

À H Ñ H Ñ



REVUE DE GEOGRAPHIE DU LARDYMES

**Laboratoire de Recherche sur la Dynamique
des Milieux et des Sociétés**

Faculté des Sciences de l'Homme et de la
Société

Université de Lomé

Àhṣhṣ

Àhṣhṣ : que signifie ce vocable et pourquoi l'avoir choisi pour désigner une revue scientifique ?

Le mot ahṣhṣ prononcé àhṣhṣ, à ne pas confondre avec ahṣhlō, désigne en éwé le cerveau, au propre et au figuré, et aussi la cervelle. Il appartient au champ analogique de súśú "pensée", "idée" ; anyásā "intelligence" "connaissance". Anyásā désigne également la bronche du poisson.

Dans les textes bibliques, anyásā est mis en rapport synonymique avec núnya "savoir".

Mais pour exprimer le savoir scientifique, et la pensée profonde profane, on utiliserait Àhṣhṣ. Voilà pourquoi le vocable a été retenu pour nommer cette Revue de Géographie que le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* du Département de Géographie se propose de faire paraître annuellement.

La naissance de cette revue scientifique s'explique par le besoin pressant de pallier le déficit d'organes de publication spécialisés en géographie dans les universités francophones de l'Afrique subsaharienne.

Aujourd'hui, nous vivons dans un monde de concurrence et d'évaluation et le milieu de la recherche scientifique n'est pas épargné par ce phénomène : certains pays africains à l'instar des pays développés, évaluent la qualité de leurs universités et organismes de recherche, ainsi que leurs chercheurs et enseignants universitaires sur la base de résultats mesurables et prennent des décisions budgétaires en conséquence. Les publications scientifiques sont l'un de ces résultats mesurables.

La publication des résultats de la recherche (ou la transmission de l'information ou du savoir est la pierre angulaire du développement de la culture technologique de l'humanité depuis des millénaires : depuis les peintures rupestres d'animaux (destinées peut-être à la formation des futurs chasseurs ou à honorer un projet de chasse) en passant par les hiéroglyphes des Egyptiens jusqu'aux dessins et écrits de Léonard de Vinci (les premiers rapports techniques). L'apparition de techniques d'impression bon marché a induit une croissance explosive des publications, et une certaine évaluation de la qualité était devenue nécessaire. Les sociétés savantes ont commencé à critiquer les publications, qui étaient souvent sous forme manuscrite et lues en public ; ce procédé est la version ancestrale de l'évaluation que nous pratiquons de nos jours. Aujourd'hui, une publication électronique multimédia accessible par un hyperlien, comportant un code exécutable et des données associées, peut être évaluée par toute personne au moyen d'un commentaire en ligne.

Le fait d'extérioriser les concepts de l'esprit des chercheurs et enseignants universitaires, de les consigner par écrit (avec les résultats et observations qui y sont associés), permet une conservation posthume des travaux de ceux-ci et rend leurs résultats reproductibles et diffusables. Certains estiment que cette « conservation externe de la mémoire » est le signe distinctif de l'humanité.

C'est précisément pour parvenir à cette vision holistique de la recherche (et non seulement de ses résultats, dont les plus évidents sont les publications, mais aussi de son contexte), que nous éditons depuis 2007 la revue Ahṣhṣ afin que chaque géographe trouve désormais un espace pour diffuser les résultats de ses travaux de recherche et puisse se faire évaluer pour son inscription sur les différentes listes d'aptitudes des grades académiques de son université.

Puisse sa parution être transmise au sein des enseignants et chercheurs du LARDYMES de génération en génération.

Professeur Koffi A. AKIBODE

À H S H S

Revue de Géographie du LARDYMES

publiée par le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* du Département de Géographie, Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Lomé.

Directeur :

Tchégnon ABOTCHI, Professeur à l'Université de Lomé

Secrétariat de rédaction :

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé
- **Martin Dossou GBENOUGA**, Professeur à l'Université de Lomé

Secrétariat administratif :

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé
- **Koku-Azonko FIAGAN**, Maître-Assistant à l'Université de Lomé

Comité scientifique :

- **Antoine Asseypo HAUHOUOT**, Professeur Honoraire à l'Institut de Géographie Tropicale, Université de Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Francis AKINDES**, Professeur à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- **Jérôme ALOKO-N'GUESSAN**, Directeur de Recherche à l'Institut de Géographie Tropicale, Université de Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Maurice Bonaventure MENGHO**, Professeur Honoraire à l'Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
- **Benoît N'BESSA**, Professeur Honoraire à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Mamadou SALL**, Professeur à l'Université Cheick Anta Diop de Dakar, Sénégal
- **Joseph-Marie SAMBA-KIMBATA**, Professeur Honoraire à l'Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
- **Yolande OFOUEME-BERTON**, Professeure à l'Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
- **Oumar DIOP**, Professeur à l'Université Gaston Berger, Saint-Louis, Sénégal
- **Henri MONTCHO**, Professeur à l'Université Zinder, Niger
- **Nébié OUSMANE**, Professeur à l'Université à l'Université Ouaga I Pr Joseph Ki Zerbo, Oagadougou, Burkina Faso
- **Céline Yolande KOFFIE-BIKPO**, Professeure à l'Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Paul Kouassi ANOH**, Professeur à l'Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Odile Viliho DOSSOU GUEDEGBE**, Professeure à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Arsène DJAKO**, Professeur à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

- **Tchégnon ABOTCHI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Wonou OLADOKOUN**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS**, Professeur à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé
- **Follygan HETCHELI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Padabô KADOUZA**, Professeur à l'Université de Kara, Togo
- **Moussa GIBIGAYE**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Selom Komi KLASSOU**, Maître de Conférences à l'Université de Lomé, Togo

Comité de lecture

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Follygan HETCHELI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Padabô KADOUZA**, Professeur à l'Université de Kara, Togo
- **Moussa GIBIGAYE**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Selom Komi KLASSOU**, Maître de Conférences à l'Université de Lomé, Togo
- **Délali Komivi AVEGNON**, Maître de Conférences à l'Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé, Togo
- **Pessièzoum ADJOUSI**, Maître de Conférences à l'Université de Lomé, Togo

A ces membres du comité scientifique et de lecture, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer

Photo couverture : Vue partielle du marché aux fétiches d'Akodesséwa à Lomé au Togo
(Crédit M. SOKEMAWU)

Copyright © reserved « Revue À H 5 H 5 »

AVIS AUX AUTEURS

La *Revue Ah5h5*, Revue de Géographie du LARDYMES (Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés) diffuse de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des « Sciences de l'homme et de la société ». Elle publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines / CAMES (cf. dispositions de la 38^e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016).

