

Perception De La Communauté Portuaire Sur La Typologie Des Activités Portuaires Au Bénin (Afrique De L'ouest)

[Perception Of The Port Community On The Typology Of Port Activities In Benin (West Of Africa)]

AHOUCANDOKOUN Sagbo Damien, DJESSONOU Franco-Néo Camus, AGOINON Norbert, YAYA Chadli^{et} VISSIN Expédit

Laboratoire Pierre PAGNEY ‘‘Climat, Eau, Ecosystèmes et Développement’’

03 BP 1122, Cotonou, Bénin



Résumé – Les activités portuaires occupent une place de choix dans l'économie béninoise. La présente recherche étudie les perceptions de la communauté portuaire sur les activités portuaires au Bénin. La démarche méthodologique adoptée s'articule autour de la collecte des données, du traitement des données et de l'analyse des résultats. Le traitement des données a été réalisé à l'aide des logiciels SPSS et ArcView. Les résultats de la recherche montrent que les activités portuaires menées dans les six zones (IP1, IP2, IP3, IP4, IP5 et IP6) sont la manutention (98%), l'appareillage (98%), le pilotage (96%), le remorquage (95%), le dédouanement (95%), la pêche artisanale ou industrielle (86%), le magasinage (11%), l'aconage (11%), le relevage (10%), l'entreposage (10%), l'ensachage (9%) et le language (9%). De plus, 53 % des acteurs portuaires interrogés affirment que la cadence est rapide, 42 % estiment que la cadence est moins rapide et 5 % constatent que la cadence est lente. Les entreprises portuaires font un grand effort dans le délai d'embarquement ou débarquement des marchandises. En outre, 67% des acteurs portuaires enquêtés trouvent la qualité des services assez bonne, 31 % des enquêtés estiment que la qualité des services est bonne. En revanche, 2 % pensent que la qualité des services est mauvaise. Ainsi, la qualité des services est bonne au niveau de la plateforme portuaire. Cependant, 54 % des acteurs portuaires enquêtés affirment que le coût des services est cher, 27 % estiment que le coût des services est acceptable et 19 % remarquent que le coût des services est assez cher. Ainsi, le coût des services sur la plateforme portuaire est cher.

Mots clés : Bénin, activités portuaires, perception, communauté portuaire.

ABSTRACT- Port activities occupy a key place in the Beninese economy. This research studies the perceptions of the port community on port activities in Benin. The methodological approach adopted revolves around data collection, data processing and analysis of the results. Data processing was carried out using SPSS and ArcView software. The research results show that the port activities carried out in the six zones (IP1, IP2, IP3, IP4, IP5 and IP6) are handling (98%), fitting (98%), pilotage (96%) , towing (95%), customs clearance (95%), artisanal or industrial fishing (86%), warehousing (11%), stevedoring (11%), lifting (10%), storage (10%), bagging (9%) and language (9%). In addition, 53% of the port stakeholders surveyed affirm that the pace is fast, 42% believe that the pace is slower and 5% note that the pace is slow. Port companies make a great effort in terms of loading or unloading times for goods. In addition, 67% of the port stakeholders surveyed find the quality of services quite good, 31% of respondents believe that the quality of services is good. On the other hand, 2% think that the quality of services is poor. Thus, the quality of services is good at the port platform level. However, 54% of the port stakeholders surveyed affirm that the cost of services is expensive, 27% believe that the cost of services is acceptable and 19% note that the cost of services is quite expensive. Thus, the cost of services on the port platform is expensive.

Keywords: Benin, port activities, perception, port community.

I. INTRODUCTION

Au cours des deux dernières décennies, la sûreté et la sécurité environnementale maritime ont donné lieu à des préoccupations croissantes sur le plan international, avec un accent particulier sur le danger représenté par l'insécurité en mer pour le commerce, la paix et la stabilité dans le monde [3]. Cet intérêt accru a suscité la nécessité de repenser de manière critique la

croissance traditionnelle relative à la géopolitique des mers et de comprendre comment elle s'intègre dans les politiques et actions existantes au niveau national, régional, continental et mondial. Bien que la nature, l'ampleur, les dimensions et les conséquences de la sûreté et de la sécurité environnementale maritime varient suivant les pays et les régions, il devient de plus en plus urgent de reconnaître et de documenter ces différences complexes ainsi que leurs effets potentiels à court, moyen et long terme sur les pays et la communauté internationale [6]. 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 [1]. 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 [4]. 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 [7]. Le Port Autonome de Cotonou fonctionne de façon efficiente pour le développement économique tout en respectant des mesures environnementales pour la préservation des écosystèmes.

