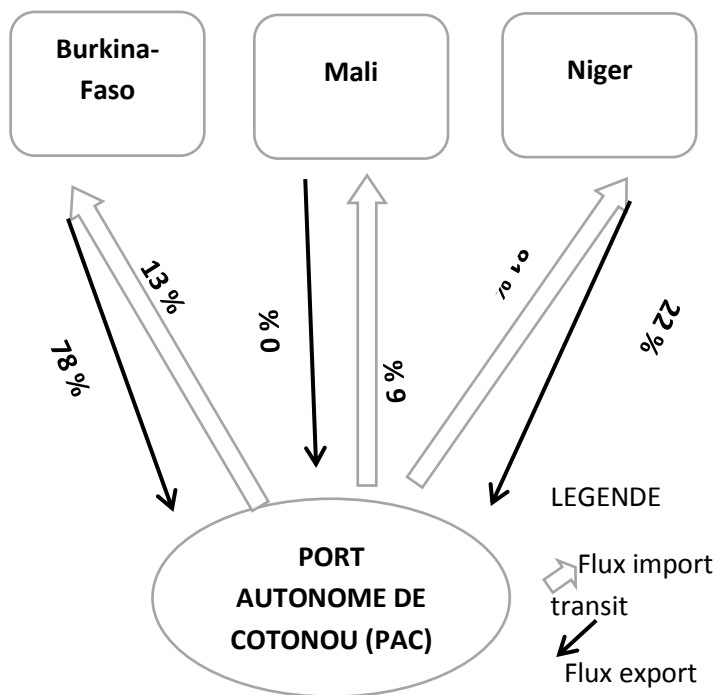


**Source :** *Vodoungnon Anignikin PADONOU, enquêtés de terrain, octobre 2020*

D'après l'analyse de la figure 4, la majorité des acteurs maritimes et portuaires ont avoués que plus de 71 % de la part des flux de marchandises passant par le port de Cotonou sont destinée aux marchés de consommation et de distribution des pays du Sahel surtout la république du Niger.

En revanche, la figure 5 illustre les flux d'échanges de produits des trois principaux pays enclavés de l'UEMOA qui utilisent le port de Cotonou pour la période de 2019.

**Figure 5 :** Proposition des échanges des pays enclavés en transit au port de Cotonou



**Source :** Vodoungnon Anignikin PADONOU, résultats de nos travaux, 2019

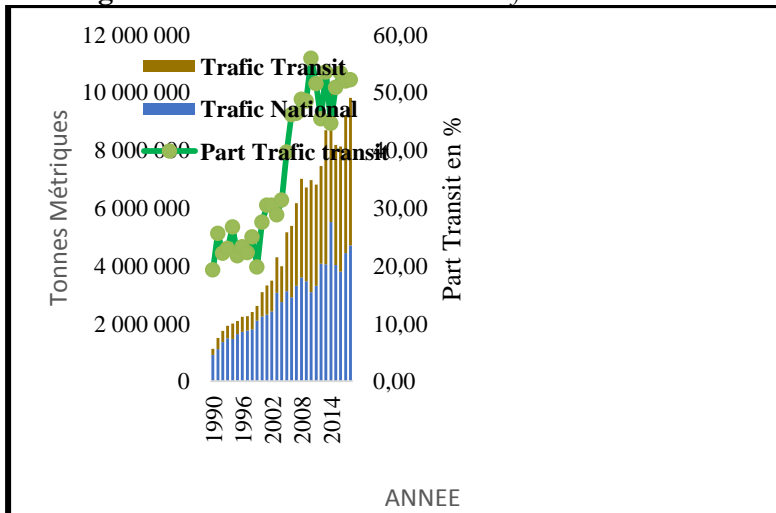
La figure 5, illustre la proposition des marchandises (import et export) en régime transit au port de Cotonou. Une variation importante s’observe dans les proportions suivant les mouvements. Les pays enclavés de l’UEMOA importent plus de marchandises soit 81 % pour le Niger, suivis respectivement du Burkina-Faso avec 13 % et le Mali avec 6 %. Cependant, le Burkina-Faso prédomine le Niger et le Mali par ses exportations de produits transitant par le port de Cotonou. La république du Niger est le premier pays de l’interland utilisateur du port de Cotonou avec un trafic transit largement au-dessus des autres pays (Burkina-Faso et Mali).

