

# *Typologie Des Activités Portuaires Entre Les Villes De Cotonou Et Ouidah (Benin, Afrique De L'Ouest)*

Sagbo DAMIEN Ahouandokoun

RECU, Benin



**Résumé** – Les activités portuaires contribuent à l'économie du Bénin. Plusieurs catégories d'acteurs s'investissent dans ce secteur. La présente recherche étudie la typologie des activités portuaires dans les villes de Cotonou et Ouidah.

La démarche méthodologique utilisée a combiné la recherche quantitative et qualitative. Les données ont été analysées au moyen d'outils statistiques appropriés (moyenne arithmétique, écart type et ratio). En outre, les investigations documentaires et socio-anthropologiques ont été réalisées pour analyser les activités portuaires. Le traitement des données a été réalisé à l'aide des logiciels SPSS et ArcView.

Les résultats montrent que les manutentionnaires (30 %) sont plus fréquentés au port suivi des consignataires (28 %), des transitaires (20 %), des autorités portuaires publiques (15 %) et les syndicats (7 %). La manutention est plus pratiquée au port de Cotonou. De plus, les entreprises portuaires sont réparties en fonction des zones d'activité. En outre, la manutention (98 %), l'appareillage (98 %), le pilotage (96 %), le remorquage (95 %) et le dédouanement (95 %), la pêche artisanale ou industrielle (86%) constituent les principales activités portuaires effectuées par les acteurs portuaires. Le magasinage (11 %), l'aconage (11 %), le relevage (10 %), l'entreposage (10 %), l'ensachage (9 %) et le language (9 %) se développent aussi sur la plateforme portuaire. La qualité des infrastructures est assez bonne (78 %).

**Mots clés** – Cotonou Et Ouidah, Typologie, Activités Portuaires, Investigations

**Abstract** – Port activities contribute to the economy of Benin. Several categories of players are investing in this sector. This research studies the typology of port activities in the cities of Cotonou and Ouidah.

The methodological approach used combined quantitative and qualitative research. The data were analyzed using appropriate statistical tools (arithmetic mean, standard deviation and ratio). In addition, documentary and socio-anthropological investigations were carried out to analyze port activities. Data processing was carried out using SPSS and ArcView software.

The results show that stevedores (30%) are busiest at the port followed by consignees (28%), freight forwarders (20%), public port authorities (15%) and unions (7%). Handling is more practiced at the port of Cotonou. In addition, port companies are distributed according to areas of activity. In addition, handling (98%), equipment (98%), pilotage (96%), towing (95%) and customs clearance (95%), artisanal or industrial fishing (86%) constitute the main port activities carried out by port stakeholders. Warehousing (11%), loading (11%), lifting (10%), warehousing (10%), bagging (9%) and language (9%) are also developing on the platform port. The quality of infrastructure is quite good (78%).

**Keywords** – Cotonou And Ouidah, Typology, Port Activities, Investigations.

## I. INTRODUCTION

L'économie mondiale connaît actuellement une transformation. Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale. Ainsi, 80 % du commerce mondiale se fait par mer. Dans ce contexte, les territoires industrialo-portuaires constituent des espaces de première importance non seulement pour le transit des marchandises. En tant qu'interfaces stratégiques se trouvant à la confluence de plusieurs problématiques cruciales pour la dynamique du système industriel globalisé, les territoires portuaires jouent un rôle prépondérant dans le commerce international (Y. Alix et *al.*, 2015, p.15). Les ports sont les moteurs économiques locaux du point de vue des activités en lien avec les secteurs maritime et portuaire,

mais aussi du point de vue des activités industrielles qu'ils fixent (AGUR, 2015, p.2). Les ports maritimes des pays en développement représentent, au niveau mondial, plus de 60 % des marchandises chargées et déchargées, ce qui témoigne de l'imbrication et de l'interdépendance des économies et des principaux nœuds et réseaux de transport (CNUCED, 2020, p.2). Les eaux continentales, les océans et les mers d'Afrique sont sous pression. Au fil des années, les activités maritimes traditionnelles telles que la navigation ou la pêche se sont intensifiées. Cependant, la recrudescence des activités maritimes a lieu dans un contexte d'insécurité, de diverses formes de trafics illicites, de dégradation de l'environnement marin et de la biodiversité, ainsi que d'effets aggravés du changement climatique (UA, 2012, p.7).

Le Port Autonome de Cotonou joue un rôle dans l'urbanisation de la ville de Cotonou. Il est le poumon de l'économie béninoise. L'objectif de la recherche est d'analyser la typologie des activités portuaires dans les Communes de Cotonou et Ouidah.

### 1. Données et méthodes

Plusieurs types de données ont été utilisés dans le cadre de cette recherche. Il s'agit des données socio-anthropologiques et économiques pour analyser les différents types d'activités portuaires. La réalisation des graphiques, des cartes et le calcul de certaines valeurs statistiques avec des tests paramétriques sont respectivement faits au moyen des logiciels tels que : Excel 2010 ; ArcView 3.2.

