



REPUBLIQUE DU BENIN

UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI (UAC)



**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE
GESTION(FASEG)**

*Mémoire pour l'obtention de la Licence Professionnelle en sciences
économiques*

Option : Analyse des Politiques de développement (APD)

**THEME : Effet de la gestion informatisée des camions
sur les échanges commerciaux au Port
Autonome de Cotonou**

**Réalisé par :
DANSOU Vierra et TOBOUREGUI Saïd**

Sous la direction de:

Maitre de mémoire
Dr BABATOUNDE Alain
Enseignant chercheur à la
FASEG

Tuteur de stage
M. HONKPEHEDJI N. Rodrigue
Chef Service des Etudes et
Statistiques à la DPC/DGAE

Année académique 2014-2015

**LA FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE
GESTION(FASEG) N'ENTEND DONNER AUCUNE APPROBATION,
OU IMPROBATION AUX OPINIONS ÉMISES DANS CE DOCUMENT.
CES OPINIONS DOIVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES COMME PROPRES À
LEURS AUTEURS.**

DEDICACES

Je dédie ce mémoire en reconnaissance à:

- Mes parents, Issiaka O. TOBOUREGUI et Victoire Y.KOUCHORO pour leur amour et les sacrifices qu'ils ont dû accomplir pour me donner le meilleur d'eux-mêmes ;
- Tous ceux qui me portent dans leur cœur.

Saïd TOBOUREGUI

Je dédie principalement ce mémoire à:

- Mes parents, mon père DANSOU Guy et à ma mère KOUNOUHO Brigitte, qui de jour comme de nuit, n'ont ménagé aucun effort pour m'orienter sur le droit chemin.
- Et à tous ceux qui de près ou de loin ont apporté leur pierre au présent édifice

Vierra C. DANSOU

REMERCIEMENTS

S'aventurer dans les méandres de l'économie reste une tâche fastidieuse du fait de la dimension des champs couverts par celle-ci, les instruments à utiliser, les indications et solutions envisageables.

L'importance du travail à accomplir, le nombre élevé de documents à consulter, ont imposé une recherche harassante, recherche au cours de laquelle beaucoup de compétences ont été utilisées, qu'il s'agisse de statisticiens, d'économistes, etc. Leur contribution à l'amélioration de ce travail a été inestimable et positive. Les remerciements les plus ineffables sont particulièrement adressés à :

- Professeur **Charlemagne IGUE**, Doyen de la FASEG, et à tout le corps professoral de la FASEG pour tous les efforts accomplis dans l'amélioration de la formation en Economie à la FASEG
- notre directeur de mémoire, **Dr Alain BABATOUNDE** pour sa rigueur dans le suivi du travail et ses précieux conseils prodigués ;
- Monsieur **Aristide MEDENOU**, Directeur Général des Affaires Economiques ;
- Notre tuteur de stage, Monsieur **Rodrigue N. HONKPEHENOU**, chef service des études et statistiques à la Direction de la Prévision et de la Conjoncture
- Monsieur **Abdel-aziz ADEOTI** agent du service des statistiques, des études et des performances au Port Autonome de Cotonou ;
- Monsieur **Héribert AHOUANDJINO**, Directeur technique de la société STTB.SA
- Tous les agents de la Direction de la Prévision et de la Conjoncture qui nous ont témoigné leur amour par divers soutiens ainsi qu'à tous les stagiaires de la DPC pour nous avoir été d'une précieuse aide dans la rédaction de cette étude sans oublier tous nos amis modulaires.
- A tous ceux qui de près ou de loin ont consacré une partie de leur temps à l'aboutissement de ce travail, nous disons sincèrement merci.

Liste des sigles et abréviations

ATP	Annonce de Titre Physique
BACT	Bordereau A Charger Transporteur
BAS	Bon A Sortir
BL	Bordereau de Livraison
COA	COTE OUEST AFRICAINE
DCM	Direction Commerciale et Marketing
DGAE	Direction Générale des Affaires Economiques
DP	Direction de la Prévision et de la Conjoncture
EVP	Equivalent vingt pieds
EWATA	Europe West Africa Trade Agreement
GPS	Global positioning system
ISPS	International Ship and Port Facility Security (Code international pour la Sécurité des Navires et Installations Portuaires)
MCA-BENIN	Millenium Challenge Account-Bénin
MCC	Millenium Challenge Corporation
MEFPD	Ministre de l'Economie, des Finances et des Programmes de Dénationalisation
MEMIP	Ministère de l'Economie Maritime et des Infrastructures Portuaires
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
PAC	Port Autonome de Cotonou
PPP	Partenariat Public-Privé
PVI	Programme de Vérification des Importations

SA	Société Anonyme
SSEP	Service des Statistiques, des Études et des Performances
SEGUB	Système d'Exploitation du Guichet Unique Portuaire
SIGUCE	Système d'Information du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur
SSAPT	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (est un partenariat international qui vise à faciliter l'élaboration de politiques et à renforcer les capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.)
STTB	Solutions Technologiques des Transport du Bénin
UCF	Unité de Coordination de la Formulation du Deuxième Programme et du Suivi des Réformes de MCA-Bénin

Liste des graphiques

Graphique 1: Appréciation du coût des prestations de la capitainerie et de la STTB.SA par les transporteurs	35
Graphique 2: Appréciation de la qualité des services de la capitainerie et de la STTB.SA par les transporteurs	36
Graphique 3: Appréciation de la fluidité des camions avec la capitainerie et la STTB.SA par les transporteurs	37
Graphique 4: Evolution du volume du trafic de marchandises de 2009 à 2014 (Million de tonnes métriques).....	41
Graphique 5: Evolution du trafic des navires.....	42

Liste des tableaux

Tableau 1: Délais des prestations de la Capitainerie et de la STTB	36
Tableau 2: Sécurité des camions et des cargaisons avec la capitainerie	37
Tableau 3: Structure entravant la fluidité du trafic des camions gros porteurs.....	38
Tableau 4: Persistance de rançonnement	39
Tableau 5: Récapitulatif des variables liées au trafic des marchandises avec la capitainerie	43
Tableau 6: Récapitulatif des variables liées au trafic des marchandises avec la STTB.SA	44
Tableau 7 : Synthèse des résultats de nos prévisions et autres données disponible sur le trafic des marchandises	45

Glossaire

BALISE: Boîtier contenant un système de traitement d'informations issues de satellites (GPS) couplé à l'utilisation d'un réseau de communications électroniques.

BOOKING: Expression anglaise utilisée pour désigner la Réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client. Marchandise en conventionnel, conteneurs, véhicules, etc. La somme des bookings par port de destination constitue la liste de charge prévue et doit être conforme aux allocations poids volume.

CONTENEUR: C'est un pavé droit métallique dans lequel on charge les marchandises pour des raisons de sécurité et d'économie d'espace.

CAPITAINEURIE: Service, dépendant de l'autorité portuaire, Port Autonome ou chambre de commerce, assurant la police du plan d'eau, la sécurité dans le chenal d'approche et dans le port, la coordination des services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage), l'organisation des mouvements de navires (entrées /sorties) et leur placement à quai

CONVENTIONNEL: Anglicisme apparu avec le développement du conteneur (« traditionnel » ou « classique » correspondrait mieux en français). Le fret conventionnel, ce sont les marchandises diverses qui ne sont pas transportées en conteneurs ou en Ro-Ro et qui voyagent donc sous un conditionnement classique (sacs, caisses, fûts etc.)

DRY: Il signifie un conteneur standard pour recevoir des marchandises sèches générales (aussi appelé conteneur GP pour)

EMPOTAGE: Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur, ou sur un flat ou bolster.

FRET: Prix de rémunération payable pour le transport de marchandises par mer. Il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

GET IN-GET OUT: expression anglaise utilisée pour désigner le chargement et le déchargement d'un conteneur.

GLOBALISATION ou MONDIALISATION(de l'économie) : Fait référence à un phénomène et processus sans précédent dans l'histoire qui se traduit par une interdépendance économique rapide et croissante des pays à l'échelle planétaire, du fait du développement considérable des échanges de biens et services et des mouvements de capitaux, ainsi qu'en raison de la diffusion accélérée de la technologie, en particulier dans le domaine des communications des transports, de l'information et de l'automatisation. (Tiré du « séminaire sur la Diplomatie béninoise face au défi de la mondialisation » de Kerfalla Yansane, Cotonou 17 au 20 septembre 1998).

MANUTENTIONNAIRES: Ce sont les entreprises qui s'occupent des activités de chargement et de déchargement des navires, du reconditionnement des marchandises, de leur stockage et de leur sécurité. Quatre sociétés de manutention (SOBEMAP, COMAN-SA, SMTIC et RORO Terminal) opèrent au Port Autonome de Cotonou

NAVIRE: Bâtiment flottant de forme allongée destinée aux transports sur mer.

QUAI: Ouvrage composé d'un ou de plusieurs face d'accostage de navire ainsi que d'un espace d'opérations pour le transbordement ou le chargement et le déchargement de marchandises.

RADE: C'est un espace géographique aménagé en mer, où mouillent les navires.

TRANSBORDEMENT: C'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargement.

TERMINAL: Ensemble des installations de port localisé sur un site excluant les eaux navigables.