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).

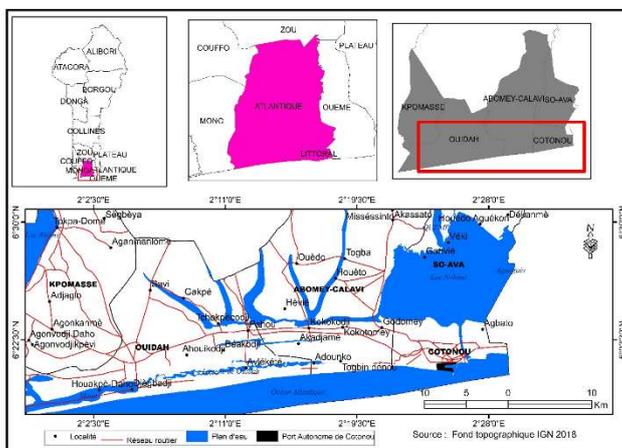


Fig 1: Situations géographique et administrative du secteur d'étude

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.

II. DONNEES ET METHODE

Plusieurs types de données ont été utilisés dans le cadre de cette recherche. Il s'agit des données économiques et perceptions des populations sur les activités portuaires. Les données qualitatives obtenues lors des investigations socio-anthropologiques ont permis d'appréhender les perceptions de la population sur les activités 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. 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. L'ensemble de ces travaux réalisés a permis d'obtenir les résultats suivants.

III. RESULTATS

A- Activités portuaires

Depuis sa création le 31 décembre 1964 par la loi n°64-39 modifiée par l'ordonnance N°76-55 du 12 octobre 1976, le Port Autonome de Cotonou (PAC) en tant qu'organisme public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière a pris le relais de l'organisation des activités portuaires. Au fil des années, le PAC s'est construit la réputation de « 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 2 présente les différentes activités portuaires.

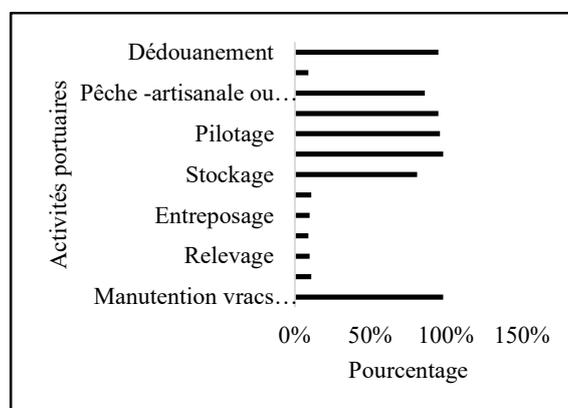


Fig 2: Hiérarchisation des différentes activités portuaires

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

L'examen de la figure 2 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. Du fait de sa position côtière, le Bénin a l'avantage de servir de pays de transit pour l'approvisionnement des pays de l'hinterland en produits essentiels. Le Port de Cotonou est donc un débouché naturel vers les pays sans façade maritime mais aussi pour le Nigéria.

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 résultats obtenus depuis lors sont très encourageants.

Les trafics en import sont d'une importance cruciale pour le port de Cotonou. Les produits les plus importés au port de Cotonou sont principalement les céréales (surtout le riz, premier produit importé au Bénin), les produits alimentaires (y compris l'huile végétale), et les hydrocarbures qui détiennent la troisième (3ème) place sur la liste des produits les plus importés au port de Cotonou. Les hydrocarbures constituent en fait un produit de transit important, surtout pour les marchés du Burkina Faso du Mali et du Niger. D'autres produits considérés comme divers, passent également par le PAC ; il s'agit par exemple des engrais, des produits surgelés (poissons, viandes, etc.), du fer, des lubrifiants et de toutes sortes de matériaux (de construction ou autres).

Au niveau des volumes en export, Cotonou montre des hausses significatives ces dernières années. En effet, le port est passé d'environ 600.000T en 2016, vers presque 875.000T en 2017 et l'année 2018 était encore plus importante avec un volume de 1,1 million de tonnes. Le coton est le principal produit d'exportation du Bénin. Le port ne traite pas seulement le coton

bénois, 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 direct 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.