1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s)) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (300 mots au plus), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (problématique, objectifs, hypothèses compris), Approche méthodologique, Résultats et analyse des résultats, Discussion, Conclusion et Références bibliographiques. Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*). Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1,5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris). Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

- **1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)**
- **1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)**
- **1.1.1. Troisième niveau (Times 11 gras italique)**
- **1.1.1.1. Quatrième niveau (Times, 10 gras italique)**

2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 8 gras italique). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

3. Notes et références

- Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.
- Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :
 - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (K. Sokémawu, 2012, p. 251) ;
 - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »

Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Editions, Lieu d'éditions, pages (p.) **pour les articles et les chapitres d'ouvrage.**

Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou de l'édition (ex: 2nde éd.).

Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteurs. Par exemple:

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 345 p.

BAKO-ARIFARI Nassirou, 1989, *La question du peuplement Dendi dans la partie septentrionale de la République Populaire du Bénin : Le cas du Borgou*, Mémoire de Maîtrise de Sociologie, FLASH, UNB, Cotonou, 73 p.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, PUF, Paris, 368 p.

BOUQUET Christian et KASSI-DJODJO Irène, 2014, « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. In : *L'Espace Politique*, mis en ligne 17 mars 2014, consultée le 04 août 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, L'Harmattan, Paris, 153 p.

LAVIGNE DELVILLE Philippe, 1991, Migration et structuration associative : enjeux dans la moyenne vallée. In : *La vallée du fleuve Sénégal : évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements*, Karthala, Paris, p. 117-139.

SEIGNEBOS Christian, 2006, Perception du développement par les experts et les paysans au nord du Cameroun. In : *Environnement et mobilités géographiques*, Actes du séminaire, PRODIG, Paris, p. 11-25.

SOKEMAWU Koudzo, 2012, « Le marché aux fétiches : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo », In : *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Série « Lettre et sciences humaines », Série B, Volume 14, Numéro 2, Université de Lomé, Lomé, p. 11-25.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL)

NOTA BENE

- ✚ Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article
- ✚ Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.
- ✚ Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2 45.
- ✚ En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.
- ✚ Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace entre les paragraphes.

4. Structuration de l'article

Introduction, Méthodologie (Approche), Résultats et analyses, Discussion, Conclusion et Références bibliographiques.

Résumé

Dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction (A ne pas numéroter)

Elle doit comporter la problématique de l'étude (constat, problème, questions), les objectifs et si possible les hypothèses.

1. Outils et méthodes (Méthodologie/Approche)

L'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes.

2. Résultats et analyses

L'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article.

3. Discussion

La discussion est placée avant la conclusion. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages.

Conclusion (A ne pas numéroter)

Le texte devra être saisi en Word et enregistré sous version 97/2003 puis envoyé par courriel à : revueahoho@yahoo.fr et yves.soke@yahoo.fr. La Revue *Àh̄h̄* reçoit les articles du 1^{er} mars au 31 juillet, des contributions et paraît deux fois dans l'année : juin et décembre. Un article accepté pour publication dans la Revue *Àh̄h̄* exige de ses auteurs, une contribution financière de 40 000 F CFA, représentant les frais d'instruction et de publication.

NB : Les auteurs sont entièrement responsables du contenu de leurs contributions.

N. D. L. R.

Sommaire

Moïse CHABI

Villes et activités économiques des espaces frontaliers Bénino-Nigériens : secteur Kétou, Pobè et Ifangni p. 1-12

Ibrahima NDIAYE, Alphousseyni NDKY

Port de masque dans les espaces publics urbains et anthropologie visuelle en contexte de Covid-19 à Dakar, Sénégal p. 13-21

Loempo Gnanja YANDJA, Edem Madjé Canyi AMAH, Koudzo SOKEMAWU

L'apport de la mobilité et de la semi-mobilité pastorale dans la dynamique des marchés à bétail de la Région des Savanes au Togo p. 22-34

Romarc OGOUWALE

Scénarios climatiques et indices agro-climatiques futurs dans le Moyen-Bénin p. 35-46

Hassane MAHAMAT HEMCHI, Taméon Benoît DANVIDE

Mobilité urbaine durable à N'Djamena au Tchad : entre modes et contraintes p. 47-59

Éric Gbamain GOGOUA, Simon N'Guessan ANDON, Fabrice KOMENAN

Risques environnementaux dans l'exploitation de la mine de Tongon dans le Nord Ivoirien p. 60-72

Sialou Emilie KOUAMÉ, Assiè Emile ASSEMIAN, Joseph Arnaud ZIDAGO

Etude de l'impact des variabilités pluviométriques et des activités anthropiques sur le lac artificiel de Kossou, situé au Centre de la Côte d'Ivoire p. 73-86

Komi N'KERE

Dynamique urbaine et spéculations foncière et immobilière à Lomé, Togo p. 87-99

Yaya COULIBALY, Sientienwin SEKONGO, Yao Jean-Aimé ASSUE

Les conditions de vie des ménages dans les logements en période de crise sanitaire de la Covid-19 dans la Commune de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire) p. 100-111

Habibou OUEDRAOGO

Analyse spatiale des inégalités de l'offre scolaire au post-primaire à Ouagadougou p. 112-124

Eyanah ATCHOLE, Dangniso BAWA

Le périmètre du littoral togolais à l'est du Port Autonome de Lomé : une zone de maraîchage aux enjeux économiques et environnementaux avérés p. 125-138

Adou François KOUADIO, Adou Yao Emmanuel YAO, Dabié Désiré Axel NASSA

Église vases d'honneur à Abidjan: empreintes territoriales et effets induits sur le paysage urbain p. 139-151

Koku-Azonko FIAGAN

Les facteurs de la dégradation des pêcheries du système lagunaire togolais p. 152-165

François KPOSSA, Coffi Adrien DOSSOU-YOVO

Activités de manutention au port sec d'Allada (Sud du Bénin) : typologie, acteurs et impacts socioéconomiques p. 166-176