TRACKING: Mot anglais utilisé pour désigner le suivi du mouvement d'un objet par rapport à un itinéraire

TRANSITAIRE ou COMMISSIONNAIRE agréé en douanes: il intervient dans toute la procédure d'embarquement et d'enlèvement des marchandises et sont les interlocuteurs désignés du destinataire auprès des autres acteurs portuaires

TRANSPORTEUR: ils assurent l'acheminement des marchandises à destination par la route ou par les rails.

VRAC: Marchandise chargée sans emballage dans des conteneurs spécialisés, ou dans des poches, dans des conteneurs Dry.

Résumé

Cette étude fait le point sur le contrôle informatisé des camions au port de Cotonou et le lien avec les échanges commerciaux, ceci à travers une appréciation de sa contribution dans la facilitation du commerce. Notre analyse s'est fondée sur la théorie moderne du commerce international, notamment les avantages dynamiques, l'écart technologique et l'innovation. Dans cette logique nous avons mené une étude comparative des prestations de l'ancienne structure de contrôle des camions (Capitainerie) et de la nouvelle (STTB.SA), réalisé un diagnostic sur la gestion informatisée, le coût, les délais et la qualité des opérations, et les mesures de sécurité mises en place. Aussi, avons nous effectué une brève analyse sur l'évolution du trafic portuaire. Au regard de nos résultats, on réalise globalement que l'informatisation du contrôle des camions est bénéfique pour les transporteurs et influence positivement le volume des échanges commerciaux. Néanmoins, il faut souligner que le nouveau système de contrôle étant essentiellement basé sur la technologie, la STTB doit veiller à réduire les pannes des installations techniques et de connexion internet qui tendent à ralentir le trafic des camions au port de Cotonou.

Abstract

This study reports on the computerized control of the truck at the port of Cotonou and the link with trade, this through an appreciation of contribution to trade facilitation. Our analysis is based on the modern theory of international trade, including dynamic advantages, the technology gap and innovation. In this logic we conducted a comparative study of the benefits of the old truck control structure (Captaincy) and the new (STTB.SA), made a diagnosis of computerized management, the cost, time and quality operations and security measures in place. Also, we have made a brief analysis on the development of port traffic. In light of our results, we realize that the overall control of the truck computerization is beneficial for carriers and positively influences the volume of trade. Nevertheless, it must be emphasized that the new control system is essentially based on technology; the STTB must ensure to reduce the failures of technical systems and internet connection that tend to slow the truck traffic at the port of Cotonou.

Sommaire

INTRODUCTION	1
CHAPITRE I: CADRE THEORIQUE, ORGANISATIONNEL ET INSTITUTIONNEL.....	3
SECTION 1 : CADRE INSTITUTIONNEL ET THEORIQUE	3
PARAGRAPHE 1 : PRESENTATION DE LA DGAE	3
PARAGRAPHE 2 : PROBLEMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHESE.....	8
SECTION 2 : REVUE DE LA LITTERATURE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE	12
PARAGRAPHE 1 : REVUE DE LITTERATURE	12
PARAGRAPHE 2 : METHODOLOGIE DE RECHERCHE	22
CHAPITRE II : ANALYSE EMPIRIQUE ET RECOMMANDATIONS.....	27
SECTION 1 : PRESENTATION, INTERPRETATION ET ANALYSE DES DONNEES.....	27
PARAGRAPHE 1 : DIAGNOSTIC ET RESULTATS DE LA GESTION INFORMATISEE DES CAMIONS GROS PORTEURS AU PORT AUTONOME DE COTONOU (PAC).....	27
PARAGRAPHE 2 : INTERPRETATION ET VALIDATION DES HYPOTHESES	46
SECTION 2 : RECOMMANDATIONS ET LIMITES.....	47
PARAGRAPHE 1 : RECOMMANDATIONS	48
PARAGRAPHE 2 : LIMITES DE L'ETUDE	49
CONCLUSION	50
ANNEXE	53

Introduction

La multiplication des déplacements de personnes et des échanges de marchandises met en lumière l'importance du transport dans la construction d'une économie nationale. De ce fait, les ports sont essentiellement des pourvoyeurs de services, notamment pour les navires, les marchandises et les transports intérieurs. Le degré de satisfaction obtenue en fonction des normes préétablies donne la mesure du rendement du port. On peut en déduire que le rendement diffère selon que les services sont fournis pour les navires, les marchandises ou pour le transport intérieur.

En raison de sa position géographique, le Bénin, pays à façade maritime joue un rôle de transit grâce à son port maritime : le Port de Cotonou. Ainsi le Port de Cotonou constitue un précieux instrument de développement économique et pour continuer à jouer ce rôle, il doit s'intégrer et s'adapter à la nouvelle évolution de l'économie mondiale au risque de compromettre sa survie et son développement. Face à cette réalité, le Bénin se doit d'adapter ses structures portuaires aux réalités technologiques et aux exigences du commerce international afin de rendre plus performante sa chaîne des transports. Cette performance ne sera atteinte que grâce à la célérité des opérations à la sécurité des marchandises et à la maîtrise des coûts de passage portuaire.

Conscientes de ces réalités et prenant la juste mesure des défis et des opportunités liées à la globalisation et sous la pression de la concurrence régionale, les autorités ont déployé des efforts importants d'investissements en infrastructures et en équipements afin que le Port de Cotonou puisse s'adapter aux nouvelles exigences du commerce international. Malheureusement, l'on constate que malgré les efforts consentis pour garantir la compétitivité des opérations d'enlèvement de marchandises, la maîtrise des coûts de passage portuaire, la sécurité dans l'enceinte portuaire, le Port de Cotonou ne répond toujours pas aux exigences logistiques et aux attentes des utilisateurs qui y interviennent. C'est ainsi que le Gouvernement béninois à travers les autorités portuaires, a sollicité l'aide de la société Seaquest Technologie qui est une société internationalement reconnue dans le domaine de la sûreté et de la sécurité portuaire pour réaliser le plan de sûreté du port de Cotonou. Ladite société a été désignée comme l'organisme de sûreté du Port Autonome de Cotonou en 2004. Elle a proposé au gouvernement une solution technologique pour gérer le mouvement des camions gros porteurs au moyen d'outils

informatiques : **le centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteur.**

Le Gouvernement ayant exigé que le projet de mise en place du centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs soit géré par une société de droit béninois, il a été créé la société Solutions Technologiques des Transports du Bénin (STTB SA) qui est une filiale de Seaquest Technologie Canada et est capitalisée à 100% par la partie canadienne. La STTB à travers le centre de contrôle informatisé est entièrement dédiée à la facilitation du commerce à travers la sécurisation et à l'enlèvement rapide des marchandises, la décongestion du port et ses alentours voire des rues de Cotonou à travers une gestion du flux des camions et une amélioration des recettes. Mais néanmoins, des obstacles ont été constatés depuis la phase de mise en application. Par ailleurs, pour mieux apprécier les obstacles liés à la facilitation des opérations portuaires au Port de Cotonou, il convient d'identifier les points de blocage à la fluidité du transport, la conduite efficace des opérations portuaires et proposer si possible, des solutions concrètes et suffisamment opérationnelles pour améliorer significativement les transactions portuaires.

Afin d'appréhender l'ampleur et les conséquences des pratiques en matière de gestion informatisée des entrées et sorties des camions, on se propose de réfléchir sur le thème: **Effet de la gestion informatisée des camions sur les échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou**

Nous nous tacherons dans un premier temps à décrire et analyser le nouveau système de contrôle, en observer l'évolution ainsi que les causes des problèmes que ce système laisse apparaître. Dans une seconde partie, nous nous concentrerons sur l'approche d'une nouvelle politique de gestion portuaire, en cherchant à définir les solutions plausibles pour la facilitation des échanges commerciaux au Port de Cotonou.

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE, ORGANISATIONNEL ET INSTITUTIONNEL

Ce chapitre a pour objectif principal de faire connaître la structure d'accueil qui est ici la Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE), de présenter le problème, les objectifs et hypothèses de l'étude et la méthodologie adoptée. A cet effet, il est subdivisé en deux sections. La première sera consacrée à la présentation du cadre institutionnel et théorique puis la deuxième à la revue de littérature et à la méthodologie de l'étude.

Section 1 : Cadre institutionnel et théorique

La Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE) du Ministère de l'Economie, des Finances et des Programmes de Dénationalisation (MEFPD) a servi de cadre de stage académique de trois mois qui s'est effectivement déroulé à la Direction de la Prévision et de la Conjoncture.

Plusieurs formations entretiens et conférences ont marqué notre stage à la DGAE notamment plusieurs séries de formation sur le logiciel E-views.

Paragraphe 1 : Présentation de la DGAE

La Direction Générale des Affaires Economiques est l'une des plus importantes direction du Ministère de l'Economie, des Finances et des Programmes de Dénationalisation (MEFPD). Elle a pour mission :

- ✓ de proposer des mesures de politiques économiques et financières à court, moyen et long terme au gouvernement, évaluer leurs effets sur les principales variables macroéconomiques et monétaires et suivre leur mise en œuvre ;
- ✓ d'élaborer des informations prévisionnelles sur l'évolution économique et financière du Bénin ;
- ✓ d'assurer le contrôle de l'Etat sur les opérations d'assurance, sur la promotion du marché national d'assurance et veiller à la sauvegarde des intérêts des assurés et bénéficiaires de contrat d'assurance.