En outre, le volume du trafic de marchandises manipulé au port de Cotonou a connu un constant accroissement sauf des contre-performances peu significatives observées en 2004, 2009, 2011, 2015 et 2016. Le volume est passé de 1 119 174 tonnes en 1990 à 9 799 133 tonnes en 2018, soit une augmentation de 88,58 %. On constat sur la période de 1990 à 2018 que, le trafic national et transit ont connu une croissance.

### 3.3.2 Croissance du trafic national et transit

Le trafic global cumulé import/export et transbordement, au port autonome de Cotonou (PAC), s'est établi à 10,09 millions de tonnes, contre 10,28 millions de tonnes en 2018. La baisse 1,85 % serait due aux événements exogènes (la pandémie du Covid19), qui a négativement impacté le second semestre de l'année 2019. Ainsi, la fermeture des frontières nigérianes a entraîné la chute des volumes dans presque tous les segments d'activités portuaires et maritimes. La figure 6 montre l'évolution du trafic national et celui du transit transitant par le port Cotonou pour alimenter le marché local et l'arrière-pays.

**Figure 6 :** Evolution de la croissance du trafic national et transit



Source : Vodoungnon Anignikin PADONOU, service statistique DCM/PAC, 2020

La figure 6 montre qu'entre 1990 et 2018, le trafic de transit a cru progressivement jusqu'à égaler le trafic national, qui était autrefois majoritaire. A partir de 2010 à 2018, la part de transit dans le trafic total a dépassé le seuil de 50 %, on a enregistré en 2010 (55,83 %), en 2011 (51,48 %), en 2013 (53,49 %), en 2015 (50,82 %), en 2016 (53,32 %), en 2017 (51,9 %) et en 2018 (52,14 %). Mais on observe une légère baisse de cette part en dessous des 50 % pendant les périodes de 2012 et 2014 soit respectivement 45,4 % et 44,61 %.

En effet, pendant toute la période 1990-2018, le trafic de marchandises en transit a occupé une part très importante du volume total manipulé au port de Cotonou. Le trafic du transit est resté croissant sur toute la période à l'exception des baisses constatées en 2009, 2011, 2012, 2014 et 2015 où le trafic a connu une variation respective de (-5,11 %), (-11 %), (-3,72 %), (-4,74 %) et (-6,72 %) par rapport aux années respectives 2008, 2010, 2011, 2013 et 2014.

La croissance rapide observée au niveau du trafic de transit s'explique par la diversification et l'intensification du trafic vers l'arrière-pays. De même, la modernisation de l'outil portuaire à travers la mise en place de portiques de la nouvelle génération, ainsi que des installations largement dimensionnées ont contribué à un essor du trafic transit et national pour les échanges commerciaux national et régional.

## **Discussion**

Située sur la Côte Ouest-Africaine (COA) de la façade atlantique, la république du Bénin possède de nombreux atouts économiques qui contribuent au développement des échanges commerciales sous régionales et internationales. Le port de Cotonou constitue le poumon de cette économie émergente à travers le trafic de marchandises sans cesse croissant. Avec ses infrastructures modernes de pointe, le port autonome de Cotonou (PAC) assure le passage de plus de 90% des échanges extérieurs du Bénin et une partie importante du commerce des pays-enclavés de l'UEMOA tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger (Padonou, 2016 : 46). Selon (Allagbé, 2014 : 132) le port de Cotonou est le principal port de transit des produits à destination et en provenance des pays enclavés, surtout le Niger et le premier port de transbordement du Nigéria.