**ACTIVITES DE MANUTENTION AU
PORT SEC D'ALLADA (SUD DU BENIN) :
TYPOLOGIE, ACTEURS ET IMPACTS
SOCIOECONOMIQUES**

François KPOSSA
Doctorant

Laboratoire de l'Aménagement du Territoire
d'Environnement et du Développement Durable
FASHS, Université d'Abomey-Calavi

E-mail : franckpossa@gmail.com

Coffi Adrien DOSSOU-YOVO
Maître de Conférences

Département de Géographie et d'Aménagement du
Territoire

FASHS, Université d'Abomey-Calavi
Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et
Régionales (LEDUR)

Département des Sciences de l'Environnement et de
l'Aménagement du Territoire à l'Institut de Géographie,
d'Aménagement du Territoire et de l'Environnement
(IGATE)

E-mail : dosadrien@yahoo.fr

Résumé : La manutention constitue une activité déterminante de la décision d'opérer ou non dans un port, en ce qui concerne la qualité des services rendus au navire ou à la cargaison. Le présent travail vise à analyser les impacts socioéconomiques de cette activité à partir de l'exemple du port sec d'Allada.

L'approche méthodologique utilisée est basée sur la recherche documentaire et la collecte des données sur le terrain. L'utilisation des outils de la statistique descriptive a permis de traiter les données collectées.

Les résultats montrent que la manutention portuaire implique une diversité d'acteurs. Elle joue un rôle moteur dans la primo-insertion socioprofessionnelle et donc, dans la réduction du chômage des jeunes. Cette activité procure à ses pratiquants un revenu moyen pouvant atteindre le quadruple du salaire minimum en vigueur, permettant à 320 ménages, soit environ 2000 personnes de tirer quotidiennement leurs moyens d'existence. Les espaces péri-portuaires et leurs abords immédiats sont ainsi des espaces nourriciers pour les communautés locales.

Mots-clés : Port sec d'Allada, manutention, insertion socioprofessionnelle.

**HANDLING ACTIVITIES AT THE
ALLADA DRY PORT (SOUTH BENIN):
TYPOLOGY, STAKEHOLDERS AND
SOCIOECONOMIC IMPACTS**

Abstract: Handling activity is critical in the decision to operate or not in a port, with regard to the quality of the shipping services rendered. This work aims at analyzing the socioeconomic impacts of this activity from the example of the dry port of Allada. The methodological approach used is based on document analysis, in situ observation and field data collection. The data collected were processed using a few descriptive statistics tools.

The results showed that handling activity involves many stakeholders. It plays a driving role in the first socio-professional integration and therefore, in the reduction of youth unemployment. This activity provides to its practitioners with an average income of up to four times the minimum wage in force, allowing 320 households, or about 2,000 people, to draw on their livelihoods daily. Peri-port areas and their immediate surroundings are thus nurturing areas for local communities.

Keywords: Dry port of Allada, handling activities, socio-professional integration.

Introduction

Les ports ont longtemps joué un rôle central dans le développement économique à l'échelle locale et nationale. Ses infrastructures constituent un nœud important servant à l'expédition et la réception de biens, mais également au transport des personnes (K. Gbenyo et J. Dubé, 2018, p. 1). Les espaces portuaires, en particulier ceux des grandes métropoles africaines, constituent des pôles d'attraction et d'éclosion des services divers (B. S. Allagbé, 2017, p. 294). Selon B. Steck (2017, p. 81), ces espaces sont un gisement d'emploi et d'activités économiques au regard de leur dynamique et des opportunités qu'ils offrent.

Le port sec d'Allada n'échappe pas à ce constat. En dehors de son rôle d'espace de transit de marchandises entre l'océan Atlantique et la terre, il constitue des sources importantes d'activités génératrices de revenus

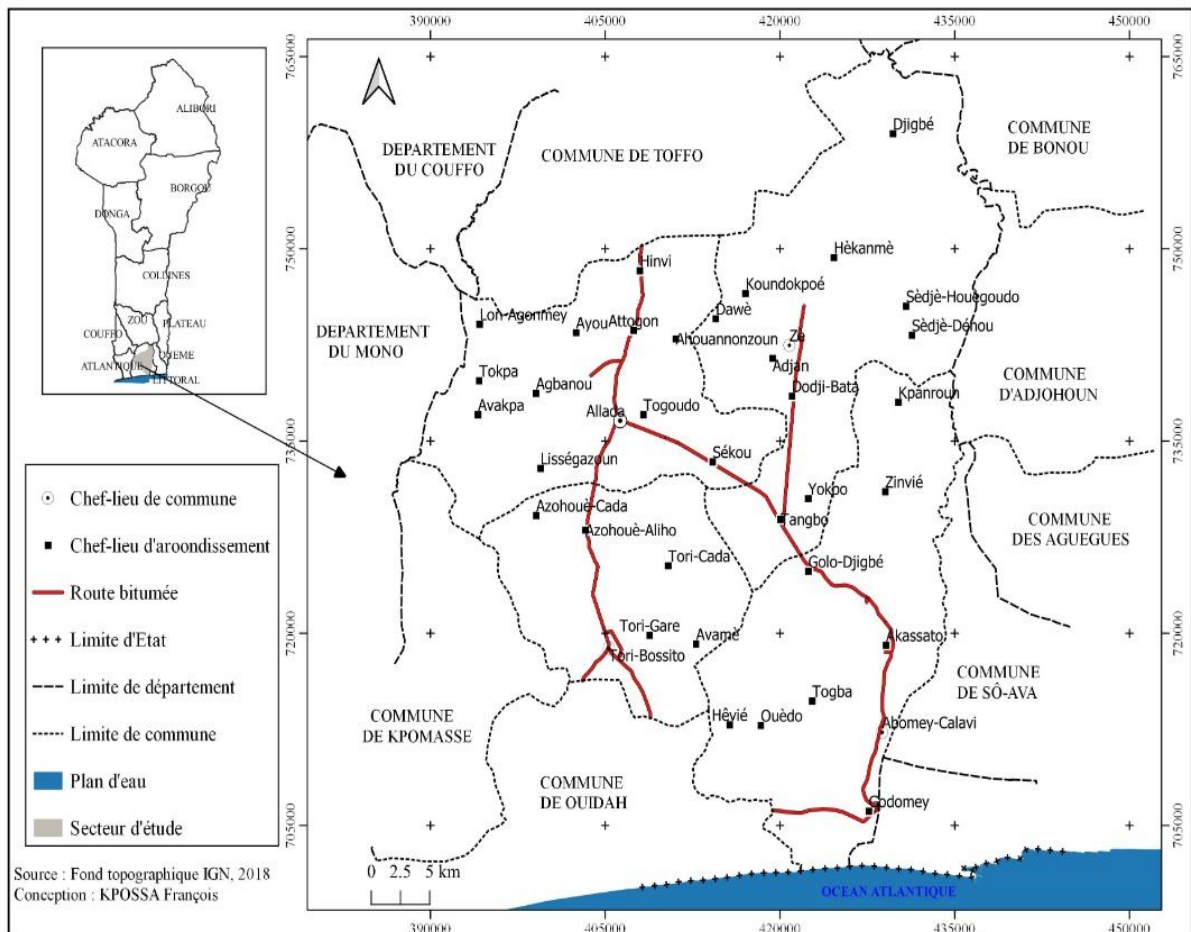
Par ailleurs la qualité des activités de manutention constitue l'un des facteurs déterminant le choix portuaire (M. Lihoussou, 2012, p. 19). Quels sont les types d'activités de manutentions ? Quels sont les acteurs impliqués dans ces activités et quel est leur place dans l'insertion ? Le présent article se propose d'apporter des réponses à ces questions en se basant sur l'hypothèse que les activités de manutention constituent une opportunité d'insertion pour les jeunes sans qualification