- ✓ de proposer et suivre l'exécution de la politique d'intégration économique régionale du Gouvernement et de veiller à la mise en œuvre des mécanismes de la surveillance multilatérale des politiques économiques dans le cadre de l'intégration régionale ;
- ✓ de préparer et conduire en collaboration avec les structures concernées des programmes de suivi, de restructuration ou de privatisation des entreprises semi-publiques ou publiques, de même que les programmes de promotion des investissements privés ;
- ✓ de suivre la gestion des entreprises publiques, semi-publiques ou entités assimilées.

I-Organisation générale de la DGAE

Pour accomplir ses missions, la DGAE est organisée en directions techniques, services et secrétariat.

1-Les Directions techniques

Ce sont :

- ✓ La Direction de la Prévision et de la Conjoncture (DPC)
- ✓ La Direction des Assurances (DA)
- ✓ La Direction de l'Intégration Régionale (DIR)
- ✓ La Direction de la Gestion et du Contrôle du Portefeuille de l'Etat (DGCPE)
- ✓ La Direction de la Promotion Economique (DPE)

2-Les Services de la DGAE

Comme service, nous avons:

- ✓ Le Comité National de Politique Economique (CNPE)
- ✓ La Cellule de Veille Economique et Financière (CVEF)

II-Présentation du lieu de stage

Le stage s'est déroulé à la Direction de la Prévision et de la Conjoncture (DPC), autrefois Direction de l'Analyse Economique et de la Prévision (DAEP).

A-Présentation de la Direction de la Prévision et de la Conjoncture (DPC)

Conformément aux dispositions de l'article 56 du Décret n°2005-110 du 11 mars 2005 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère des Finances et de l'Economie, la Direction de la Prévision et de la Conjoncture (DPC) a pour mission de proposer et de mettre en œuvre une stratégie économique nationale ainsi que de faire le diagnostic régulier de l'économie et d'en déterminer les implications à court, moyen et long termes sur les agrégats macro-économiques et monétaires. Elle est également chargée d'établir les prévisions financières et les objectifs budgétaires compatibles avec les contraintes économiques et de suivre l'élaboration, l'analyse et la projection de la balance des paiements.

La DPC comprend trois services que sont: le Service de la Programmation Economique et Financière (SPEF), le Service du Suivi Budgétaire et de l'Analyse Conjoncturelle (SSBAC) et le Service des Etudes et Statistiques (SES). Outre ces services, la Direction dispose d'un Secrétariat Administratif et d'un Bureau des Affaires Administratives et Financières.

B-Présentation des différents services de la DPC

1-Service de la Programmation Economique et Financière

Il est chargé des projections économiques à court et moyen termes. Il participe à l'élaboration du budget de l'Etat, à la préparation des Programmes Economiques et Financiers et aux travaux de la Commission chargée d'établir la balance des paiements.

2-Service du Suivi Budgétaire et de l'Analyse Conjoncturelle

Il est chargé d'une part, du suivi de l'activité économique aussi bien nationale qu'internationale et du suivi de l'exécution du budget d'autre part. A ce titre, il réalise les principales tâches ci-après :

- ✓ l'élaboration périodique du Tableau des Opérations Financières de l'Etat (TOFE) et du Tableau des Opérations de Trésorerie de l'Etat (TOTE), en collaboration

avec les Administrations concernées, notamment la Direction Générale du Trésor et de la Comptabilité Publique (DGTCP), la Direction Générale du Budget (DGB) et la Cellule de Suivi des Programmes Economiques et Financiers (CSPEF) :

- ✓ l'évaluation des mesures budgétaires en cours d'exécution ;
- ✓ l'élaboration périodique du Tableau de Bord Economique et Financier
- ✓ la réalisation de Notes de Conjoncture mettant en exergue les désajustements prévisibles à court terme ;
- ✓ la rédaction de notes d'information en matière économique et leurs effets ;
- ✓ l'analyse de l'environnement économique sous régional et international.

3-Service des Etudes et Statistiques

Il est chargé de la Centralisation des statistiques économiques et financières, et de l'amélioration de la connaissance du fonctionnement de l'économie nationale. A ce titre, il s'occupe de :

- ✓ la réalisation d'études en vue d'apprécier l'effet des mesures financières sur l'économie ;
- ✓ la réalisation d'études sectorielles intéressées ;
- ✓ la réalisation de travaux de modélisation ;
- ✓ la collecte périodique de statistiques financières ;
- ✓ la gestion d'une banque de données économiques et financières ;
- ✓ la coordination de l'activité statistique au sein du Ministère de l'Economie et des Finances.

4-Secrétariat Administratif

Il est chargé de:

- ✓ l'enregistrement du courrier qu'il soumet à l'appréciation du Directeur ;
- ✓ la ventilation du courrier, conformément aux instructions du Directeur ;
- ✓ la réception et de l'envoi des messages ;
- ✓ l'expédition du courrier ;
- ✓ la réception et de l'information des visiteurs ;
- ✓ la présentation du courrier au visa ou à la signature du Directeur de la Prévision et de la Conjoncture et de toutes autres tâches à lui confiées par celui-ci.

5-Bureau des Affaires Administratives et Financières

Il est chargé, sous la supervision directe du Directeur de la Prévision et de la Conjoncture de :

- ✓ centraliser les besoins matériels de tous les services ;
- ✓ coordonner la gestion des moyens matériels de la Direction et de les répartir judicieusement entre les différents services ;
- ✓ assurer la gestion des stocks de matériels et de fournitures.

Le Bureau des Affaires Administratives et Financières travaille en étroite collaboration avec le Service Administratif et Financier de la Direction Générale des Affaires Economiques.

III-Activités de stage et difficultés rencontrées

Le stage de fin d'études s'inscrit dans le cursus de Licence Professionnelle de la Faculté des Sciences Economique et de gestion (FASEG). Il a pour objet de permettre à l'étudiant de mettre en pratique les outils théoriques et méthodologiques acquis au cours de sa formation, d'identifier ses compétences et de conforter son objectif professionnel.

Notre stage s'est déroulé au sein de la DGAE sur la période du 12 janvier au 10 avril 2015, soit 13 semaines. Au début de ce stage, nous avons suivi une formation

complémentaire en méthodologie de recherche et sur la maîtrise de quelques logiciels indispensables dans la rédaction de notre mémoire notamment Word, Excel et E-views. Par la suite, nous avons ensemble avec quelques collègues de stage constitué une base de données à l'aide du logiciel CS-Pro, à partir des données d'enquête sur des ménages. Nous avons également aidé à la réalisation d'une enquête sur quelques entreprises publique, semi-publique et assimilée opérant sur le territoire national. Notre mission ici est de distribuer des courriers comportant des questionnaires dans les dites entreprises et de les sensibiliser pour ce qui est du bienfondé de l'enquête afin de recueillir des données financière et comptable fiables et utiles à l'élaboration par la DPC d'indices de performance budgétaire.

En complément de ces missions, notre participation à quelques réunions et séances de formation nous ont permis d'aborder la notion d'intégration dans l'entreprise. Le reste du stage fut consacré à l'organisation du travail de recherche pour la rédaction du mémoire. Pour ce fait, nous nous entretenons deux fois par semaine avec notre tuteur de stage et quelques-uns de ses collègues sur les différents outils et méthodes de la recherche scientifique et aussi sur des sujets d'intérêt économique. C'est ainsi que nous avons pu choisir notre sujet de recherche, étudier sa faisabilité puis songer à l'élaboration du protocole de recherche.

Au cours de ce stage, nous avons rencontré quelques difficultés auxquelles nous avons dû faire face pour atteindre nos objectifs. Dans un premier temps, nous avons dû apprendre le fonctionnement relationnel hiérarchique au sein de l'entreprise. Dans un second temps, il nous a fallu faire la navette entre la direction portuaire et les directions générale et technique de la STTB.SA afin de recueillir les informations nécessaires à l'attente des objectifs que nous nous sommes fixés.

Paragraphe 2 : Problématique, objectifs et hypothèse

Nous consacrerons ce paragraphe à la problématique, à la fixation des objectifs à atteindre, à la formulation de nos hypothèses

I-Problématique de l'étude

La croissance des échanges commerciaux internationaux ainsi que la mondialisation sont à l'origine d'une demande croissante des services de transport, de transbordement et d'entreposage. Cette demande est davantage importante pour le transport et les services maritimes. En effet selon l'OCDE, les marchandises transportées par voie maritime représentent plus de 80 % du commerce mondial et occupent une place encore plus importante dans les échanges des pays en développement. Les pays ayant des frontières maritimes cherchent alors à utiliser à bon escient les avantages que leur procurent leur positionnement géographique en construisant des ports et en développant le transport maritime et les services portuaires.

Au Bénin, les échanges commerciaux sont effectués à plus de 90% par voie maritime. Le sous-secteur maritime et portuaire joue un rôle important dans l'économie nationale. En outre, la situation géographique du Bénin par rapport au Nigeria, son voisin de l'Est, et aux pays sans littoral de la sous-région (Niger, Burkina Faso, Mali, Tchad) lui font bénéficier sur le plan économique d'un vaste hinterland. Il constitue de ce fait un couloir naturel pour le transport des marchandises à destination et en provenance du Niger et une voie de desserte pour le Burkina Faso, le Mali, le Tchad et le Nigeria via le Port de Cotonou. Le Bénin est ainsi un pays de transit.