#### ✓ Typologie des acteurs portuaires

Pour la réalisation de la typologie des acteurs, les données sur les variables socioéconomiques et de production ont été utilisées. Chacune des variables a été soumise à un apurement afin de supprimer les variables dont les valeurs manquantes étaient nombreuses. Plusieurs variables ont été recodées, redéfinies afin de pouvoir conduire les analyses. Les variables quantitatives et qualitatives retenues ont été soumises aux statistiques descriptives et au test de corrélation (uniquement pour les variables quantitatives). Ces analyses préliminaires ont permis d'exclure quelques variables.

#### ✓ Typologie des activités portuaires

L'administration des questionnaires s'est effectuée à travers des entretiens individuels à travers l'application Kobocollect auprès de 301 personnes. Après la collecte, les données ont été enregistrées dans le logiciel Excel avant d'être soumises à des analyses statistiques. Après le dépouillement, des fiches d'enquêtes et guides d'entretien les données ont été traitées suivant diverses méthodes. Plusieurs variables ont été recodées, redéfinies afin de pouvoir conduire les analyses. Les variables quantitatives et qualitatives retenues ont été soumises aux statistiques descriptives et au test de corrélation (uniquement pour les variables quantitatives). Ces analyses préliminaires ont permis d'exclure quelques variables. Cette typologie est issue d'analyse combinée d'une Analyse Factorielle des Composantes et d'une Analyse hiérarchique ascendante sur composante principale (HCPC en Anglais). Deux types variables ont été utilisés. La typologie des activités portuaires a été répertoriée sur la base de la structuration et du fonctionnement. En effet, les typologies de structure sont basées sur les moyens de production disponibles dans l'exploitation et permettent d'obtenir une typologie des structures portuaires dans le secteur de recherche. Le traitement des données collectées ou générées a été fait à l'aide des logiciels Excel et SPSS.

Le secteur d'étude est compris entre 6°22'30'' et 6°30'0'' de latitude nord et 2°2'30'' et 2°28'0'' de longitude est. Il est composé de trois Communes, à savoir : la Commune de Ouidah, la Commune d'Abomey-Calavi et la Commune de Cotonou (figure 1).

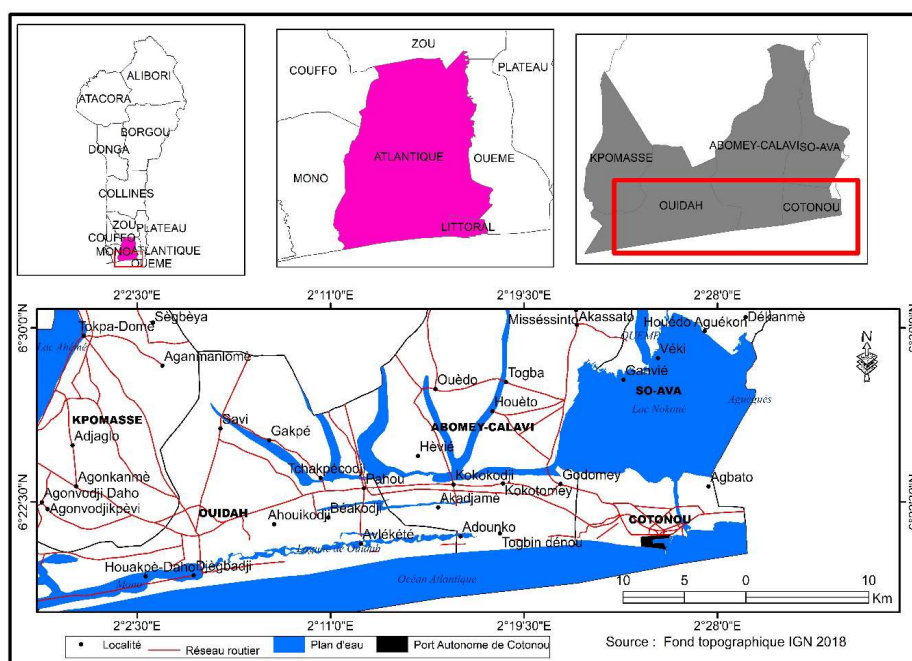


Figure 1: Situations géographique et administrative du secteur d'étude

Le secteur d'étude est localisé au Nord par la Commune de Zè dans le Département de l'Atlantique, au Sud par l'océan Atlantique, à l'Est par la Commune de Sô-Ava, et à l'Ouest par la Commune de Kpomassè.

L'approche méthodologique adoptée a permis d'obtenir les résultats suivants.

## 2- Résultats

### 1.1 2.1. Typologie des acteurs portuaires

La relation acheteur-vendeur est un partenariat à long terme entre plusieurs entreprises qui se concentrent sur leurs objectifs communs et travaillent ensemble pour les atteindre. Plusieurs acteurs interviennent sur la plateforme portuaire de Cotonou. Il s'agit des autorités publiques, les entreprises privées et le syndicat. La figure 2 présente les acteurs fréquentés par les usagers sur la plateforme portuaire de Cotonou.