B- Perception des acteurs portuaires

Les acteurs portuaires perçoivent l'efficacité des activités à travers la cadence de la manutention, la qualité et le coût des services au PAC.

❖ Perception des acteurs portuaires sur la cadence de manutention

La cadence de manutention au Port Autonome de Cotonou est la quantité de marchandises embarquées ou débarquées pendant un temps donné. La figure 3 présente la perception des acteurs sur la cadence de la manutention.

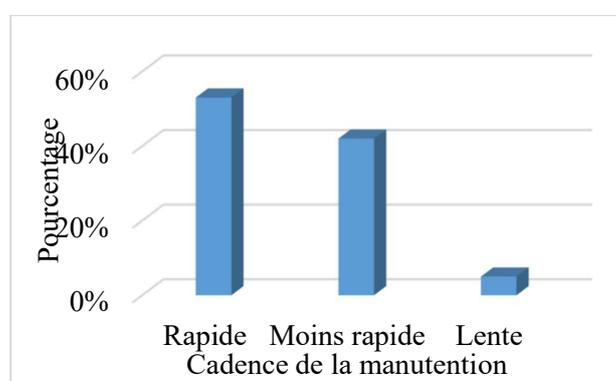


Fig 3: Perception des acteurs sur la cadence de la manutention

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

De la figure 3, il ressort que 53 % des acteurs portuaires interrogés affirment que la cadence est rapide, 42 % estiment que la cadence est moins rapide et 5 % constatent que la cadence est lente. Ainsi, les entreprises portuaires font un grand effort dans le délai d'embarquement ou débarquement des marchandises. Le Port Autonome de Cotonou dispose des infrastructures adéquates qui lui permettent d'accueillir beaucoup de navires commerciaux ou non commerciaux.

❖ Perception des acteurs portuaires sur la qualité et du coût des services

La figure 4 présente la perception des acteurs portuaires sur la qualité des services.

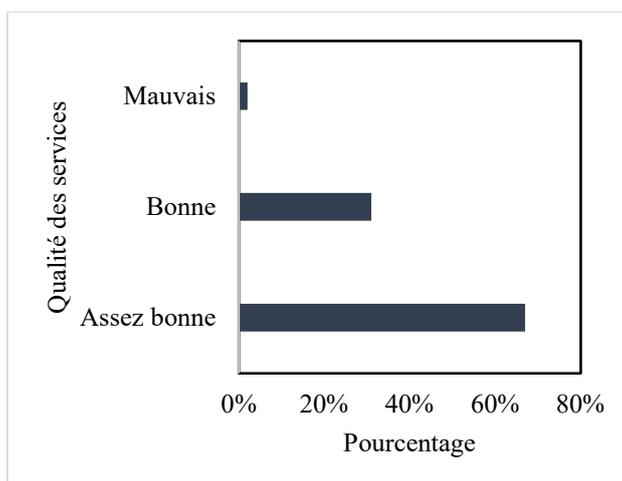


Fig 4 : Perception des acteurs sur la qualité des services

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

Il ressort de la figure 4 que 67% des acteurs portuaires enquêtés trouvent la qualité des services assez bonne, 31 % des enquêtés estiment que la qualité des services est bonne. Par contre, 2 % pensent que la qualité des services est mauvaise. Ainsi, la qualité des services est bonne au niveau de la plateforme portuaire. La figure 5 présente la perception des acteurs portuaires sur le coût des services.