Le Port Autonome de Cotonou contribue pour 55% des recettes du budget national, 85% des recettes douanières. Il est donc le poumon de l'économie béninoise (*Rapport du MEMIP, 2013*). En effet, ce port a une capacité de chargement/déchargement théorique d'environ 2,3 millions de tonnes par an, et il avait été estimé que cette capacité pourrait suffire jusqu'en 1998, et éventuellement en 2001 en améliorant la productivité. Cependant, le volume du trafic a augmenté plus vite que prévu pour atteindre un seuil de 3 millions de tonnes dès l'an 2000 et 5 152 659 tonnes en 2005. Cette hausse du volume du trafic se poursuit jusqu'en 2008 (6 998 390 tonnes) avant de connaître une chute en 2009 (6 698 365 tonnes). En effet l'infrastructure portuaire souffre d'une faible profondeur d'eau (variant entre 9,5 à 11 mètres environ le long des quais à marée basse), alors que certains navires porte-conteneurs actuels, qui transportent entre 3 000 et 4 000 EVP, ont un tirant d'eau compris entre 12 et 14 m. Certains de ces porte-conteneurs

fréquentent déjà la COTE OUEST AFRICAINE (COA) et doivent parfois être déroutés vers d'autres ports pour s'alléger avant de retourner à Cotonou.

Au total, les principales faiblesses de ce sous-secteur sont liées essentiellement à son manque d'organisation face à l'évolution rapide du trafic, à la faiblesse de la productivité des opérations de manutention, à la lenteur des opérations d'enlèvement des marchandises, à son manque de compétitivité face à la concurrence des autres ports de la sous-région. Ces faiblesses peuvent se présenter comme suit :

- ✓ la faible productivité des opérations de manutention ;
- ✓ la lenteur dans les opérations d'enlèvement des marchandises ;
- ✓ le non informatisation de certaines activités du port ;
- ✓ l'insécurité subsistante dans l'enceinte portuaire et le long du corridor béninois ;
- ✓ la pratique des faux frais au Port de Cotonou ;
- ✓ le manque de spécialisation des espaces et la congestion des aires opérationnelles (inexistence de parc à matières dangereuses, difficultés de gestion des mouvements des camions gros porteurs, etc.) ;
- ✓ la mauvaise organisation de la filière des véhicules d'occasion ;
- ✓ l'inexistence d'une loi sur le littoral fixant les règles d'occupation des différents espaces littoraux et leur spécialisation ;
- ✓ l'inadéquation de certaines dispositions des règlements d'exploitation du Port de Cotonou ;
- ✓ la faible adaptation de la politique du droit de trafic au nouvel environnement sous régional et international.
- ✓ L'engorgement par les camions gros porteurs, de l'enceinte portuaire et des rues avoisinantes ;

Afin de rendre le Port de Cotonou plus compétitif, plusieurs actions de réformes ont été engagées en 2009 et ont conduit à l'acquisition d'équipements, d'infrastructures qui ont contribué à augmenter sa capacité d'accueil pour sa participation accrue au développement économique et social du pays, mais aussi à sécuriser l'enceinte portuaire et réduire également les temps d'attente en rade et à quai des navires. Au nombre de ces réformes, nous avons :

- Informatisation des opérations portuaires par la mise en place d'un système d'information communautaire devant permettre l'installation d'un guichet unique ;
- Mise en place du centre de contrôle pour la gestion informatisée des entrées, séjours et sorties des camions gros porteur au Port de Cotonou ;
- Mise en place du Programme de Vérification des Importations nouvelle génération (PVI) ;
- Construction de deux ports secs, l'un à Tori, l'autre à Parakou ;
- Amélioration du système d'accostage de navire de dernière génération ;
- Lutte contre la piraterie maritime dans les eaux Béninoises.

Malgré la concrétisation de la plupart de ces réformes, les goulots d'étranglement persistent que ce soit au niveau organisationnel que sécuritaire entravant ainsi la fluidité des procédures administratives au Port Autonome de Cotonou (PAC). En effet, selon l'**EWATA** (Europe West Africa Trade Agreement), le mal dont souffre-le plus le port de Cotonou est la congestion. Durant les années 2007 et 2008, le port de Cotonou s'est moins bien placé que ses deux principaux concurrents dans la région (les ports du Ghana et du Togo) pour cause de congestion.

Néanmoins, ces réformes ne sont pas sans effets sur les échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou. Afin de mieux appréhender l'outil "réforme" et son effet sur la productivité de l'administration portuaire, nous allons focaliser notre analyse sur l'une des réformes qui interpelle le plus les usagers portuaires, à savoir: **La mise en place du centre de contrôle pour la gestion informatisée des entrées, séjours et sorties des camions gros porteurs au Port de Cotonou.** Pour y parvenir, une question se pose : quel est l'effet de la mise en place d'un centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs sur les échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC) ? A cette interrogation correspondent 02 questions spécifiques que voici :

- ✓ Quelle est l'efficacité du contrôle informatisé des camions gros porteurs en matière de coût et de délai des prestations au Port Autonome de Cotonou (PAC)?
- ✓ Le contrôle informatisé des camions gros porteurs affecte-t-il le volume des échanges commerciaux au port?

II-Objectifs et hypothèses de l'étude

A-Objectifs de l'étude

Notre travail consiste à apprécier l'effet de la mise en place du centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs sur les échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC).

Cet effet sera mieux apprécié à travers les deux objectifs spécifiques que voici:

- ✓ analyser les gains induits en terme de coût, délai et qualité de service par le contrôle informatisé des camions gros porteurs;
- ✓ évaluer l'effet du contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs sur le volume des échanges au Port Autonome de Cotonou (PAC).

B-Hypothèses de l'étude

Dans le souci d'atteindre les objectifs fixés, les hypothèses émises sont :

- ✓ La gestion informatisée des camions gros porteurs réduit les coûts et les délais des prestations au Port Autonome de Cotonou (PAC).
- ✓ La gestion informatisée des camions gros porteurs influence positivement le volume des échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC).

Section 2 : Revue de la littérature et méthodologie de recherche

Cette section s'attache à montrer les aspects théoriques et empiriques de notre étude. Pour cela, il sera présenté en paragraphe 1 la revue de littérature et en paragraphe 2 la méthodologie de recherche

Paragraphe 1 : Revue de littérature

Cette revue prendra en compte la clarification conceptuelle, le développement de la théorie de base et le point des contributions antérieures liées à la thématique de notre étude. Au cours de nos recherches, nous n'avons pas vraiment eu à faire à de documents pertinents qui traitent de l'influence du contrôle des camions sur les échanges commerciaux. Il convient alors de notifier que la présente étude constitue du fait de sa

spécificité et de l'aspect «nouveau» de la gestion informatisée des camions la première réflexion sur ce sujet.

Néanmoins quelques auteurs ont attirés notre attention et nous en avons fait cas dans notre développement.

I-Clarification des concepts

➤ Notion de gestion informatisée

Dans le souci d'aider les autorités portuaire à mieux réguler l'accès des camions gros porteurs au port de Cotonou, le groupe Seaquest Technologie Canada (société canadienne internationalement reconnue dans le domaine de la sûreté et de la sécurité portuaire) a à la suite du plan de sureté réalisé en 2004 proposé au Gouvernement une solution technologique pour gérer le mouvement des camions gros porteurs aux moyens d'outils informatiques : d'où le terme "gestion informatisée". Le Gouvernement ayant exigé que le projet de mise en place du centre informatisé pour la gestion des camions gros porteur soit réalisé par une société de droit béninois, il a été créé la société Solutions Technologiques des Transports du Bénin (STTB SA) qui est une filiale de Seaquest Technologie canada.

La gestion ou contrôle informatisé des camions est une innovation dans le monde du transport. Elle a consisté pour la STTB.SA en la mise en place au port de Cotonou et aux ports secs d'un ensemble de module au vue d'améliorer sensiblement la fluidité de la circulation à l'extérieur et à l'intérieur du port. La technologie proposée consiste à installer dans tous les camions une boîte de contrôle spécialement conçue pour résister aux intempéries et homologuée aux normes internationales. Ces boîtes de contrôle seront reliées à un centre de contrôle qui, avec les logiciels appropriés, sera capable d'assurer le contrôle à distance des camions pour assurer une meilleure gestion de la circulation. Ainsi, les camions seront appelés depuis des parkings aménagés en dehors du Port.

➤ Notion d'échanges commerciaux

Le terme d'échanges commerciaux est généralement associé aux échanges qui ont lieu entre différentes cultures ou aux échanges transfrontaliers (frontières qui peuvent être nationales ou régionales). Les échanges commerciaux (internationaux), notion moins

restrictive que celle afférente au commerce international (importations et exportations de biens physiquement identifiables), englobent toutes les transactions portant sur les opérations d'achat et de vente de produits et de services à l'étranger.

Curieusement, la notion d'«échanges commerciaux» est rarement étudiée en elle-même. C'est souvent la notion de « commerce international» qui est employée afin de désigner l'ensemble des règles concernant les échanges de produits. C'est d'ailleurs cette notion (de commerce international) qui sera développée dans les lignes à suivre et qui nous servira de base pour la présente étude.

II-LES PRINCIPALES THEORIES DU COMMERCE INTERNATIONAL

A- Les doctrines mercantilistes

Les mercantilistes sont les précurseurs de cette analyse théorique ; le mercantilisme se présente sous la forme d'un ensemble d'hypothèses approximatives sur la manière dont les nations devraient régir leur commerce. La conception du commerce international était alors simple : dans l'intérêt de chaque nation, il fallait encourager les exportations et décourager les importations.