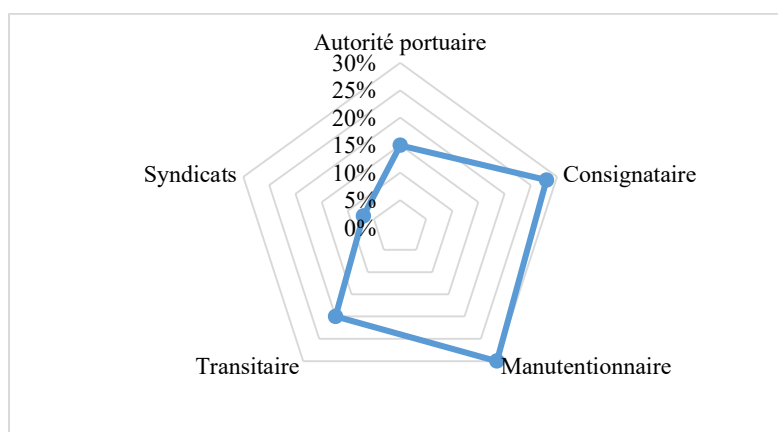
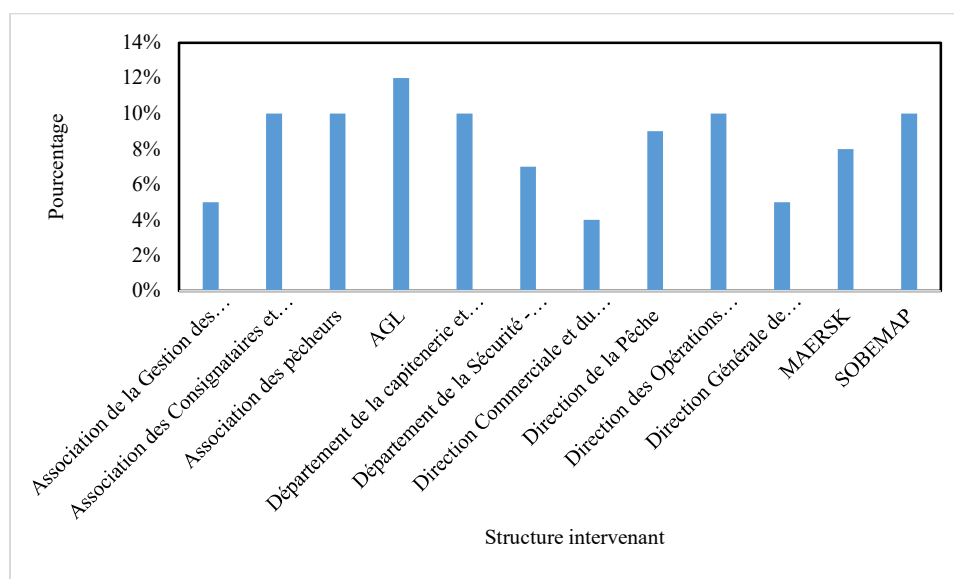


Figure 2: Acteurs fréquentés par les usagers sur la plateforme portuaire de Cotonou

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

L'examen de la figure 2 montre que les manutentionnaires (30 %) sont plus fréquentés au port suivi des consignataires (28 %), des transitaires (20 %), des autorités portuaires publiques (15 %) et les syndicats (7 %). La manutention est plus pratiquée dans le Port Autonome de Cotonou. C'est l'ensemble des mouvements constitués par les opérations bord (stevedoring) et les opérations terre (aconage). Les infrastructures de transport maritime appartiennent et/ou sont souvent exploitées par des acteurs privés. Pour autant le rôle des autorités publiques est central. Elles déterminent les réglementations et les politiques favorables à l'adaptation des réseaux et des infrastructures de transport maritime aux mutations environnementales. Les chargeurs expédient la marchandise sur un navire. Ils concluent le contrat de transport et remettent dans la plupart des cas, la marchandise aux transporteurs. Les consignataires sont chargés soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer, au nom et pour le compte de l'armateur et/ou du transporteur maritime, tant au port d'embarquement qu'au port de débarquement du navire qui lui est consigné, c'est-à-dire adressé, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. Ils sont les représentants de l'armement du navire. Ils ont pour rôle de remplir les formalités d'usage pour un accostage et un bon traitement du navire durant son séjour. C'est ainsi qu'ils ont le devoir de transmettre au manutentionnaire les informations liées aux navires : le manifeste soixante-douze (72) heures avant l'accostage du navire et les autres documents tels que l'ATP, le plan cargo, la liste des marchandises etc... Les entreprises de manutention réalisent les opérations d'embarquement, de débarquement, d'arrimage, de mise à quai ou en entrepôt des marchandises. Elle agit tantôt pour le compte du navire, tantôt pour celui du chargeur ou du destinataire. Quelle que soit sa mission, le manutentionnaire est un mandataire opérant, soit pour le compte du transporteur ou de l'ayant droit à la marchandise. La Direction Commerciale est chargée de la facturation des prestations liées aux manutentions (stevedoring et aconage). Les activités de ces acteurs participent à la pollution de la plateforme portuaire.

La figure 3 présente les différentes directions et sociétés privées les plus fréquentées sur la plateforme portuaire.