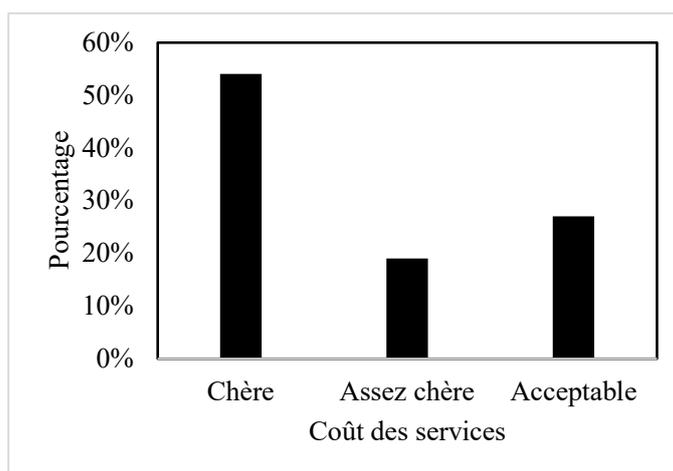


Fig 5 : Perception des acteurs sur le coût des services

Source des données : enquêtes de terrain, janvier 2023

L'analyse de la figure 5 montre que 54 % des acteurs portuaires enquêtés affirment que le coût des services est cher, 27 % estiment que le coût des services est acceptable et 19 % remarquent que le coût des services est assez cher. Ainsi, le coût des services sur la plateforme portuaire est cher.

C-Indicateurs de performance des entreprises portuaires

Plusieurs indicateurs caractérisent la performance des entreprises portuaires. Il s'agit des :

- **infrastructures** : ce sont les localisations physiques où les produits sont stockés, assemblés, ou fabriqués. Les décisions concernant leurs rôles, localisation, capacité et flexibilité influencent la performance de la chaîne logistique.

- **stocks** : ceci comprend tous les stocks de matières premières, les encours, et les produits finis. Le changement des politiques de stocks influence la réactivité de la chaîne logistique.
- **transports** : incluant aussi les transports internes de stocks ou de produit semi-finis. La performance de la fonction transport sur la réactivité et l'efficacité de la chaîne est importante surtout que pour la plupart des compagnies les coûts de transports représentent le tiers des coûts globaux.
- **informations** : elle est constituée des données concernant les infrastructures, le stock, les transports, les coûts, les prix, les clients. C'est l'indicateur majeur de performances de la chaîne portuaire car la performance de cette fonction influe directement sur l'ensemble des autres indicateurs. Une information qui circule bien et qui est synchronisée peut améliorer l'efficacité de la chaîne, tandis qu'une information difficilement transmissible d'un partenaire à un autre, ou bien non communiquée, peut avoir des retombées néfastes sur l'ensemble de la chaîne et pénaliser les autres fonctions.
- **sourcing** : il s'agit de déterminer qui doit réaliser une activité à travers la chaîne comme la production, le stockage ou les transports. Au niveau stratégique, il s'agit de déterminer quelles activités l'entreprise va faire elle-même et quelles activités elle va sous-traiter.
- **prix** : Les prix influencent le comportement des clients et ainsi les performances de la chaîne portuaire.

La figure 6 présente l'évolution du trafic des marchandises à l'import et à l'export entre 2012 à 2022.

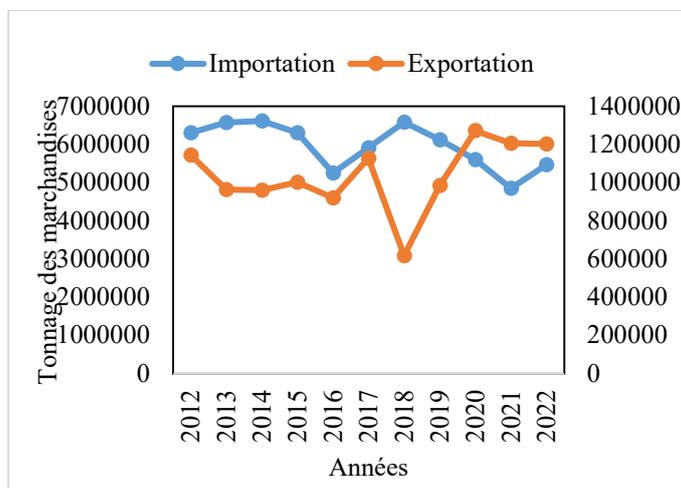


Fig 6: Evolution du trafic des marchandises à l'import et à l'export de 2012 à 2022

Source des données : DCM/PAC, 2023

Le trafic en import et export évolue en dent de scie. En effet, le trafic en import est globalement évolutif depuis 2017 avec une légère chute en 2020. Ensuite l'évolution du trafic reprend graduellement de 2021 avec 6 821 971 tonnes. Cette évolution est due au dynamisme des équipements logistiques mais aussi et surtout à la confiance retrouvée chez les chargeurs et les consignataires de même que les opérateurs économiques. La confiance retrouvée chez les divers acteurs du secteur maritime-portuaire due à l'augmentation du trafic en import a aussi eu des effets positifs sur les exportations. Il est noté une chute drastique des marchandises à l'export en 2018. Cependant, une reprise timide se fait observer en 2019 avec 1 335 210 tonnes. On observe ensuite une légère baisse en 2020 soit 1 272 268 et 2021 soit 1 206 394. L'année 2020 représente ainsi la meilleure performance du port en exportation sur la période 2012-2022.