Selon les tenants de cette doctrine, l'échange international est une occasion de conflit qui ne profite qu'aux plus forts. Mais au lieu de chercher à établir des régimes purement autarciques, les mercantilistes ont tenté d'instaurer des conditions dans lesquelles les échanges internationaux profiteraient à un pays au détriment des autres coéchangistes. Même si l'échange est improductif par lui-même, chaque nation en particulier a la possibilité d'orienter l'échange vers son propre intérêt, au dépend des autres coéchangistes. Comme seul le plus fort peut tirer profit du commerce international, ce sont les avantages absolus d'un pays qui déterminent les courants d'échanges.

Le non compréhension de la source de gains que représente le commerce international pour tous les participants, constitue le dénominateur commun de toutes ces doctrines. Ainsi était-il facile de réfuter ces théories au 18ème Siècle, ce que firent **David Hume (1750)** d'une part et **David Ricardo (1817)** d'autre part. Ces deux auteurs peuvent donc être considérés comme les fondateurs de la théorie classique de l'échange international.

Une fois les doctrines mercantilistes réfutées, la voie était libre pour démontrer que l'échange international profitait à tous les coéchangistes.

B- LA THEORIE CLASSIQUE DE L'ECHANGE INTERNATIONAL

Adam SMITH considère que grâce à la division du travail, les pays peuvent, au lieu de produire tous leurs biens eux-mêmes, importer les biens produits par d'autres pays et en retirer un bénéfice car la spécialisation améliore sensiblement la productivité. **Smith** considère en plus le commerce extérieur comme avantageux en lui-même, pourvu qu'il arrive à son heure et se développe spontanément. C'est à **Ricardo** et à ses successeurs qu'il était réservé de trouver une base scientifique solide à la théorie du commerce international.

➤ **Le principe de l'avantage comparatif**

La principale contribution des classiques réside dans le libre-échange entre diverses nations qu'ils préconisent. Ainsi, selon **Ricardo**, sur la base de la spécialisation, l'échange est toujours possible quelque soient les coûts de production en vigueur dans les pays concernés. Aussi, serait-il dans l'intérêt de chaque pays de l'ensemble des pays de laisser le commerce s'établir sans entrave entre les nations.

Mais la théorie économique a évolué ; dans le cadre plus vaste de la macroéconomie, elle cherche à comprendre, derrière la loi des avantages comparatifs, quels sont les facteurs qui déterminent la spécialisation internationale

C-LA THEORIE NEOCLASSIQUE

1-Le théorème de HOS

Cette théorie des coûts relatifs a été approfondie au XXe siècle par les économistes **Hecksher, Ohlin et Samuelson** [Nom des trois économistes dont les initiales ont été retenues pour qualifier le théorème qui porte leur nom.] qui ont cherché à comprendre les différences de coûts comparatifs entre les pays et à appliquer, dans leur théorie du commerce international, les principes de l'analyse marginaliste. Ils ne raisonnent plus dans le seul cadre de coûts mesurés comme précédemment par des écarts de productivité de l'unique facteur travail. Ils expliquent l'échange international par l'abondance ou la

rareté relative des divers facteurs de production dont sont dotés les pays. En fonction de la loi économique simple qui consiste à dire que tout ce qui est rare est cher, une économie doit se spécialiser dans les activités qui utilisent le plus intensément le facteur de production dont elle dispose en abondance. Elle a intérêt à exporter ces biens et à importer ceux qui utilisent le facteur de production pour lequel elle est le moins bien dotée.

2-LA VERIFICATION DE LA LOI DES PROPORTIONS DES FACTEURS : le paradoxe de Leontief

Plusieurs études ont été menées par les économistes pour démontrer, par des chiffres, l'existence du gain de l'échange et de ses facteurs déterminants.

Dans les années 50, **Wassily Leontief** teste le modèle d'interprétation néoclassique sur les données du commerce extérieur des États-Unis et met en évidence la contradiction qui existe entre la dotation factorielle de ce pays, à priori fortement avantagé en capital, et sa spécialisation dans des productions intensives en travail. Dans le modèle, un tel résultat correspond à un pays peu développé possédant un surplus de main d'œuvre.

Loin d'invalider le théorème de HOS, les travaux de Leontief permettent de le préciser en prenant notamment en compte, parmi d'autres explications, l'hétérogénéité du facteur travail.

III-LES POLITIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL

Nous pouvons définir la politique commerciale comme étant l'attitude adoptée par un Etat en mesure d'échanges économiques avec d'autres pays.

De nos jours, aucune nation ne peut vivre en vase clos ou en autarcie. C'est ainsi qu'on distingue actuellement 02 sortes de politique commerciale : le libre échange et le protectionnisme.

➤ Le libre échange

C'est la politique des importations et exportations libres. L'économiste Américain **Paul Samuelson** a synthétisé l'argumentation en faveur du libéralisme en ce terme : `le

commerce sans entrave favorise une division internationale du travail mutuellement profitable dans tous les pays. Il permet de rehausser le niveau d'existence dans le monde entier". Mais, malgré tous les efforts fournis par le GATT, le libre-échange n'est plus d'application pour de raisons diverses (raisons fiscales, sociale, économique ou monétaire). Même les pays à régime d'économie libre sont devenus protectionnistes en instaurant le droit de douane en vue de protéger un secteur économique national contre la concurrence étrangère et de procurer à l'Etat des recettes supplémentaires.

➤ **Dumping et protectionnisme**

Le dumping peut être "social" (les pays sous développés vendent à bas prix parce que le coût de leur main d'œuvre est peu élevé), "Economique" (c'est le cas des pays de l'Est dont les entreprises ignorent souvent encore la notion de rentabilité) ou "monétaire" (lorsqu'un pays laisse sa monnaie se déprécier pour abaisser ses prix à l'exportation)

La réplique au dumping est le protectionnisme qui prend des formes diverses. La plus classique est l'adoption de droits de douane qui frappent les produits importés. Or, si les tarifs douaniers ont diminué depuis la fin de la guerre grâce à l'action du GATT, les droits dits compensateurs se sont multipliés depuis le début de la crise dans le cadre des procédures antidumping. Un autre procédé est le recours aux obstacles non tarifaires comme le contingentement des importations sous la forme d'accords d'autolimitation négociés mais en fait imposés aux pays fournisseurs, les règlements sanitaires (pour les produits agricoles), les normes techniques (pour les produits industriels), la priorité accordée aux entreprises nationales sur les marchés publics.

Le degré suivant d'intégration économique est le marché commun qui autorise, au sein d'une union douanière la libre circulation des hommes, des marchandises et des capitaux. Ensuite viennent l'union économique, marché commun dans lequel les pays membres harmonisent leurs politiques économiques et l'intégration économique qui vise l'unification des politiques économiques et sociales

IV-Les théories modernes du commerce international

Le commerce international est aujourd'hui davantage caractérisé par le rôle croissant de la technologie et de l'innovation expliquant en partie les échanges entre pays

à degré de développement comparable et par la montée inexorable des échanges des produits similaires différenciés qui constituent la majorité des échanges entre les pays industriels, européens en particulier.

Il faut attendre les années 1960 pour que la nouvelle réalité des échanges soit perçue : les produits intensifs en capital s'échangent contre d'autres produits intensifs en capital. Pire encore: des automobiles s'échangent contre des automobiles et les pays commercent de plus en plus avec des partenaires aux dotations factorielles voisines. Ce défi empirique ébranle le modèle HOS qui se voit opposer d'autres sources d'avantages comparatifs comme la demande et l'innovation (*Linder*) ou la maturité des produits (*Vernon*). La théorie est donc sommée de donner des réponses aux nouveaux indicateurs de spécialisation qui révèlent le développement d'un échange intra-branche (automobiles contre automobile) là où la théorie était censée prévoir du commerce interbranche (automobiles contre coton).

Les trois principaux résultats de la théorie du commerce international sont les suivants: premièrement, le commerce procure des gains; deuxièmement, quand des pays échangent des biens ou des services, ils en retirent toujours des avantages; et troisièmement, deux pays qui commercent ensemble en retireront des avantages même si l'un d'eux est plus efficace que l'autre dans toutes ses productions. Il y a donc des effets de répartition des revenus: certaines catégories, certaines personnes y gagneront, et d'autres y perdront, et il est très probable que les catégories perdantes feront pression sur le gouvernement pour qu'il applique des politiques protectionnistes, même si les gains l'emportent globalement sur les pertes.

III-Les avantages dynamiques, l'écart technologique et l'innovation

Le commerce international est aujourd'hui davantage caractérisé par le rôle croissant de la technologie et de l'innovation expliquant en partie les échanges entre pays à degré de développement comparable et par la montée inexorable des échanges des produits similaires différenciés qui constituent la majorité des échanges entre les pays industriels, européens en particulier.

L'approche statique des modèles traditionnels correspond à une analyse où les firmes exploitent les différences de dotations des pays. Mais en intégrant les effets de la

technologie (toute espèce de connaissance économiquement utile) et de l'innovation, on comprend que les avantages relatifs ne sont que transitoires. En effet selon *Michael Posner (1961) et Raymond Vernon (1966)* : «Une nation peut disposer temporairement d'un avantage comparatif quand elle est la première à exploiter une innovation et les produits nouveaux qu'elle engendre. Dans l'intervalle de temps nécessaire pour que les autres pays puissent l'imiter, elle est en situation de monopole». La spécialisation des nations ne dépend plus de la plus ou moins grande abondance de tel ou tel facteur de production mais du processus d'innovation qui permet d'asseoir un avantage relatif temporaire (monopole temporaire d'innovation).