**Figure 3:** Différentes directions et sociétés privées du PAC les plus fréquentées sur la plateforme portuaire

*Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023*

Il ressort de la figure 3 que plusieurs directions et entreprises privées accompagnent le PAC. Il s'agit de MAERSK, AGL, les associations, les directions déconcentrées. Les sociétés portuaires sont garantes de l'ensemble des activités menées sur la plateforme et prennent par conséquent, des mesures visant à limiter les impacts des activités portuaires. Le port incarne à la fois le rôle d'un développeur économique, avec la délicate question du foncier et celui de garant de la préservation de l'environnement, lorsqu'il est gestionnaire de zones naturelles. Enfin, il assure la sécurité et la pérennité de ses installations.

## 2.2. Fonctions des acteurs intervenant sur la plateforme portuaire

Les acteurs qui interviennent sur la plateforme portuaire jouent différents rôles.

### **2.2.1. SO.BE.MA.P**

La SO.BE.MA.P, entité entièrement étatique, est une unité économique de prestations de services à but lucratif, avec pour objet social, la manutention. Depuis la création du Wharf jusqu'à la construction du port en mai 1965, les opérations de manutention étaient effectuées par les sociétés béninoises et étrangères regroupées en un consortium appelé Groupement des Entreprises de Manutention du DAHOMEY (GEMADA). En 1969, par décret n°69-80/MTPTPT du 27 mars 1969, «l'Office Dahoméen de Manutentions Portuaires (ODAMAP) a été créé avec un capital de 500 000 000 F CFA. En 1975, l'Office Dahoméen des Manutentions Portuaires est devenu Office Béninois des Manutentions Portuaires (OBEMAP), puis Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SO.BE.MA.P) par le décret n°89/336 du 29 Août 1989.

La SO.BE.MA.P mène ses activités dans le respect des procédures et la réglementation régissant le secteur de la manutention portuaire. Ainsi, elle effectue comme activité principale la manutention avec certaines activités connexes comme, le groupage, le dégroupage, l'emportage et le dépotage, la location, le gardiennage. Elle a également comme activités secondaires la consignation maritime et le transit. Placée sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT), la SO.BE.MA.P dispose de deux organes fondamentaux à savoir les organes décisionnels et ceux opérationnels.

### **2.2.2. Autorités publiques**

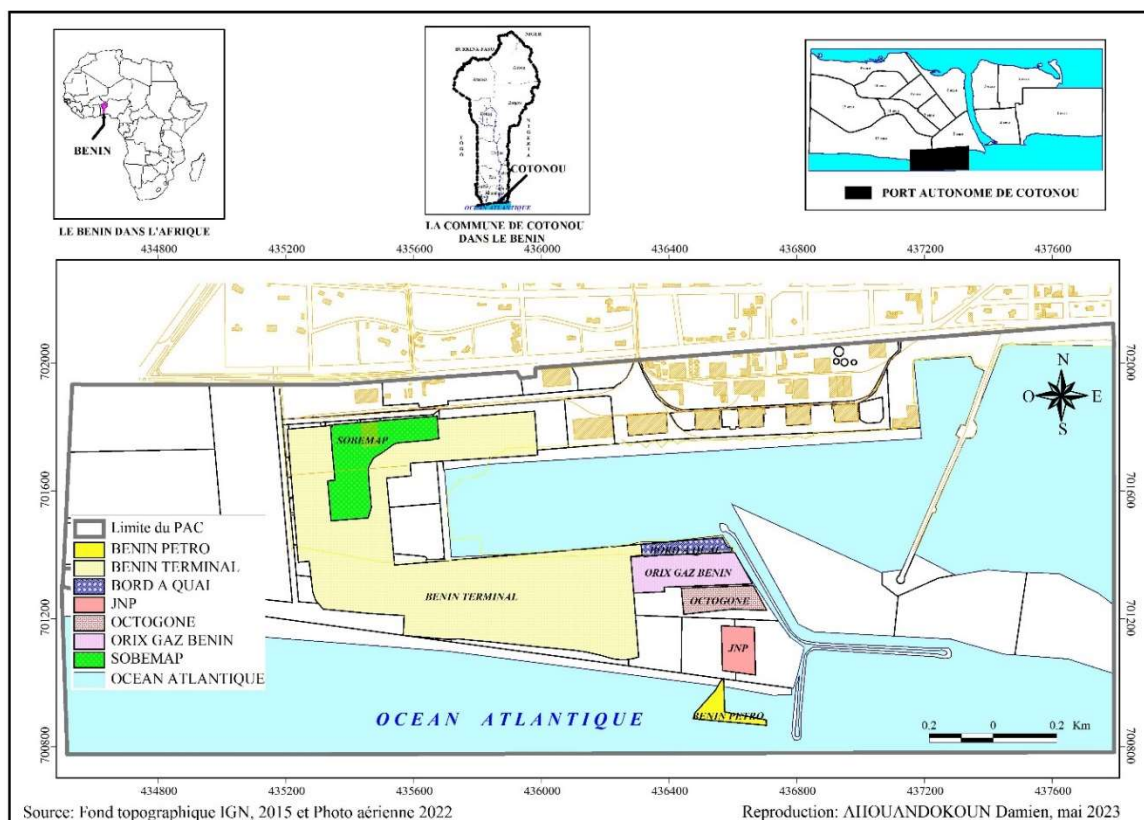
La Direction Générale du PAC est composée d'un Directeur Général, huit Directions Techniques, douze Chefs de département et trente-neuf chefs service. Plusieurs directions interviennent sur la plateforme portuaire. Il s'agit de Département de la capitainerie de des Opérations Nautiques, Direction des Opérations Portuaires et de la Sécurité, Département de la Sécurité-Sureté-Environnement-Qualité, Direction Générale de l'Environnement et du Climat, Direction de la Pêche.