professionnelle. Dans le cadre de ce travail, il s'agira de caractériser les activités de manutention, les acteurs qu'elles impliquent et leur contribution à la réduction du chômage.

1. Cadre géographique : port sec et territoire d'implantation

Le territoire d'accueil du port sec s'étend entre 6°24' et 7°00' de latitude nord 2°00' et 2°31' de longitude est (Carte n°1).

Carte n°1 : Situation géographique du milieu d'étude



Le port sec, objet de la présente étude, fait partie intégrante de la région péri-portuaire implantée sur le plateau d'Allada au Sud du Bénin. Couvrant une superficie de 1726 km², cette région est limitée au nord par les Communes de Toffo et de Zogbodomey au sud par l'Océan Atlantique et la Commune de Ouidah, à l'est par les Communes de Cotonou, de Sô-Ava et de Bonou et à l'ouest par la Commune de Kpomassé et le Département du Mono.

Au plan démographique, cet espace géographique connaît une croissance très forte. Son effectif est passé d'environ 190 945 habitants en 1979 à 295 878 habitants pour atteindre 948 415 habitants en 2013. Cette dynamique démographique induite par l'accroissement naturel et les mouvements migratoires de la population, constitue un véritable atout pour le développement de la région péri-portuaire.

Le site du terminal à conteneur couvre une superficie de 30 hectares entièrement aménagés dans l'Arrondissement d'AYOU par la société ATRAL SA en 2012. La logistique d'accueil des marchandises destinées à l'exportation compte

144 quais, d'une capacité de 250 tonnes chacun ainsi que deux magasins de stockages de marchandises de 2000 tonnes chacun. La planche n°1 montre quelques infrastructures et équipements du port sec.

Planche n°1 : Aperçu du Terminal à Conteneurs d'Allada



Source : KPOSSA F., vues prises en septembre 2020.

La photo A montre le bâtiment administratif ainsi que l'entrée principale du site. Quant à la photo B, elle montre quelques équipements de manutention, en particulier un engin et des marchandises conteneurisées en attente d'emportage.

les enquêtes socioéconomiques. La revue documentaire a permis de faire le point des connaissances sur le sujet à travers les publications disponibles dans les rayons des centres de documentation de l'Institut National des Statistiques et de l'Analyse Economique (INSAE) et du Ministère des Infrastructures et des Transports. Les données issues de la revue documentaire ont été complétées par celles provenant des enquêtes socio-économiques réalisées sur un échantillon de 135 personnes. Les enquêtes ont porté sur l'organisation de l'activité de manutention, les acteurs impliqués, les impacts socioéconomiques. Les enquêtes par questionnaire ont été complétées par des entretiens à bâtons rompus avec huit autorités locales et 4 responsables des activités portuaires.

2. Matériels et méthodes

2.1. Matériels

Les données collectées dans le cadre de ce travail sont relatives aux différentes activités portuaires, à l'effectif des acteurs (manœuvres) et les trois groupements de femmes intervenant dans le nettoyage de l'enceinte portuaire, aux données socioéconomiques des acteurs, leur ancienneté dans l'activité, leur territoire de provenance ou de résidence, etc.

Les données collectées ont été codifiées et dépouillées à l'aide du tableur Excel 2013 et une base de données a été élaborée à partir de laquelle les tableaux et les graphes ont été réalisés, commentés et analysés. Les traitements statistiques et la réalisation des cartes ont été faits grâce respectivement aux logiciels SPSS 21. et QGIS 3.12.

Quant aux outils et matériels de collecte de données, ils se composent principalement du questionnaire adressé aux groupes cibles, du guide d'entretien destiné aux personnes ressources (autorités locales et responsables concernés par les activités portuaires). De même, un appareil photo numérique a servi à prendre les vues illustratives.

3. Résultats

2.2. Méthode de collecte des données

3.1. Typologie des activités de manutention

Les principales techniques sont celles habituellement utilisées en géographie à savoir : l'analyse documentaire, l'observation directe et

Deux principales activités de manutention s'exécutent au Port sec d'Allada. Il s'agit des

activités d'exportation et de celles d'importation des marchandises conteneurisées ou en vrac.

3.1.1. Empotage

Les activités d'exportation des marchandises commencent par l'enregistrement des commandes de marchandises par le service commercial. Les commandes ainsi enregistrées sont affectées à l'une des 45 sociétés de manutention agréées. L'entreprise adjudicataire mobilise alors ses différentes équipes pour les opérations de chargement des marchandises. Celles-ci se réalisent selon deux modes : le

chargement manuel par les manœuvres et le chargement mécanique par les grues.