IV-Approches théoriques de la gestion des services et infrastructures portuaires

Dans le cadre de l'étude diagnostic sur l'Intégration Commerciale intitulé « Facilitation du commerce, du transit et des transports au Bénin », les experts de la Banque mondiale *Zoro et Berger (2004)* se sont fixés comme objectif principal d'identifier les points de blocage à la fluidité du transport et à la conduite efficiente des opérations du commerce extérieur; d'analyser ces points de blocage et enfin proposer des solutions concrètes et suffisamment opérationnelles à court, moyen et long terme. Leur rapport s'appuie principalement sur l'exploitation des résultats d'une mission d'enquêtes par interviews qu'ils ont réalisée auprès des utilisateurs et acteurs de la chaîne logistique des transports et du commerce extérieur. A partir de ces interviews et de leur analyse critique, les consultants ont diagnostiqué bon nombres de goulots d'étranglement, lesquels ne favorisent pas la fluidité des opérations commerciales. Les principaux problèmes recensés portent sur : la gestion des flux de circulation des camions et des engins à l'intérieur du port (plan de circulation), la gestion des entrées/sorties des camions et de leur stationnement dans l'enceinte portuaire (régulation), la sécurité des personnes et des biens et la sûreté de l'enceinte portuaire, et la gestion physique des espaces portuaires (spécialisation des quais et terre-pleins, affectation des espaces ou zoning, allotissement, suivi par informatique du parc à conteneurs, etc.). Des résultats obtenus, le constat est qu'au niveau de l'organisation et de la gestion des espaces intérieurs le PAC devra faire beaucoup d'efforts tant la situation est des plus critiques. La logistique informatique n'est pas encore au point aussi bien au plan des procédures douanières qu'en celui des aspects

purement commerciaux concernant le port lui-même. Selon eux, ces obstacles sont générateurs de surcoûts (car ils induisent des faux frais) et rallongent les délais ce qui a une incidence négative sur la compétitivité aussi bien du port, des transports et des exportations. Ce document vient donc justifier l'existence d'un lien entre la gestion portuaire et l'économie nationale.

Dans le document de travail du SSATP portant sur «Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, les défis à relever », les auteurs *Harding et al (2007)* se sont donné comme objectif de fournir un aperçu général des secteurs portuaire et maritime de la région puis de dégager des perspectives et réformes à engager par les pays. Pour y parvenir, ils ont orienté leur analyse sur 25 grands ports et 21 administrations portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, y compris les États côtiers et insulaires allant de la Mauritanie à l'Angola, ainsi que les pays enclavés tels que le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad. A partir d'une étude empirique les auteurs ont relevé un certain nombre de dysfonctionnement sur le plan de la gestion et de l'efficacité de ces ports. En effet, de nombreux ports de la région se trouvent à l'intérieur des centres urbains, ce qui entraîne l'engorgement des villes et des ports. L'accès aux ports à partir des couloirs de transport terrestre est généralement inadéquat, et exige une meilleure planification conjointe entre les centres urbains et les ports. Il en résulte qu'une concurrence entre les couloirs de transport pourrait être le mécanisme déclencheur permettant de se débarrasser des nombreux barrages routiers et autres obstacles à la fluidité des mouvements des biens et des personnes. Aussi la compétitivité d'un port ne dépend pas seulement de son infrastructure et de ses services. Elle est également fonction de la qualité et de la fluidité des réseaux de transport terrestre qui le desservent (très souvent les routes internationales de la région). Ils en arrivent à la conclusion qu'une plus grande efficacité portuaire, une facilitation des procédures et des contrôles dans les ports (notamment les procédures qui ont une incidence sur le temps d'immobilisation, la durée d'entreposage et les coûts de la manutention) et une intégration régionale favorisant une meilleure liaison entre les ports et l'arrière-pays sont les seules gages de l'augmentation du trafic dans les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. De ce rapport nous pouvons retenir que la variable exprimée par les réformes portuaires est positivement corrélée à l'évolution du trafic et par conséquent est très déterminante pour la rentabilité des échanges commerciaux.

Dans son mémoire intitulé «Contribution à l'amélioration du transport international de marchandises: Cas du corridor Bénin-Niger » *Sounouvou (2007)* s'est particulièrement intéressé au processus de redynamisation du transport terrestre des marchandises sur le corridor BENIN-NIGER. Suite à un sondage sur la satisfaction (en terme de qualité des opérations, de mise en application des réglementations et de temps de livraison des marchandises) des différents acteurs intervenants dans le transport de marchandises sur ce corridor, l'auteur a relevé les véritables problèmes qui minent le transport routier de bout en bout, et qui constituent une entrave à la facilitation du transit. Il s'est ensuite basé sur des données relatives aux échanges commerciaux sur ce corridor et les réglementations (en matière de Transport International et Inter-états de Marchandises) existantes pour analyser les coûts et délais de transport. D'après son étude, outre les délais d'attente de marchandises (attente de documents, déclaration en douane et circuit pour bon à enlever, Bon de Sortie, attente de camions pour transport direct et autres), l'importance des faux- frais et la pléthore des barrages de contrôles sur les axes routiers ; les difficultés d'accès à l'enceinte portuaire par les camionneurs constituent également un facteur de perte de temps. En effet l'exiguïté du domaine portuaire ne permet qu'un accès filtré des camions dans l'enceinte portuaire, ce qui pénalise souvent les marchandises de l'hinterland, notamment les conteneurs. Il se dégage la nécessité d'enclencher des mesures de facilitation du commerce des marchandises en transit à travers la simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures applicables à ces marchandises transportées d'un pays à un autre, notamment en matière de douane, de réglementation, d'assurance et d'opérations bancaires, ainsi que tout autre mesures qui influe sur le mouvement transfrontalier des marchandises. Aussi ajoute l'auteur, l'utilisation de systèmes d'information sur les marchandises peut également simplifier et accélérer l'acheminement physique des marchandises en transit. Cet essai à défaut de répondre à notre préoccupation nous renseigne d'une part sur l'importance du transport et du transit dans le commerce extérieur et d'autre part sur les gains issus de la facilitation de ces derniers.

Houéton (2011) dans son travail intitulé «Décongestion du Port Autonome de Cotonou pour une meilleure performance commerciale» a abordé la question relative à la congestion portuaire. En effet cet auteur est parti du simple constat du déséquilibre entre les disponibilités opérationnelles (infrastructures et équipements) et l'affluence des

navires ; de l'encombrement et du stationnement anarchique des camions gros porteurs aussi bien dans l'enceinte qu'à l'extérieur du port. Ensuite pour expliquer ce phénomène il a utilisé comme méthodologie une analyse descriptive qui a constitué en une enquête réalisée auprès des usagers du port de Cotonou. L'auteur pour le calcul des fréquences sur les variables nominales et des scores sur les variables a eu recours à une analyse univariée puis à une analyse bivariée pour mesurer les corrélations et la mesure d'association entre variables. De l'analyse prévisionnelle de l'évolution du trafic l'auteur a par la suite montré que c'est du fait de l'augmentation du trafic que le Port de Cotonou connaît une situation de congestion aussi bien, dans l'enceinte portuaire qu'aux alentours immédiats. En somme, on peut retenir de ce travail que la congestion est un problème de grande ampleur et un sérieux obstacle pour la circulation des personnes et des biens. Il est non seulement nuisible à l'économie mais aussi à l'environnement. Ceci exige de nouveaux partenariats entre les modes et les niveaux d'administration, ainsi qu'entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

Au vue de cette situation l'innovation par la STTB d'un centre de contrôle informatisé pour la gestion des entrées, séjours et sorties des camions gros porteurs au port de Cotonou est salutaire. Notre étude vient donc en complément à cette dernière à travers l'état des lieux de la situation actuelle au port de Cotonou en matière de congestion et de gestion portuaire.

Paragraphe 2 : Méthodologie de recherche

Selon la nature des informations recherchées et ayant en vue des objectifs bien définis, nous avons opté pour une analyse comparative des coûts et délais auxquels sont contraints les conducteurs de camions avant la mise en place du centre de contrôle et ceux après la création du centre. Pour cela, différents outils de collecte de données ont été utilisés, notamment la recherche documentaire, les entretiens avec des personnes ressources et l'enquête.

I- La recherche documentaire

La majeure partie de nos recherches ont été effectuée dans les centres de documentation de la place, à la bibliothèque de la DPC, à la Direction Technique de la STTB, au Service des Statistiques des Études et des Performances (SSEP) du Port

Autonome de Cotonou pour les données relatives aux trafics portuaires et via l’outil internet. Un accent particulier a été mis sur les documents relatifs à la régulation du trafic gros porteurs, à la problématique de la congestion portuaire et à la facilitation du transport et du commerce. Ensuite une analyse minutieuse des nouvelles réformes mises en œuvre au Port Autonome de Cotonou (PAC) a permis d’aboutir à la réforme qui selon nous est capitale dans le processus de facilitation du commerce extérieur.

Enfin nous avons exploité les informations traitant du fonctionnement du Centre de Contrôle Informatisé des Camions, de l’évolution du trafic portuaire et d’autres informations externes qui concernent certains ouvrages, mémoires, rapports d’activités, bilans annuels et colloques.