### **2.2.3. Syndicat et associations**

Les employés et les autres acteurs du PAC se regroupent dans les organisations syndicales et associations pour défendre leurs avantages sur la plateforme portuaire. Il s'agit de UNABEMAP, UNAPEMAB -USCOFEPUS COFEP, USCOFEP, Association des Consignataires et Agents Maritimes, Association des pêcheurs, Association de la Gestion des Ports de l'Afrique de L'Ouest et du Centre. Ces organisations syndicales jouent un rôle crucial dans la sauvegarde de l'écosystème marin et côtier à travers les sensibilisations.

### **2.2.4. Entreprises privées portuaires**

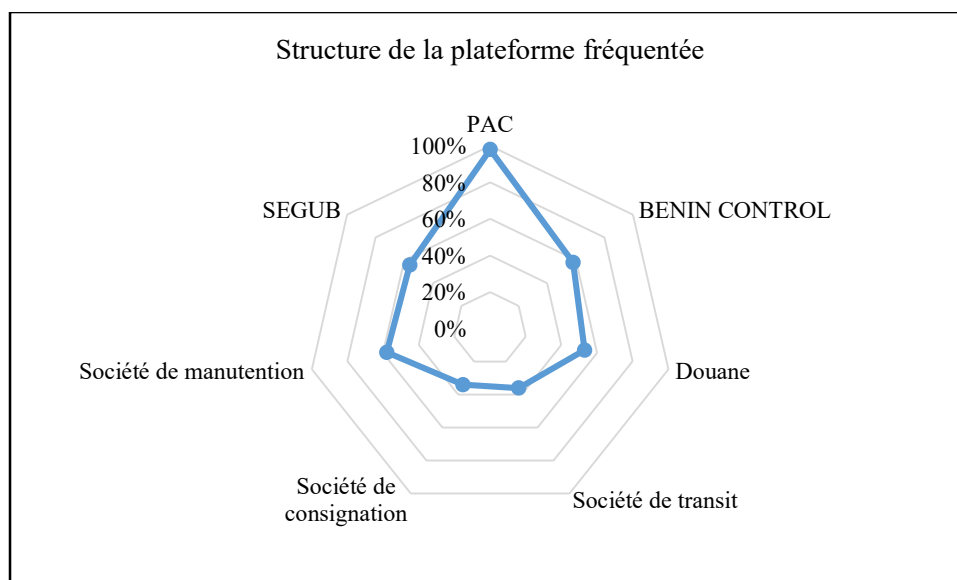
Il existe plusieurs entreprises privées exerçant sur la plateforme portuaire. La figure 4 présente la répartition spatiale des entreprises de la plateforme portuaire.



**Figure 4:** Répartition spatiale des entreprises de la plateforme portuaire

Il ressort de l'examen de la figure 4 que les entreprises sont réparties en fonction des zones d'activité. Le développement d'un port dépend du rôle que joue chaque acteur du transport maritime. Ainsi, l'optimisation du séjour à quai des navires conventionnels un des éléments indispensables dans le choix d'un port incombe à tous les acteurs et passe nécessairement par une synergie d'action entre acteurs portuaires de la chaîne. La figure 5 présente les structures portuaires fréquentées dans le secteur de recherche.





**Figure 5:** Hiérarchisation des structures portuaires fréquentées dans le secteur de recherche

*Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023*

L'analyse de la figure 5 montre que la Direction du PAC (98%), les sociétés de manutention (58%), Bénin Control (58%), SEGUB (56%), la douane (53%), les sociétés de transit (36%) et les sociétés de consignation (34%) constituent les sociétés portuaires fréquentées par les populations. La Direction Générale du PAC est plus fréquentée à cause des diverses formalités à remplir avant d'accéder au port. La bonne gestion des séjours dépend en réalité d'une bonne organisation de travail. Cette organisation passe par la prise de conscience des impacts sur la productivité du port qui est liée à la qualité des services, la rapidité des opérations tant physiques qu'administratives et donc la diminution du temps d'immobilisation des navires et des marchandises sur les quais.

### 2.3. Typologie des activités au sein de la plateforme portuaire de Cotonou

Les activités portuaires se distinguent par zone. Il existe six zones.

#### 2.3.1. Zonage

Cette rubrique aborde la présentation des zones 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

##### 2.3.1.1. Présentation de la Zone IP1

La zone IP1 du Port de Cotonou est consacrée à la manutention des vrac solides. On y assiste souvent au déchargement suivi d'ensachage au sous palan des céréales comme le riz, le sorgho, le mil, etc. Les produits tels que les grains de karité, d'acajou et autres en exportation y sont embarqués. Aussi, les produits chimiques tels que les engrais (Urée, NPK, etc.) sont débarqués et mis en sacs aux quais de la zone 1. Quant au soufre, il est enlevé et convoyé au parc à soufre qui se situe en face du quai 1. L'opérateur le plus important de cette zone est la SOBEMAP qui s'occupe en général de la manutention et du traitement des vraciers accostant au Port de Cotonou. La zone 1 abrite également des bureaux appartenant au PAC et à des structures privées. En cas d'indisponibilité aux quais de la zone 2 dédiés à la manutention des conteneurs, des navires porte-conteneurs s'accostent par moment dans la zone 1.

