

CONTRIBUTION DU PORT DE COTONOU AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU BENIN

Vodoungnon Anignikin PADONOU

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

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

Siège institutionnel Université de Yaoundé 2 (Cameroun)

anignikinpadonou@hotmail.com

Benjamin S. ALLAGBE

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

Résumé

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

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

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

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

Abstract

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

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

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

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

Keywords: Port of Cotonou, development, economic, Benin

Introduction

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

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

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

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

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

Situation géographique

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

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

Figure 1 : *Port de Cotonou et ses installations*



Source : *Google earth, 2020*

La zone portuaire du port de Cotonou représente une superficie d'environ 400 000 m² et les plans d'eaux gagnés sur la mer du littoral sont abrités par deux digues. La position géographique du port de Cotonou, lui permet d'occuper une position privilégiée sur le trafic maritime de la côte ouest-africaine. Plate-forme logistique d'intenses activités, le port abrite plusieurs opérateurs économiques publics et privés de multicultures qui y opèrent.

Outils et méthodes

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

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

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

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

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

Avec les paramètres suivants :

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

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

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

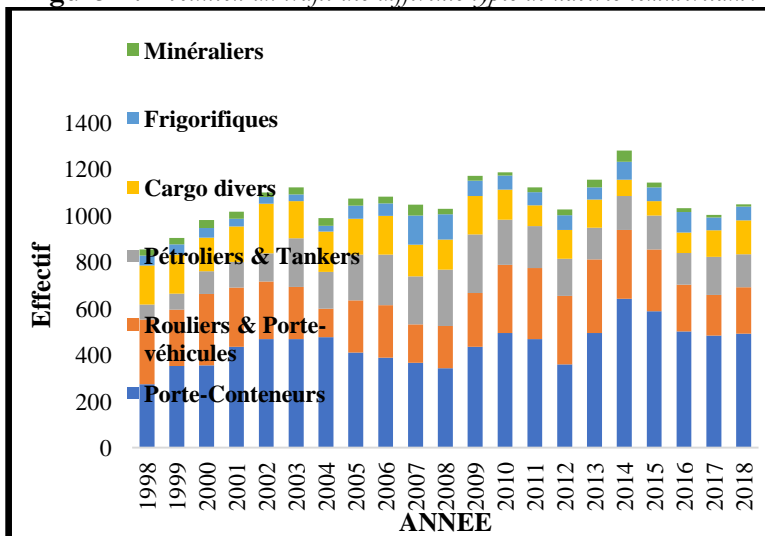
Résultats

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

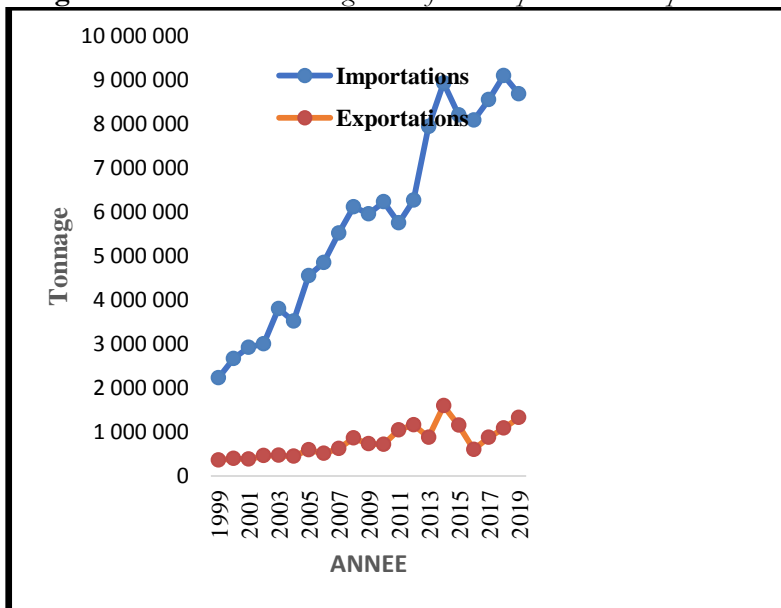
Evolution du tonnage des importations et des exportations

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Importance économique du trafic transit des pays du Sahel

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

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

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

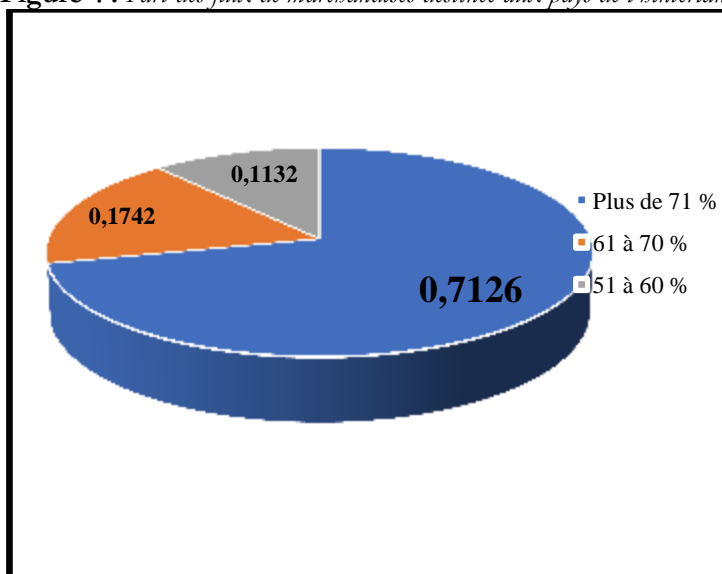
3.3.1 Flux de marchandises destinées aux pays de l'hinterland