Le chargement manuel, est une opération au cours de laquelle les manœuvres ramassent les balles du magasin de stockage ou directement des camions venant des usines d'égrenage de coton pour les charger dans des conteneurs de 40 pieds destinés à l'export. Cette opération de chargement se réalise généralement par une équipe de 7 manœuvres. La durée des opérations de chargement est fonction des moyens de chargement utilisés (Planche n°2)

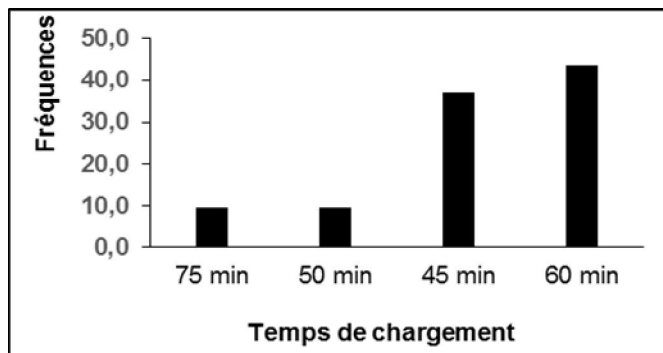
Planche n°2 : Opérations de chargement des balles de coton



Source : DOSSOU-YOVO C. A., vues prises en février 2021.

La figure n°1 présente la durée moyenne de chargement manuel d'un conteneur de 40 pieds par les manœuvres.

Figure n°1 : Temps moyen de chargement manuel d'un conteneur de 40 pieds



Source : Enquêtes de terrain février 2021.

La figure n°1 indique que la durée moyenne de chargement manuel d'un conteneur de 40 pieds varie entre 45 et 75 minutes. La performance d'une équipe est tributaire de l'expérience des manœuvres qui la composent. Les enquêtes de terrain ont révélé que 43,5% des manœuvres chargent un conteneur de 40 pieds au bout de 60 minutes, 37,1% le réalisent en 45 minutes contre

9,7% qui le font dans un laps de temps compris 50 et 75 minutes. Le chargement mécanique est en réalité une opération mixte au cours de laquelle une équipe de 7 manœuvres assistent le conducteur d'engin à disposer les balles afin de faciliter leur enlèvement mécanique (Planche n°3).

Planche n°3 : Opérations d’empotage des marchandises

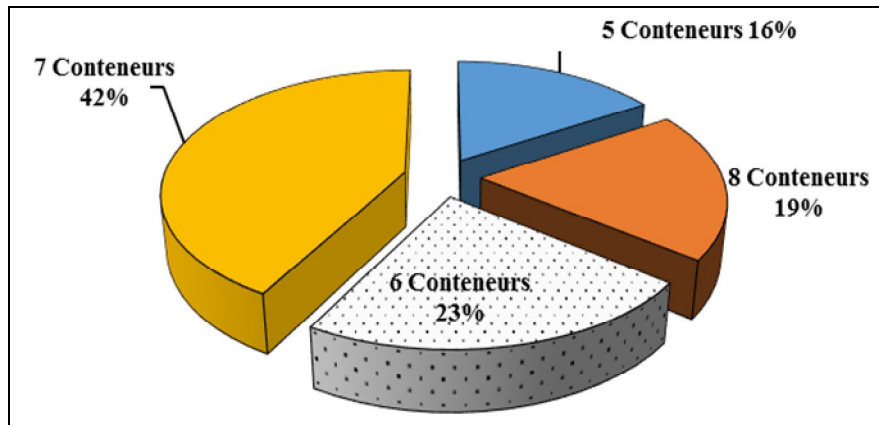


Source : DOSSOU-YOVO C.A., vues prises en février 2021.

La photo n°3 montre les manœuvres disposant des balles de coton en vue de leur enlèvement mécanique et/ou manuel. Ce type de chargement est plus lent en raison des difficultés de

coordination entre les conducteurs des engins et les manœuvres chargés de disposer les balles. La figure n°2 illustre le nombre moyen de conteneurs traités par une équipe par jour.

Figure n°2: Nombre moyen de conteneurs traités par une équipe par jour



Source : Enquêtes de terrain, février 2021.

La figure n°2 révèle que 42% des équipes chargent en moyenne 7 conteneurs de marchandises par jours, 23% traitent 6 conteneurs, 19% en chargent 8 et 16%, 5 conteneurs par jour.

3.1.2. Dépotage

Les activités d’importation ou d’enlèvement des marchandises conteneurisées concernent principalement les produits agroalimentaires conteneurisés (sacs de riz, des spaghettis, boîtes de conserves, l’huile végétale, biscuits, etc.) ; les produits textiles et les véhicules neufs ou d’occasions destinées aux pays de l’hinterland comme le Niger, Burkina-Faso, Mali et Tchad.

Le dépotage consiste à décharger les conteneurs pour charger les camions gros porteurs devant assurer le transport des marchandises vers la destination.

L’opération de déchargement des conteneurs mobilise une masse d’environ 64 équipes de 5 personnes dont 4 manœuvres et un chef d’équipe, soit 320 manœuvres toutes catégories confondues qui peuvent travailler simultanément en fonction de la disponibilité des marchandises. La planche n°4 présente quelques séquences des opérations du chargement des camions de transport sur la plate-forme import du TAC-Allada.

Planche n°4: Opérations de chargement des camions



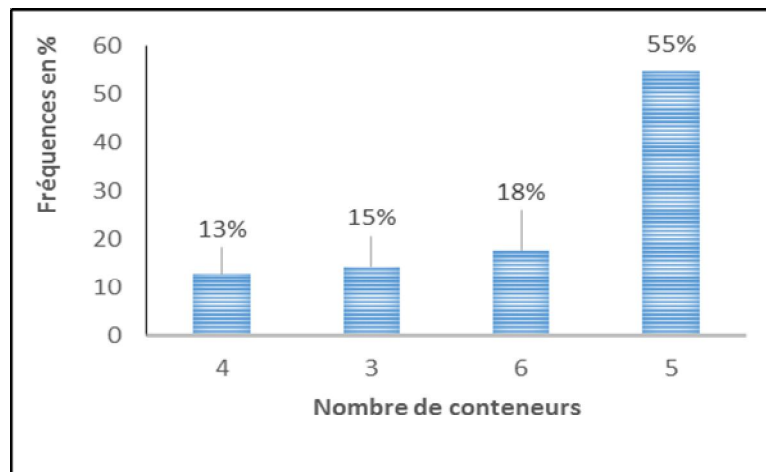
Source : KPOSSA F., vues prises en février 2021.