##### 2.3.1.2. Présentation de la Zone IP2

C'est la zone 2 réservée à la manutention des conteneurs. Elle regroupe les parcs à conteneurs des différentes sociétés et abrite le garage de la SOBEMAP où sont menées des activités d'entretien et de réparation des véhicules et engin de ladite société. Elle abrite également des bureaux appartenant au PAC (ancienne et nouvelle base des Sapeurs-Pompiers) et à des structures privées. Les grands opérateurs occupant cette zone sont la SOBEMAP, la COMAN S.A., la SMTc etc. Elle abrite également des bureaux appartenant au PAC et à des structures privées. La photo 1 illustre des conteneurs au PAC.



**Photo 1:** Vue partielle des conteneurs dans la zone 2

*Prise de vue : Ahouandokoun, janvier 2023*

La photo 1 montre des conteneurs déchargés dans la zone 2. Cette zone est relativement propre du fait que les marchandises qui y sont traitées, sont en conteneurs. Aussi, la manipulation des conteneurs faisant appel aux engins lourds, cette zone est moins fréquentée par les ouvriers ou dockers.

#### **2.3.1.3. Présentation de la Zone IP3**

La zone 3 du port abrite essentiellement les différentes sociétés qui s'adonnent ou qui développent des activités de pêche semi-industrielles ou industrielles. C'est également la zone du Port de Pêche Artisanale de Cotonou (POPAC), où se retrouvent les pêcheurs artisanaux qui pratiquent la pêche maritime. Le POPAC est géré par la Direction des Pêches. Le PAC est réputé comme une zone où la pollution est importante du fait du grand monde qui la fréquente. Ceci nous amène à catégoriser les différentes activités avec leurs nuisances.

#### **2.3.1.4. Présentation de la Zone IP4**

Elle prend en compte la traverse Est du Port de Cotonou ou le quai C. Elle sert également de lieu de manutention de certains produits comme le clinker, des produits pétroliers, des huiles végétales et des produits de mer. Cette traversée est parcourue par des pipelines aussi bien souterrains qu'aériens. Les quais de la traverse servent au déchargement des vracs solides et produits pétroliers ; étant impossibles de manipuler sur place des conteneurs, les navires porte-conteneurs n'y sont pas accostés. Les vracs de clinker et de soufre sont ceux habituellement débarqués par la traverse. Des chalutiers y accostent aussi pour le déchargement des produits halieutiques.

#### **2.3.1.5. Présentation de la Zone IP5**

C'est la zone des dépôts d'hydrocarbures, qui abrite les terminaux de ORYX Bénin. S.A., Bénin Petroleum Services (BPS) et autres dépôts pétroliers en construction (planche 1).





**Planche 1:** Terminal d'Oryx Bénin SA et terminal de BPS

*Prise de vues : Ahouandokoun, janvier 2023*

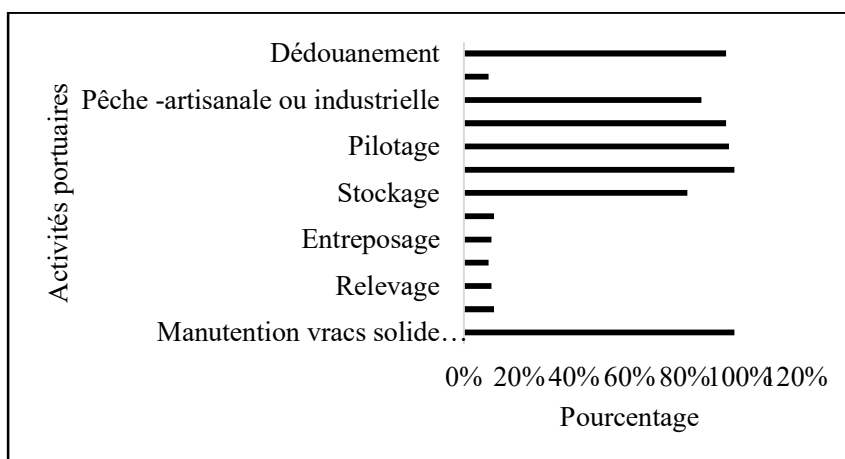
L'observation de la planche 1 montre le Terminal d'Oryx Bénin et BPS. Les échanges commerciaux maritimes des hydrocarbures à destination du pays se déroulent avec le Port Autonome de Cotonou.