II-Les entretiens

Etant des sources de données primaires, les entretiens ont consisté à échanger avec quelques acteurs et usagers portuaires impliqués dans le contrôle informatisé des camions gros porteurs. Ainsi dans notre quête d’informations nous avons respectivement interrogé le directeur technique, le responsable logiciel et deux (02) autres techniciens de la STTB.SA. Avec eux nous avons discuté du fonctionnement de la STTB, sa mission, ses objectifs et de la procédure mise en place pour réguler le mouvement des camions. Ils nous ont par la suite orientés dans l’identification des individus qualifiés pour constituer l’échantillon de notre enquête et dans le choix d’autres individus à interviewer. C’est dans cette logique que nous avons consulté deux (02) représentants du groupement syndical des transporteurs et trois (03) transitaires. Notons que les (02) représentants ont été rapprochés dans le seul but de vérifier la conformité des informations recueillies auprès des transporteurs ou camionneurs. Quant aux transitaires, ils nous ont renseignés sur le fonctionnement de l’ancien système (la Capitainerie). C’est également avec eux qu’il a été traité la question relative à l’instabilité de la connexion internet soulevés par certains enquêtés.

L’objectif général des enquêtes et les entretiens est de disposer des informations permettant de vérifier les différentes hypothèses formulées dans notre travail. Ainsi, d’une manière spécifique, les enquêtes et les entretiens nous ont permis de vérifier si :

- ✓ le contrôle informatisé des camions gros porteurs réduit les coûts et les délais des prestations au Port Autonome de Cotonou (PAC).

- ✓ le contrôle informatisé des camions gros porteurs influence positivement le volume des échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC).

III- L'enquête

1-Echantillonnage

La population mère de notre étude s'étend sur tous les transporteurs routiers (qui peuvent être les camionneurs) intervenant au Port Autonome de Cotonou. En effet ce sont les plus concernés par le sujet d'étude. N'ayant pas pu obtenir d'informations précises sur la taille de la population et du fait des objectifs que nous nous sommes fixés et, surtout compte tenu de ce que l'enquête se soit déroulée dans les parcs de stationnement environnant le port, nous avons constitué un échantillon par la méthode aléatoire simple. Cette méthode consiste à sélectionner les répondants au hasard (chaque individu de la population a une chance égale d'être sélectionné) à partir d'une population. Dans le cadre de cette enquête notre choix s'est porté sur cinquante (50) individus opérant dans ce secteur. Cette limite vient du fait des résultats visés par le présent travail. Aussi à en croire les auteurs *Marien et Beaud (2003)*, si l'échantillon est petit, l'effet de chacun des éléments de cet échantillon peut être significatif surtout si une variation importante est observée.

2-Questionnaire

Le questionnaire comporte environ une quinzaine de questions élaborées sur la base de diverses finalités recherchées. Il représente donc une forme plus explicite des questions spécifiquement posées. Compte tenu de la mobilité des enquêtés et de leurs occupations diverses, nous avons veillé à simplifier au maximum les questions afin qu'elles soient facilement accessibles à tous. Aussi, pour cause de fiabilité nous avons jugé utile de remplir les questionnaires au fur et à mesure que des éléments de réponse sont apportés par nos enquêtés, évitant ainsi tout problème de déchiffrement ou de lecture lors du dépouillement.

IV-Méthode de traitement (dépouillement)

Les données recueillies à l'aide d'une enquête par questionnaire n'ont de signification que si elles font l'objet d'un traitement rigoureux qui permet de faire une bonne analyse des données en vue de répondre de façon précise aux différentes questions soulevées par cette recherche. Le traitement des données consiste donc à mettre sous forme exploitable les données recueillies au cours d'une enquête afin de faciliter l'analyse des résultats et la vérification des hypothèses de recherche.

Considérant la taille de notre échantillon et pour mener à bien l'enquête, nous avons élaboré cinquante (50) questionnaires. Ces derniers ont minutieusement été remplis sur le terrain par nous-mêmes, ce qui permet de ne noter aucune forme d'incohérence et nous conduit à retenir tous les questionnaires pour l'analyse. Les données de l'enquête ont été ensuite traitées quantitativement et qualitativement à la main et à l'ordinateur avec les logiciels Word et Excel.

V-Analyse des données

La littérature nous a permis de repérer un certain nombre d'éléments pertinents qui nous permettra de vérifier nos hypothèses de recherche. Les différentes variables relevées sont :

Le Contrôle Informatisé, les échanges commerciaux, le coût des prestations, les délais, la qualité des services, la sécurité des camions et des cargaisons ; et la fluidité du trafic des camions.

Les variables d'intérêt dans le cadre de cette étude sont : contrôle informatisé et échanges commerciaux

- Contrôle Informatisé : il est mesuré par la satisfaction des transporteurs en terme de coût des prestations, délais, qualité des services, sécurité des camions et des cargaisons ; et fluidité du trafic.
- Echanges commerciaux : cette variable est mesurée par le volume global des marchandises à l'importation et à l'exportation chaque année au port de Cotonou.

En effet le traitement des données a abouti à la réalisation des tableaux et des graphiques qui illustrent les aspects pertinents du sujet. En ce qui concerne la méthode d'analyse, elle porte sur une analyse univariée (tri à plat). Notons que le tri à plat est une méthode de calcul des fréquences sur les variables nominales. C'est une opération consistant à déterminer comment les observations se répartissent sur les différentes modalités que peut prendre une variable à modalités discrètes. Les réponses issues des divers entretiens ont été traitées manuellement, et ont fait l'objet d'un diagnostic ; ce qui a ensuite permis de dégager les forces et les faiblesses des deux systèmes de contrôle.

Rappelons que l'objectif de départ est d'apprécier l'effet de la mise en place du centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs sur les échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC). Pour atteindre cet objectif nous avons effectué une analyse comparative des situations avant et après l'implantation du centre de contrôle informatisé puis réaliser des prévisions annuelles du trafic des marchandises. Ces prévisions ont été établies dans notre démarche à base des données statistiques des six dernières années. Pour la réalisation de nos prévisions, nous avons opté pour la méthode de l'ajustement linéaire par la méthode des moindres carrés ordinaires.

Dans le cadre de la vérification de l'hypothèse liée à la réduction des coûts et délais des prestations, le critère de décisions portera sur le maximum de satisfaction des enquêtés. Quant à la seconde hypothèse de recherche, il s'agit pour nous de comparer les résultats des prévisions obtenues à partir des performances de la Capitainerie avec ceux de la STTB. Le critère de décisions portera sur le niveau le plus élevé d'accroissement du trafic obtenu à partir des prévisions réalisées.

CHAPITRE II : Analyse empirique et recommandations

Ce chapitre a pour objectif principal de faire une analyse empirique de notre étude et de faire des recommandations. A cet effet, il est subdivisé en deux sections. La première sera consacrée à la présentation, à l'analyse et à l'interprétation des résultats puis la deuxième à la recommandation et aux limites de l'étude

Section 1 : Présentation, interprétation et analyse des données

Cette section abondera sur le diagnostic, les résultats de la gestion informatisée des camions, l'interprétation et la validation des hypothèses.

Paragraphe 1 : Diagnostic et résultats de la gestion informatisée des camions gros porteurs au Port Autonome de Cotonou (PAC)

Dans ce paragraphe, il s'agira pour nous de faire un diagnostic de la gestion informatisée des camions gros porteurs et de faire ressortir les résultats qui découlent de cette gestion informatisée des camions au port de Cotonou.

I-Diagnostic de la gestion informatisée du trafic des camions

A-Difficultés rencontrées avant l'installation du centre de contrôle de la STTB.SA (sous la direction de la Capitainerie)

Avant l'implantation du centre de contrôle informatisé, l'entrée et le séjour des camions au port de Cotonou faisaient l'objet de véritables goulots d'étranglement. En effet, l'entrée d'un camion au Port de Cotonou devrait se faire sur la base du paiement d'un macaron à un prix forfaitaire de 5 900FCFA. Mais le problème de corruption au niveau des axes routiers et dans l'enceinte portuaire (tracasseries policière et douanière) favorise une multiplication des postes de paiements engendrant ainsi des coûts supplémentaires allant de 40 000 à 150 000FCFA voire plus. Les camionneurs à hauteur de 90% nous ont rapporté qu'ils font des heures voire des jours dans les files d'attentes qui s'étendent aussi bien à l'entrée que dans l'enceinte portuaire avant le chargement/déchargement des marchandises. La circulation est de ce fait bloquée et le trafic interrompu. A cela s'ajoute la lenteur des procédures administratives, l'insécurité

des camions et des cargaisons, le manque d'espace et le mauvais stationnement des camions d'où la congestion des aires.

B-Difficultés rencontrées avec le centre de contrôle de la STTB.SA

Avec l'avènement du centre de contrôle de la STTB.SA, l'entrée d'un camion au Port de Cotonou est sujette de l'achat de monnaie électronique d'une valeur de 10 000FCFA.

La totalité des enquêtés affirme ne pas rencontrer de problèmes majeurs, mis à part quelques rares pannes des installations informatiques de facturation ou d'enregistrement et le fait qu'ils soient obligés de déboursier 2 750FCFA au niveau du pont de sortie. De plus, les agents de la STTB.SA opérant sur le parc tampon (parc des 250 camions) exigent parfois d'eux un rançonnement avant de leur délivrer le macaron. Les conducteurs les moins avisés payent 2 000FCFA avant de retirer leur macaron.