Les deux photos de la planche n°4 décrivent comment s’organisent les opérations de dépotage et de chargement des camions de transport des marchandises en transit vers les pays de l’hinterland. L’opération de dépotage démarre avec la finalisation des formalités d’enlèvement de marchandises auprès des responsables de l’administration portuaire. Après l’étape des formalités administratives, les sociétés adjudicataires mobilisent leurs équipes

de manœuvres en fonction de la quantité et du temps impartie à l’opération.

Tout comme pour les opérations de chargement, la durée du déchargement d’un conteneur de 40 ou 20 pieds varie selon la performance de l’équipe de manœuvres et le type de marchandises. En moyenne une équipe traite entre 3 et 6 conteneurs par jour (Figure n°3).

Figure n°3: Nombre moyen de conteneurs traité par une équipe par jour



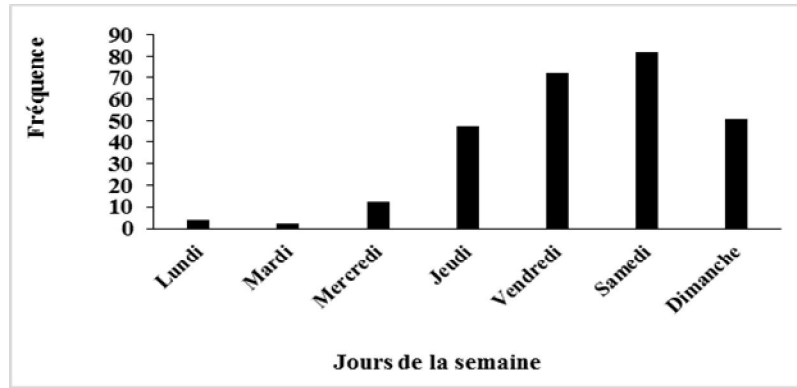
Source : Enquêtes de terrain, février 2021.

L’analyse de la figure n°3, révèle que 55% des équipes dépotent 5 conteneurs de marchandises dans les camions en moyenne par jour, 18% traitent 6 conteneurs, 15% déchargent en moyenne 3 conteneurs et 13 % manutentionnent 4 conteneurs par jour.

3.1.3. Temporalité des activités de manutention

Les activités de déchargement des conteneurs s’exercent à plein temps. Cependant, il est noté une variabilité de l’intensité du travail selon les jours de la semaine comme le montre la figure n°4.

Figure n°4 : Variation du volume d'activités



Source : Enquête de terrain, septembre 2020.

L'analyse de la figure n°4 révèle que le début de la semaine connaît un volume d'activités relativement faible, contrairement aux autres jours. Ceci s'explique par le fait que les sociétés d'enlèvement des marchandises consacrent généralement les trois premiers jours aux formalités administratives et techniques en prélude aux opérations proprement dites qui s'étalent sur les autres jours de la semaine qui connaissent un regain d'activités. Les équipes ont parfois à décharger entre 150 à 200 conteneurs par jour.

3.2. Acteurs de la manutention

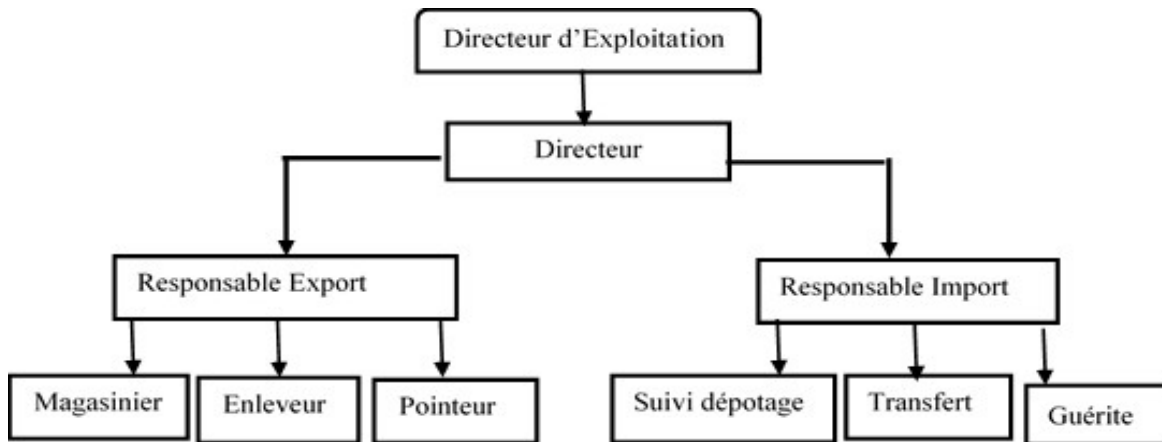
Les activités de manutention sur la plate-forme d'exportation des marchandises au TAC-Allada

réunissent plusieurs acteurs dont les principaux sont l'administration, les sociétés d'export et les manœuvres.

3.2.1. Administration

La manipulation des marchandises, leur déplacement manuel ou mécanique en vue de leur emmagasinage ou de leur acheminement vers leur destination, nécessite une bonne gestion des moyens matériel et humain pour assurer la qualité et la performance. La figure n°5 présente l'organigramme de l'équipe qui gère le port sec.

Figure n°5: Organigramme de l'administration du port sec d'Allada



Source : Enquêtes de terrain, février 2021.

Comme le montre la figure n°5, le port sec est géré par une administration ayant à sa tête, un directeur d'exploitation qui coordonne les activités du Terminal à Conteneur. Il est assisté par un directeur de la logistique qui a, sous sa

tutelle, les responsables import et export et les services dépotage, de transfert et de la sécurité, le service magasinage, et celui des enleveurs et pointeurs.