La figure 7 présente la perception de la qualité des infrastructures portuaires.

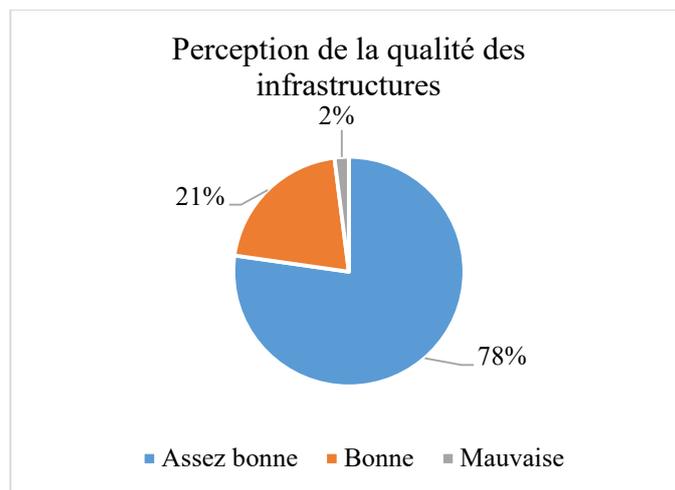


Fig 7: Perception de la qualité des infrastructures

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 AGL dispose plus d'infrastructures pour réaliser les activités portuaires.

IV. DISCUSSION

La cadence est rapide. Les entreprises portuaires font un grand effort dans le délai d'embarquement ou débarquement des marchandises. Le Port Autonome de Cotonou dispose des infrastructures adéquates qui lui permettent d'accueillir beaucoup de navires commerciaux ou non commerciaux. La qualité des services est bonne au niveau de la plateforme portuaire. Ces résultats corroborent avec ceux de [5] et [2]. La cadence de la manutention au Port Autonome de Cotonou est rapide à cause de l'acquisition de nouveaux équipements de manutention comme les portiques, les grues mobiles. La cadence de la manutention au port autonome de Cotonou est lente à cause et la cadence est moins rapide. Le degré de satisfaction pour la qualité des services rendus au port autonome de Cotonou est acceptable à l'instar des autres ports qui nous entourent. La qualité est bonne à cause de la formation des ressources humaines. C'est un service de mauvaise qualité car le système mis en place n'est pas efficace.

V. CONCLUSION

Au terme de cette étude, il faut retenir que le Port Autonome de Cotonou est situé dans la zone humide du sud Bénin au sud de la ville de Cotonou. La manutention est plus pratiquée dans le Port Autonome de Cotonou. Plusieurs directions et entreprises privées accompagnent le PAC. Les activités portuaires se distinguent par zone. Il existe six zones. Plusieurs indicateurs caractérisent la performance des entreprises portuaires. La qualité assez bonne des infrastructures est perçue par des acteurs portuaires. 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.

REFERENCES

- [1] AGUR (2015) : Le Dunkerquois, un écosystème de production tourné vers l'international, Cahier de l'AGUR n°11.2, 4p.
- [2] AHOANDOKOUN Sagbo Damien (2022) : Manœuvres maritimes au port de Cotonou : cas de l'accostage et de l'appareillage des navires. Mémoire de master 2 en Transports et Logistique, ESM, Bénin, 82 p.
- [3] ASSEMBONI Alida Nabobuè (2006) : Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, cas de cinq pays francophones. Thèse de doctorat en Droit public / Option Droit de l'environnement, Université de Lomé, 577 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] DJOSSOU F. Wilfrid et POSSI H. Luc (2008) : La gestion du trafic maritime au port de Cotonou : accueil et prise en charge des navires par la capitainerie du port de Cotonou. Mémoire de DUT, UPIB, 50p.
- [6] UKEJE Charles et MVOMO ELA Wullson (2013) : Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée. Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja, 12 Marrakesh Street, Wuse II, Abuja, Nigeria, 52 p.
- [7] Union Africaine (2012) : Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050). 35 p.