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

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

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

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

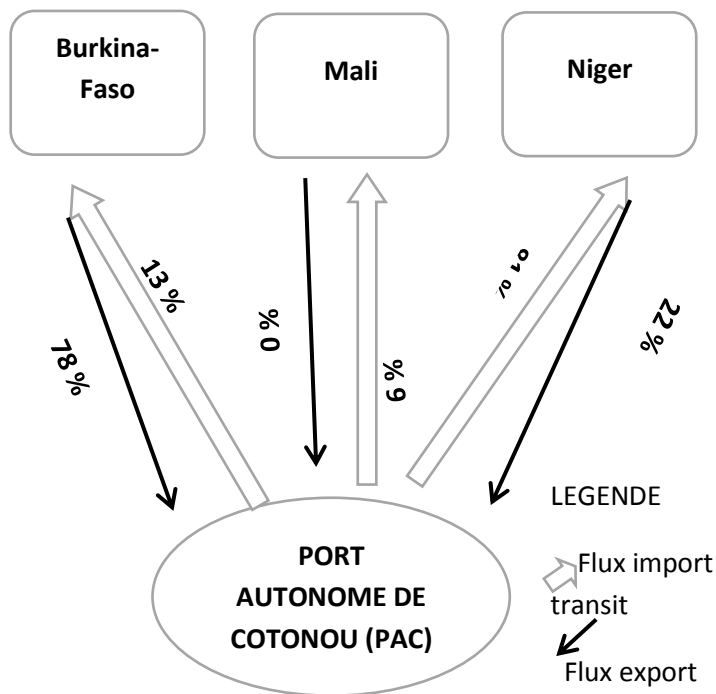


Source : *Vodoungnon Anignikin PADONOU, enquêtés de terrain, octobre 2020*

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

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

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



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

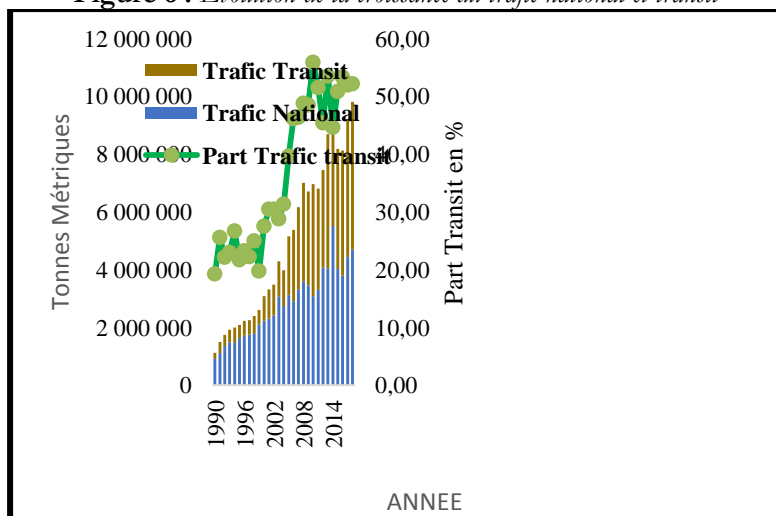
La figure 5, illustre la proposition des marchandises (import et export) en régime transit au port de Cotonou. Une variation importante s’observe dans les proportions suivant les mouvements. Les pays enclavés de l’UEMOA importent plus de marchandises soit 81 % pour le Niger, suivis respectivement du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

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

3.3.2 Croissance du trafic national et transit

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

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



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

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

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

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

Discussion

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

En fait, le secteur portuaire et maritime joue un rôle important voir capital dans l'économie nationale et sur la vie socio-économique de la population béninoise. Il est clair que, le port de Cotonou devient un maillon indissociable du secteur portuaire et maritime du Bénin et la pierre angulaire pourvoyeur de plus de 80 % des recettes douanières, entre 45 à 50 % des recettes fiscales (PAC, 2010 : 5 ; Padonou, 2016 : 21), et un levier de développement durable, où les formalités administratives et financières étaient hautement corruptibles et contraignantes. Les formalités administratives portuaires et financières (PAC, CNCB, Douane, etc.) étaient contraignantes et les acteurs portuaires surtout ceux de l'arrière-pays international du port de Cotonou fuyaient pour se rendre dans les ports voisines. Cette perception est corroborée par les recherches des auteurs (Donsimoni, 2015 : 92 ; CNUCED, 2015 : 88 ; CNUCED, 2010 : 18). En effet, ils soutiennent que les ports sont les moteurs économiques locaux du point de vue des activités en lien avec les secteurs portuaire et maritime, mais aussi du point de vue des activités industrielles qu'ils engendrent.

En effet, la stratégie des autorités gouvernementales du Bénin repose sur des réformes administratives, tels que le Programme de Vérification des Importations (PVI) pour améliorer le recouvrement des ressources douanières. De même, la mise en place des ports secs sur le territoire national fait du Bénin une plate-forme incontournable du trafic régional et d'échanges internationaux. Le même constat est fait dans les études de Munim et Schramm (2018 : 6) et Tossa (1982 : 121), ils ont montré que, les ports investissent dans les nouvelles infrastructures pour accroître leurs volumes de trafics, de plus les infrastructures de transports sont des facteurs de développement économique des activités portuaires. Pour éviter un mauvais service qui pourrait engendrer des séjours à quai long des bateaux et des attentes à rade (Dubreuil, 2007 : 201).

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

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

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

Conclusion

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

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

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

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

Références bibliographiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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