3.2.2. Sociétés manutentionnaires

La manutention est assurée par 109 sociétés dont 45 dans l'export et 64 dans l'import. Les plus importantes intervenant dans l'export sont : SOMEX-Bénin (Société des Manutentions Express Bénin), DELTA Marine Service, MANU-Technic, COREL P. SA : La Rencontre, BEREC, Compagnie d'Intervention et de Service (CIS), TDL (Transport Distribution Logistique), ORNEGOSE-Bénin, KOMATIC-Logistics, et autres. Leur mission est de recevoir les commandes de marchandises et de coordonner les opérations d'emportage des marchandises sous la supervision des agents d'inspection et de contre expertises des compagnies d'achat des marchandises. Cette supervision permet la sécurisation des activités de conditionnement des marchandises. Quant aux sociétés d'import, elles sont assurées par 64 sociétés de manutention agréées dont les

principales sont AFRIQUE TRANSIT HASBOUNALAOU SOBETRACO qui assurent plus 61% des opérations de dépotage des marchandises conteneurisées dépotées en 2020.

3.2.3. Manœuvres

Ces acteurs sont de deux types : les manœuvres chargés de l'emportage et ceux en charge du dépotage. Les manœuvres de la première catégorie compte 45 équipes d'au moins 07 personnes chacune, soit au total 315 ouvriers. La catégorie des manœuvres en charge du dépotage compte 64 équipes de 05 personnes chacune, soit 320 personnes au total. Ces équipes de manœuvres s'associent entre elles pour être en activité en plein temps afin de gérer efficacement les périodes de non-opération de leur structure de base. La planche n°5 présente une séquence de l'opération du contrôle des manœuvres à la guérite du Port Sec d'Allada.

Planche n°5: Opération du contrôle des manœuvres à la guérite du Port Sec d'Allada

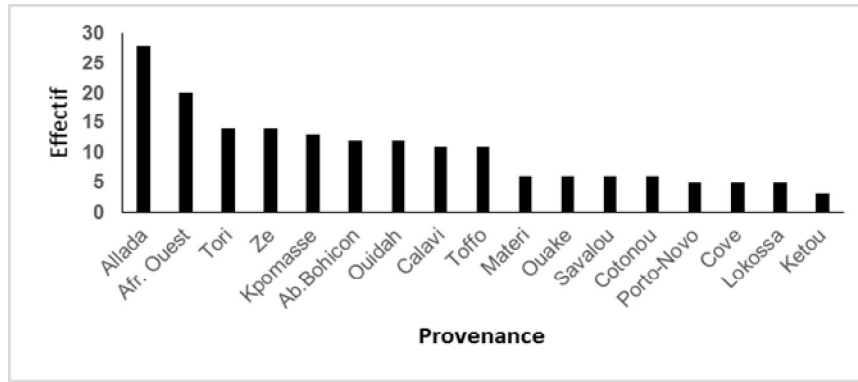


Source : DOSSOU-YOVO C.A., vues prises en février 2021.

Les photos de la planche n°5 illustrent une séance de contrôle de présence des manœuvres à l'entrée de l'enceinte portuaire du Terminal à Conteneur. La diversité de couleurs des gilets traduit la diversité des sociétés de manutention.

En moyenne, 150 à 200 manœuvres sont soumis quotidiennement à ce contrôle. Les manœuvres proviennent à la fois du territoire national que des pays de la sous-région comme le montre la figure n°6.

Figure n°6 : Origine géographique des manœuvres



Source : Enquête de terrain, septembre 2020.

La figure n°6 indique que les manutentionnaires proviennent d’horizons divers, avec toutefois, une très forte représentation des ressortissants des communes d’accueil du port sec (Allada, Tori-Bossito, Abomey-Calavi, Zè, Toffo, Kpomassè et Ouidah). Il faut aussi souligner la présence d’un important contingent de ressortissants du Niger, du Burkina-Faso et du Togo (15 %). Ceci témoigne du rayonnement régional de cette infrastructure.

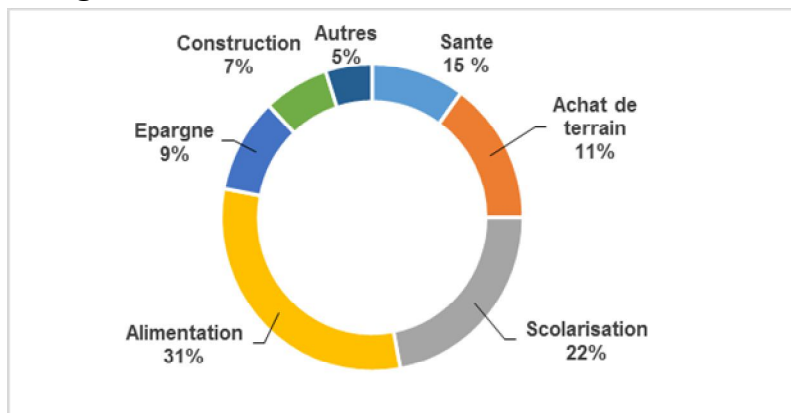
3.3. Revenus des manœuvres

Les ouvriers intervenant dans les opérations d’empotage des marchandises reçoivent leur émolument à la fin de chaque fin de semaine. Ce dernier est fonction du volume de marchandises empotées et du mode de chargement utilisé. Le chargement manuel d’un conteneur de balles de coton fibre est rémunéré à 12 000 F CFA contre 9 000 F CFA pour chargement mécanique. Pour ce qui concerne les graines de coton ou les sacheries à l’export, le chargement est manuel et revient à 20 F CFA par sac, soit 10 000 F CFA

par conteneur. Les manœuvres s’en sortent avec un revenu qui varie entre 35 000 F et 50 000 F CFA par semaine, soit un revenu mensuel variant entre 140 000 F et 200 000 F CFA par mois (3 à 5 fois le salaire minimum interprofessionnel garanti en République du Benin).

Les manœuvres intervenant dans les opérations d’enlèvement des marchandises sont payés au quotidien. Les frais de déchargement des conteneurs varient en fonction du poids du conteneur. Ainsi, le déchargement d’un conteneur de 20 pieds est 13 500 F CFA contre le double pour un conteneur de 40 pieds. Le revenu moyen journaliers des manœuvres en import varient en moyenne de 425 F à 18 250 F CFA par jour et de 17 000 F à 73 000 F CFA au bout d’une semaine. Les manœuvres utilisent le revenu généré par leur activité pour subvenir à leurs besoins fondamentaux et autres (Figure n°7).