#### 2.3.1.6. Présentation de la Zone IP6

C'est la zone hors code ISPS non reconnue par l'autorité portuaire comme une zone ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires). Elle abrite essentiellement les différentes sociétés qui s'adonnent ou qui développent des activités de pêche semi-industrielles ou industrielles. C'est également la zone du Port de Pêche Artisanale de Cotonou (POPAC), où se retrouvent les pêcheurs artisanaux qui pratiquent la pêche maritime. Le POPAC est géré par la Direction des Pêches. Les organisations internes animant la vie quotidienne telles que l'UNAPEMAB, et l'association EDJATCHO. La partie abritant le port de pêche commerciale est partagée par la base de la Marine Militaire, le Service du Matériel Flottant du PAC et quelques sociétés des produits congelés. Le PAC est réputé comme une zone où la pollution est importante du fait du grand monde qui la fréquente.

#### 2.4. Activités portuaires

Le PAC s'est construit la réputation du poumon de l'économie nationale. En effet, créateur d'emplois directs et à plein temps, le PAC joue un rôle de transversalité économique et curseur de développement. La figure 6 présente les différentes activités portuaires.



**Figure 6:** Hiérarchisation des différentes activités portuaires

*Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023*

L'examen de la figure 6 montre que la manutention (98%), l'appareillage (98%), le pilotage (96%), le remorquage (95%) et le dédouanement (95%), la pêche artisanale ou industrielle (86%) constituent les principales activités portuaires effectuées par les acteurs portuaires. Le magasinage (11%), l'aconage (11%), le relevage (10%), l'entreposage (10%), l'ensachage (9%) et le language (9%) se développent aussi sur la plateforme portuaire. Le PAC à travers ses activités participe à 90 % des échanges avec l'extérieur et engendre jusqu'à 60% du Produit Intérieur Brut (PIB). La PAC contribue entre 80 à 85 % à la mobilisation des recettes douanières et 45 à 50% des recettes fiscales. Le PAC entretient ainsi les environnements économiques et sociaux béninois, accompagne et contribue à la dynamique de croissance agricole, commerciale, industrielle et financière à l'ensemble de la sphère économique. Plusieurs navires battent pavillon béninois, les grands navires comme de petits bateaux de pêche, qui varient du bateau à rames à ceux équipés de moteurs hors-bords. Le PAC a une capacité de 2 millions de tonnes par an. Il est équipé d'un quai commercial d'une longueur de 1 300 m, divisé en six postes classiques, un terminal à conteneurs et d'une jetée de 450 m. Face aux pertes de parts de marché par rapport aux ports de Lomé (Togo), de Tema (Ghana) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire) ces dernières années, le gouvernement du Bénin a engagé depuis 2016 des réformes pour améliorer les performances du PAC et le mettre au diapason des grandes institutions portuaires.

Les trafics en import sont d'une importance cruciale pour le port de Cotonou.

Au niveau des volumes en export, Le Port Autonome de Cotonou montre des hausses significatives ces dernières années. En effet, le port est passé d'environ 1.089.839 T en 2018, vers presque 1.335.210 en 2019 et l'année 2020 était encore plus importante avec un volume de 1.272.268 Tonnes. Le coton est le principal produit d'exportation du Bénin. Le port ne traite pas seulement le coton béninois, également des volumes importants de coton burkinabè et malien passent par le port de Cotonou. La noix de cajou est la deuxième culture d'exportation du Bénin et en troisième position suivent les oléagineux (noix de karité, beurre de karité et graines de coton). L'un des atouts stratégiques du port de Cotonou est qu'il dessert non seulement le marché national, mais aussi un marché régional assez significatif. D'ailleurs, chaque port a vocation à alimenter son pays et les corridors de transit qui y sont reliés. Un port vise à connecter les pays sans littoral, qui n'ont pas d'accès directe à la mer appelés "l'hinterland". Le potentiel de l'hinterland du Bénin est important : le Niger, le Mali, le Burkina Faso qui sont ses pays limitrophes au Nord. Mais il y a aussi le Tchad, un pays de l'Afrique centrale, qui entretient des relations privilégiées avec le Bénin. Ces pays de l'hinterland sont de grands pays avec une population consommatrice en hausse. En 2018, 49 % du trafic total au port de Cotonou était lié à l'hinterland.

## 2.5. Indicateurs de performance des entreprises portuaires

Plusieurs indicateurs ont permis de caractériser la performance des entreprises portuaires. Il s'agit des : infrastructures, stocks, transports, informations, sourcing et le prix. La figure 7 présente la perception de la qualité des infrastructures portuaires.