En fait, le secteur portuaire et maritime joue un rôle important voir capital dans l'économie nationale et sur la vie socio-économique de la population béninoise. Il est clair que, le port de Cotonou devient un maillon indissociable du secteur portuaire et maritime du Bénin et la pierre angulaire pourvoyeur de plus de 80 % des recettes douanières, entre 45 à 50 % des recettes fiscales (PAC, 2010 : 5 ; Padonou, 2016 : 21), et un levier de développement durable, où les formalités administratives et financières étaient hautement corruptibles et contraignantes. Les formalités administratives portuaires et financières (PAC, CNCB, Douane, etc.) étaient contraignantes et les acteurs portuaires surtout ceux de l'hinterland international du port de Cotonou fuyaient pour se rendre dans les ports voisines. Cette perception est corroborée par les recherches des auteurs (Donsimoni, 2015 : 92 ; CNUCED, 2015 : 88 ; CNUCED, 2010 : 18). En effet, ils soutiennent que les ports sont les moteurs économiques locaux du point de vue des activités en lien avec les secteurs portuaire et maritime, mais aussi du point de vue des activités industrielles qu'ils engendrent. En effet, la stratégie des autorités gouvernementales du Bénin repose sur des réformes administratives, tels que le Programme de Vérification des Importations (PVI) pour améliorer le recouvrement des ressources douanières. De même, la mise en place des ports secs sur le territoire national fait du Bénin une plate-forme incontournable du trafic régional et d'échanges internationaux. Le même constat est fait dans les études de Munim et Schramm (2018 : 6) et Tossa (1982 : 121), ils ont montré que, les ports investissent dans les nouvelles infrastructures pour accroître leurs volumes de trafics, de plus les infrastructures de transports sont des facteurs de développement économique des activités portuaires. Pour éviter un mauvais service qui pourrait engendrer des séjours à quai long des bateaux et des attentes à rade (Dubreuil, 2007 : 201).

La stabilité politique et socio-économique du pays constitue un facteur d'éclosion de l'accroissement des flux des activités portuaires et maritimes (Padonou *et al.*, 2019 : 2067). Ainsi, certains chercheurs ont confirmé que la position géographique d'un port sur la liaison/jonction entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre favorise les échanges commerciaux (Godonou, 2018 : 192 ; Metge et Ducruet, 2017 : 32).

En dépit de tout, le port de Cotonou doit s'appuyer sur les échanges commerciales (exportations et importations) de son arrière-pays

international (Niger, Burkina-Faso et Mali) d'où il doit tirer le grand nombre du flux des trafics de transit. Ainsi, les autorités portuaires de Cotonou doivent fidéliser et fournir des services de qualités pour rassurer les pays du Sahel de l'UEMOA sans façade maritime, car l'arrière-pays international du port de Cotonou est fortement concurrencé par les ports de l'Afrique de l'Ouest (Lomé, complexe portuaire de Lagos, Abidjan, Tema, etc.).

## **Conclusion**

Le port de Cotonou dans son ensemble constitue un instrument important pour la promotion de l'économie du Bénin, ce qui lui vaut d'être communément appelé « *le poumon de l'économie* ». C'est un carrefour important pour les échanges commerciaux du Bénin et de la sous-région et un pôle de croissance. De ce fait, il est ouvert aux trafics dans le but d'être le moteur du développement économique. Contribution du port de Cotonou au développement économique du Benin est une quête permanente. A cet égard, toutes les initiatives pouvant y contribuer seront les bienvenues. Un port pour les pays qui disposent d'une façade maritime est un atout majeur pour le développement de leur commerce et donc de leur économie. Sans cet espace naturel le commerce d'un continent à l'autre ou même le transport des matières premières et des produits finis à des coûts compétitifs serait impossible. En effet, le trafic maritime du port de Cotonou a rapidement progressé pour tous les types de fret, mais confronté à de grands défis à cause du manque de liaisons terrestres efficaces avec l'arrière-pays. En effet, le port de Cotonou est la porte océane la plus sécurisée et la moins accidentée pour desservir les 65 millions d'habitants du Mali, du Burkina-Faso et du Niger, premier port de transbordement en direction du Nigeria, avec ses 206 millions de consommateurs (Worldometer, 2020).

Le port de Cotonou, véritable port de transit et premier port de transit du Niger, s'investit depuis une décennie dans des réformes et des projets d'extension et de modernisation afin de résister à la concurrence des ports de la Côte Ouest-Africaine (COA), en particulier ses voisins immédiats, le port de Lomé et le complexe portuaire de Lagos. Cependant, le port de Cotonou dispose d'atouts pour concurrencer les ports de la rangée Ouest-africaine en particulier ceux de l'UEMOA

avec un hinterland étendu et des volumes importants. De même, sa position géographique est stratégique et il constitue un port d'appoint pour la république fédérale du Nigéria.