Figure n°7 : Destination des revenus des manœuvres



Source : Enquêtes de terrain, février 2021.

La figure n°7 montre que la couverture des besoins alimentaires représente le premier poste de dépenses (31%), suivie de la scolarisation des enfants (22%), de la santé (15%). Viennent ensuite l'épargne qui prend souvent la forme de tontine (9%), la construction de maison (7%) et les autres dépenses (5%). Cette forme d'épargne, sans compter avec les risques éventuels, permet aux acteurs de réserver une partie de leurs revenus quelque part, en fonction de la périodicité choisie et de l'échéance décidée sous la forme d'une mise.

4. Discussion

En dehors de leur rôle dans la croissance de l'économie nationale voire locale, les espaces portuaires et péri-portuaires constituent une opportunité de création de nombreux services marchands formels et informels. Ils procurent des moyens de subsistance à de nombreux acteurs sans qualification professionnelle préalable et venus d'horizon divers. Ces résultats confirment ceux obtenus par d'autres chercheurs comme B. S. Allagbé, (2018, p. 78) qui montre que la dépendance des activités de manutentions vis-à-vis du port fait naître autour de lui, un marché très dynamique qui répond aux besoins des usagers.

Pour leur part, les résultats de F. Héthéli et I. Dandonougbo (2019, p. 185-186) à Togblékopé (périphérie nord de Lomé), vont plus loin en indiquant que les activités portuaires telles que le commerce informel, la manutention, les services financiers et administratifs sont devenues une formidable structure génératrice d'activités économiques qui créent de la richesse aussi bien pour les Togolais que pour les immigrés ouest africains (jeunes Burkinabès, Maliens et Nigériens). Les travaux de S. Ouattara (2018, p. 103) au Port d'Abidjan en Côte d'Ivoire, ont abouti aux mêmes conclusions dans la mesure où ces résultats stipulent que les activités portuaires sont sources d'emplois, créatrices de richesses et génératrices de nombreuses activités annexes.

C'est dans cette même logique que s'inscrivent les résultats de M. Lihoussou (2014, p. 312-313) selon lesquels, le Port de Cotonou est un véritable instrument de création de la richesse et

imprime un rythme économique à la ville en termes de création d'emplois directs et indirects, de développement des échanges locaux, régionaux et internationaux contrairement aux ports dans les pays du Nord.

D'après ces résultats, les espaces portuaires de l'Afrique au sud du Sahara en général et celui de Cotonou en particulier, contribuent à la réduction de la pauvreté des populations urbaines en ce sens qu'une partie non négligeable des marchandises déchargées dans le port est introduite frauduleusement sur le marché local et vendue à moindre coût, à la portée du pouvoir d'achat des populations.

Conclusion

Le présent travail s'est intéressé aux liens économiques entre les activités d'un port et son empreinte sur les moyens d'existence des communautés d'accueil, à partir de l'exemple des activités de manutention, en l'occurrence le Terminal à Conteneurs du port sec d'Allada. Au terme de ce travail il s'est avéré que les activités de manutention représentent un maillon essentiel dans les fonctions de transit de marchandises entre le port et les pays de l'hinterland. Ces activités immédiatement rémunératrices et n'exigeant que peu de moyens et de qualifications, représentent une opportunité de primo-insertion socioprofessionnelle.

Elles contribuent à la réduction de chômage des jeunes. Plus de 320 ménages, soit environ 2000 personnes tirent de cette activité des revenus pouvant atteindre le quadruple du salaire minimum en vigueur dans le secteur formel. Ces résultats confirment que les espaces péri-portuaires et leurs abords immédiats sont ainsi des espaces nourriciers pour les communautés locales.

Références bibliographiques

ADAM Kolawolé Sikirou et BOKO Michel, 1993, *Le Bénin*, Les Editions du Flamboyant, EDICEF, 95 p.

ADIKO Simplicite et KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2018, « L'implication du travailleur indépendant dans le fonctionnement des activités portuaires : le cas du port d'Abidjan »,

Livre collectif, Alexis B. N'GUESSAN et Akou LOBA, *Réflexion sur la force de travail en milieux portuaires et péri-portuaires*, Ed. EMS, Col. Afrique Atlantique, Abidjan, p. 123-138.

AGBANDJEDJE Sènoudé Marc, 2015, *Le port de Cotonou et son arrière-pays*, Thèse de doctorat unique en géosciences et aménagement de l'espace, EDP/FLASH, UAC, 248 p.

ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017, « Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin », In : A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, p. 289-307.

ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2014, *Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin*, Thèse de doctorat unique en géographique, FLESH, UL, Lomé, Togo, 362 p.

ALLAGBÉ Sotondji Benjamin, 2018, « Offre de services et petits commerces dans le périmètre du port de Cotonou au Bénin », Livre collectif, Alexis B. N'GUESSAN et Akou LOBA, *Réflexion sur la force de travail en milieux portuaires et péri-portuaires*, Ed. EMS, Col. Afrique Atlantique, Abidjan, p. 59-81.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, 2015–2018, *La gestion portuaire*, CNUCED, 81 p.

GBENYO Koffi et DUBE Jean, 2018, Relation entre croissance des activités portuaires et distribution spatiale des activités économiques au Québec; Rapport final, réalisé pour le compte du Ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports du Québec, 52 p.

HETCHELI Follygan et DANDONOUGBO Iléri, 2019, « Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé) », In : Akou Loba et Alexis B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, Abidjan, p. 176-195.

LIHOUSSOU Messan, 2014), *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat unique en géographie des transports, UMR IDEES 6266 CNRS/ CIRTAL, Université Le Havre, France, 466 p.

STECK Benjamin, 2017, « Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation le cas de l'Afrique Atlantique », In : A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, Abidjan, p. 75-99.

Présidence de la République, 2012, *Décret N°2012-006 du 1^{er} février 2012 portant Extension provisoire de la Circonscription Territoriale de l'Etablissement du Port Autonome de Cotonou à la Plateforme logistique de la Société ATRAL sise à Allada*, 4 p.

OUATTARA Seydou, 2018, « Le transit portuaire et le transport maritime des marchandises agricoles : le cas des produits cacao au port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire) », In : Akou Loba et Alexis B. N'Guessan (dir.), *Réflexion sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, Abidjan, p. 83-105.