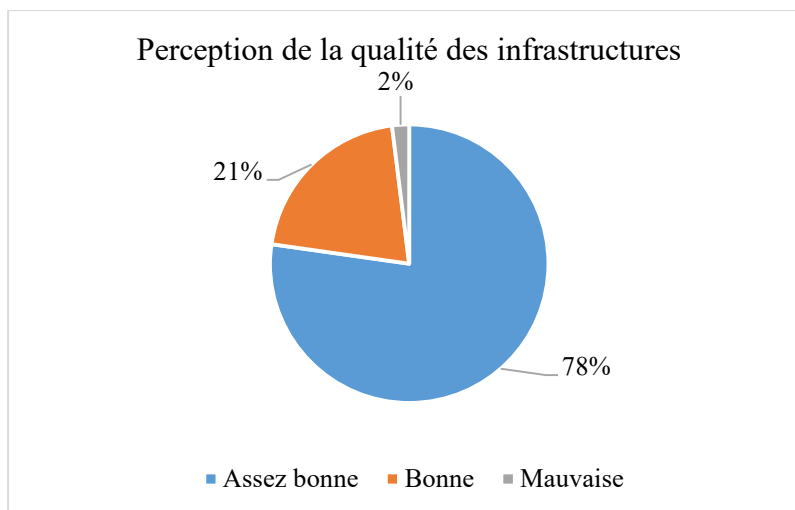


Figure 7 : Perception de la qualité des infrastructures

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

Il ressort de la figure 7 que la qualité assez bonne des infrastructures est perçue par 78 % des personnes enquêtées. La bonne qualité des infrastructures est constatée par 21 % des personnes interviewées et 2 % estiment que les infrastructures sont de mauvaise qualité. Les sociétés privées aux côtés du Port Autonome de Cotonou contribuent efficacement à l'amélioration de la gestion des navires qui constitue l'un des facteurs clés de la compétitivité des ports. La société Bolloré dispose plus d'infrastructures pour réaliser les activités portuaires.

### **3. Discussion**

La Direction du PAC, les sociétés de manutention, Bénin Control, SEGUB, la douane, les sociétés de transit et les sociétés de consignation constituent les sociétés portuaires fréquentées par les populations. La Direction Générale du PAC est plus fréquentée à cause des diverses formalités à remplir avant d'accéder au port. La bonne gestion des séjours dépend en réalité d'une bonne organisation de travail. Cette organisation passe par la prise de conscience des impacts sur la productivité du port qui est liée à la qualité des services, la rapidité des opérations tant physiques qu'administratives et donc la diminution du temps d'immobilisation des navires et des marchandises sur les quais. C'est ce que K. S. A. Alidou (2020, p.) en affirmant que le Port Autonome de Cotonou (PAC), un maillon de la chaîne des transports maritimes qui apporte beaucoup à l'économie nationale du Bénin se doit d'avoir une bonne organisation qui lui permette de bien gérer les séjours des navires afin de s'assurer une performance croissante d'année en année.

La manutention, l'appareillage, le pilotage, le remorquage et le dédouanement, la pêche artisanale ou industrielle constituent les principales activités portuaires effectuées par les acteurs portuaires. Le magasinage, l'aconage, le relevage, l'entreposage, l'ensachage et le language se développent aussi sur la plateforme portuaire. La PAC contribue entre 80 à 85 % à la mobilisation des recettes douanières et 45 à 50% des recettes fiscales. Le PAC entretient ainsi les environnements économiques et sociaux béninois, accompagne et contribue à la dynamique de croissance agricole, commerciale, industrielle et financière à l'ensemble de la sphère économique. Ce port a une capacité de 2 millions de tonnes par an. Il est équipé d'un quai commercial d'une longueur de 1 300 m, divisé en six postes classiques, un terminal à conteneurs et d'une jetée de 450 m. Ces résultats collaborent ceux de Woodside (2004, p.13) et J. Kohouegnon (2019, p.23) qui ont montré que plusieurs activités se développent aux ports. Les navires navigants au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest sont constitués essentiellement de vraquiers, mais de nombreux navires pétroliers font également partie de ce trafic maritime.

## **II. CONCLUSION**

Au terme de cette recherche, il faut retenir que le secteur de recherche regorge plusieurs types d'acteurs. En effet, la manutention, l'appareillage, le pilotage, le remorquage et le dédouanement, la pêche artisanale ou industrielle, le magasinage, l'aconage, le relevage, l'entreposage, l'ensachage et le language constituent les principales activités portuaires effectuées par les acteurs portuaires sur la plateforme portuaire. Les sociétés privées aux côtés du Port Autonome de Cotonou contribuent efficacement à l'amélioration de la gestion des navires.

### **REFERENCES**

- [1]. AGUR, 2015, Le Dunkerquois, un écosystème de production tourné vers l'international, Cahier de l'AGUR n°11.2, 4 p.
- [2]. ALIDOU Kotchigba Sourou Abdou, 2020, *Contribution à la gestion du séjour à quai d'un navire conventionnel au port de Cotonou*. Rapport de fin de formation en certificat Gestion Moderne des Ports/ CNUCED, 59 p.
- [3]. ALIX Yann, MAT Nicolas et CERCEAU Juliette, 2015, *Économie circulaire et écosystèmes portuaires*. Editions EMS, Paris, 426 p.
- [4]. CNUCED, 2020, *Adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030*. Note de secrétariat, Genève, 20 p.
- [5]. ETOGA Galax Yves Landry, 2009, *La gouvernance de la biodiversité marine et côtière dans le golfe de Guinée*. Nations Unies New York, 191 p.
- [6]. Union Africaine, 2012, *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050* (Stratégie AIM 2050). 35 p.
- [7]. Woodside, 2004, *Tanit 3D, Marine Seismic Survey, PCS Areas A&B Mauritania*. Environmental Plan. 76 p.

- [8]. ZOHRA M-C François, 2014, « Port, risques industriels et développement durable des territoires : la vulnérabilité de la ville portuaire de Sikda (Algerie) » in LABARONE (Coord). *Villes portuaires au Maghreb : acteurs du développement durable*, presses des Mines, collection Développement durable, pp199-211