Les flux ou trafics sur le territoire portuaire sont des indices d'activités à caractère économique. Ils permettent de jauger de l'importance des échanges commerciaux, ainsi que des effets ou incidences financières qu'ils génèrent sur la chaîne des transports, des activités portuaires et maritimes. Néanmoins le port de Cotonou doit mener une politique plus ambitieuse afin d'apporter une réponse rapide et adéquate aux exigences des acteurs économiques portuaires et maritimes.

### Références bibliographiques

**Allagbe Sotondji Benjamin** (2014), *Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin*. Thèse de doctorat en Géographie des transports, Université de Lomé, 368 p.

**Bagoulla Corinne, Lacoste Romuald et Abbes Souhir** (2014), *La Performance des systèmes portuaires en question, Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud*, CNRS Editions, pp. 147-180.

**CNUCED** (2015), *Etude Diagnostique sur l'Intégration du Commerce au Niger (E.D.I.C)*. UNCTAD/ALDC/INF/6, New York et Genève : Secretariat de la CNUCED, 180 pages

**CNUCED** (2010), *Guide de l'investissement au Bénin. Opportunités et conditions*. New York et Genève : Secretariat de la CNUCED, 58 pages.

**Donsimoni Myriam** (2015), « Symbioses Port-Ville pour un meilleur ancrage local des activités industrialo-portuaires : l'exemple de Safi au Maroc ». *Économie Circulaire Et Écosystèmes Portuaires*, EMS, pp. 91-105

**Dubreuil Julien** (2007), *La logistique des terminaux portuaires de conteneurs*. Mémoire de MBA recherche option management et technologie, université du Québec à Montréal, 202 p.

**Godonou Clément Jijoho** (2018), « Importance stratégique du trafic roulier dans la compétitivité du port de Cotonou ». Moderniser les ports Ouest-africains : Enjeux et perspectives, *Collection Afrique Atlantique*, EMS, pp. 187-204

**Goussot Michel** (1998), *Les transports dans le monde*, Armand Colin, 95 p

**Metge Marie et Ducruet César** (2017), « L'Afrique dans la logistique mondiale : une approche par les réseaux d'armateurs de lignes

maritimes conteneurisées ». *Les Cahiers scientifiques du transport*, AFITL, pp.17-41

**Metge Marie et Ducruet César** (2017), L'Afrique dans la logistique mondiale : une approche par les réseaux d'armateurs de lignes maritimes conteneurisées. *Les Cahiers scientifiques du transport*, AFITL, pp.17-41

**Munim Ziaul Haque et Schramm Hans-Joachim** (2018), "The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade". In *Journal of Shipping and Trade*, 19 p.

**N'guessan Atsé Alexis., Bernard** (2018), Offres portuaires et développement de nouveaux trafics au port de San-Pedro (Côte d'Ivoire), L'Afrique maritime : réalités et perspectives, *Revue Espace Géographique et Société marocaine*, N°24-25, pp. 187-208.

**PAC** (2010), *Revue officielle du Port de Cotonou*.

**PAC** (2008), « Port de Cotonou : Performance et qualité pour une croissance soutenue ». *Port Info*, vol. 9, pp. 2-31.

**Padonou Vodoungnon Anignikin** (2016), *Importance de la compétitivité du port de Cotonou dans la croissance économique du Bénin*. Mémoire de Master en Economie des Transports et Assurances, MIRD, FLASH, Université d'Abomey-Calavi (UAC), 107 pages.

**Padonou Vodoungnon Anignikin, Biaou Olaye Afolabi Romaric Igor et Allagbe Sotondji Benjamin** (2019), "Analysis of the Competitiveness Factors of the Port of Cotonou in the Economic Growth of Benin", *International Journal of Management and Economics Invention*, vol. 05(05), pp. 2064-2069.

**Tossa Jean** (1982), *Les effets géographiques du chemin de fer au Bénin*. Thèse de doctorat de 3ème cycle en géographie. Université de Bordeaux 3, 273 pages.