C-Procédure de gestion des entrées et sorties des camions au port de Cotonou et aux ports secs

1-Enregistrement des transporteurs et des camions

Le transporteur ou son représentant se déplace, muni de la liste de son camion ou des camions vers l'une des salles de facturation de la STTB.SA avec sa pièce d'identité ainsi que la carte grise de chaque camion. Les différentes salles de facturation sont situées :

- ✓ Au Centre de contrôle de STTB.SA (Accès n°2 du Port de Cotonou) ;
- ✓ A la Direction Générale de la STTB.SA (Route de l'aéroport, à côté de Brussels Airlines) ;
- ✓ Au parc STTB.SA de Zè (A côté du parc Saley de Zè) ;
- ✓ Le transporteur ou son représentant s'adresse à l'un des préposés de la facturation pour se faire enregistrer ;
- ✓ Le préposé, après avoir enregistré le transporteur et ses camions imprime la carte d'accès à zéro jeton pour chaque camion ;

- ✓ Le transporteur ou son représentant retire séance tenante, la ou les carte d'accès de son ou de ses camion puis émerge dans le registre.

NB : L'enregistrement se fait une fois et consiste à donner des informations sur l'identité du transporteur et sur ses camions.

2-Enregistrement des transitaires/ commissionnaires agréés en douane

- ✓ Le transitaire ou le commissionnaire Agréé en douane se déplace vers l'une des salles de facturation de la STTB.SA pour se faire enregistrer ;
- ✓ Le transitaire reçoit ses paramètres de connexion au système STTB après son enregistrement, ce qui lui permettra d'acheter des jetons et de faire des démarches d'appel de camions.

3-Demandes du transitaire

Le transitaire fait une demande dans le système STTB.SA après avoir rempli toutes les formalités d'enlèvement au niveau de SEGUB.

Les informations suivantes seront validées lors de la demande :

- ✓ Type de transport (import ou export)
- ✓ Destination de la marchandise (Local, hinterland ou côtier) ;
- ✓ Nom du transporteur ;
- ✓ Numéro camion ;
- ✓ Port de chargement du camion ;
- ✓ Numéro BL + Numéro ATP ou Numéro BL+ BOOKING en fonction du type de transport ;
- ✓ Le ou les conteneurs à charger,

Les différents cas suivants sont pris en compte dans la demande du transitaire :

- Retour du conteneur vide ;
- Retour du conteneur plein ;
- Enlèvement direct ;
- Vrac conventionnel.

STTB.SA approuve ou refuse la demande du transitaire après vérification dans le système SEGUB afin de s'assurer que toutes les formalités liées à l'enlèvement de la marchandise sont bien remplies. (La demande est par exemple rejetée lorsque le camion associé dans le BACT est différent). Lorsque la demande est rejetée, le transitaire reçoit dans sa boîte, un mail lui notifiant que la demande ne correspond pas aux informations contenues dans le système SEGUB avec la mention : Veuillez vérifier à nouveau votre demande.

Lorsque la demande est approuvée, l'agent de la STTB.SA (centre de contrôle) autorise le camion à entrer au Port lorsque le camion est équipé d'une balise fixe ou demande l'installation de la balise sur le camion dans le cas de balise portable (le camion ne vient pas souvent au port).

- ✓ L'installateur confirme alors au centre de contrôle que la balise est installée.
- ✓ L'agent de la STTB.SA (centre de contrôle) appelle alors le transporteur/transitaire pour l'envoi du camion au Port de Cotonou ou au port sec.

Le camionneur rentrera au Port par l'accès n°5. Au niveau de cet accès, le camionneur fait valider sa carte d'accès par le contrôleur d'accès qui ouvre automatiquement la barrière. En cas de panne de cet appareil, la validation de la carte d'accès se fera par le lecteur électronique de carte de l'agent STTB.SA. Le camionneur se dirige par la suite sur le parking des 250 camions pour stationner. Dès l'entrée du camion sur ce parking, l'agent de la STTB.SA (guichet sur le parc) renseigne le système pour signaler au manutentionnaire la présence du camion sur le parc. Après s'être stationné, il va retirer son macaron au guichet de la STTB sur le parking des 250 camions. Ce macaron doit être affiché sur le pare-brise avant, côté conducteur pour sortir de ce parking.

- ✓ Le manutentionnaire constate la présence du camion dans le système et renseigne pour demander sa mise en route vers le terminale pour le chargement /déchargement. Le camionneur en est informé par microphones installés sur le parking.

A la sortie de ce parking, l'agent de la STTB.SA renseigne le système pour signaler que le camion sort du parc. Du parking des 250 camions, le camion accède aux

installations portuaires par l'accès n3 ou n4 et se dirige sur le parc du manutentionnaire pour le chargement/déchargement du conteneur GET IN/GET OUT. Le camion chargé sortira par l'accès n°2 (chaussée droite en position de sortie du Port). A sa sortie le camionneur fait scanner sa carte d'accès par le lecteur électronique de l'agent STTB.

A moyen terme le lecteur électronique sera remplacé par une barrière automatique.

4-Installations des balises

Le transitaire fait une demande dans le système STTB.SA après avoir rempli toutes les formalités d'enlèvement au niveau de SEGUB.

Les informations suivantes seront validées lors de la demande :

- ✓ Type de transport (import ou export)
- ✓ Destination de la marchandise (Local, hinterland ou côtier) ;
- ✓ Nom du transporteur ;
- ✓ Numéro camion ;
- ✓ Port de chargement du camion ;
- ✓ Numéro BL + Numéro ATP ou Numéro BL+ BOOKING en fonction du type de transport ;
- ✓ Le ou les conteneurs à charger,

Les différents cas suivants sont pris en compte dans la demande du transitaire :

- ✓ Retour du conteneur vide ;
- ✓ Retour du conteneur plein ;
- ✓ Enlèvement direct ;
- ✓ Vrac conventionnel.

STTB.SA approuve ou refuse la demande du transitaire après vérification dans le système SEGUB afin de s'assurer que toutes les formalités liées à l'enlèvement de la marchandise sont bien remplies. (La demande est par exemple rejetée lorsque le camion associé dans le BACT est différent). Lorsque la demande est rejetée, le transitaire reçoit dans sa boîte, un mail lui notifiant que la demande ne correspond pas aux informations

contenues dans le système SEGUB avec la mention : Veuillez vérifier à nouveau votre demande.

Lorsque la demande est approuvée, l'agent de la STTB.SA (centre de contrôle) autorise le camion à entrer au Port lorsque le camion est équipé d'une balise fixe ou demande l'installation de la balise sur le camion dans le cas de balise portable (le camion ne vient pas souvent au port).

- ✓ L'installateur confirme alors au centre de contrôle que la balise est installée.
- ✓ L'agent de la STTB.SA (centre de contrôle) appelle alors le transporteur/transitaire pour l'envoi du camion au Port de Cotonou ou au port sec.

Le camionneur rentrera au Port par l'accès n°5. Au niveau de cet accès, le camionneur fait valider sa carte d'accès par le contrôleur d'accès qui ouvre automatiquement la barrière. En cas de panne de cet appareil, la validation de la carte d'accès se fera par le lecteur électronique de carte de l'agent STTB.SA. Le camionneur se dirige par la suite sur le parking des 250 camions pour stationner. Dès l'entrée du camion sur ce parking, l'agent de la STTB.SA (guichet sur le parc) renseigne le système pour signaler au manutentionnaire la présence du camion sur le parc. Après s'être stationné, il va retirer son macaron au guichet de la STTB sur le parking des 250 camions. Ce macaron doit être affiché sur le pare-brise avant, côté conducteur pour sortir de ce parking.

- ✓ Le manutentionnaire constate la présence du camion dans le système et renseigne pour demander sa mise en route vers le terminale pour le chargement/déchargement. Le camionneur en est informé par microphones installés sur le parking.

A la sortie de ce parking, l'agent de la STTB.SA renseigne le système pour signaler que le camion sort du parc. Du parking des 250 camions, le camion accède aux installations portuaires par l'accès n3 ou n4 et se dirige sur le parc du manutentionnaire pour le chargement/déchargement du conteneur GET IN/GET OUT. Le camion chargé sortira par l'accès n°2 (chaussée droite en position de sortie du Port). A sa sortie le camionneur fait scanner sa carte d'accès par le lecteur électronique de l'agent STTB.

A moyen terme le lecteur électronique sera remplacé par une barrière automatique.

5-Gestion du vrac et du conventionnel

- ✓ Le transitaire fait une demande dans le système sttb.sa après avoir rempli toutes les formalités d'enlèvement au niveau de la SEGUB. Le transitaire muni du Bon à enlever Manutentionnaire et du contrat de transport ou du Bordereau de livraison renseigne le système STTB SA lorsqu'il est prêt pour l'enlèvement ;
- ✓ L'agent de la STTB.sa vérifie que le BFU et le BAS son OK dans le système de SEGUB puis autorise l'installation de la balise sur le camion puis appelle le camion dès qu'il reçoit le OK de l'installateur ;
- ✓ Le camionneur rentrera au port par l'accès n°5. Au niveau de cet accès, le camionneur fait valider sa carte d'accès par le contrôleur d'accès qui ouvre automatiquement la barrière. En cas de panne de cet appareil, la validation se fera par le lecteur électronique de carte de l'agent STTB.SA. Puis il rentrera par l'accès n°6 en ce qui concerne les clinkers, poissons et tout enlèvement à la traverse. Le camionneur se dirige sur le parking des 250 camions pour stationner.

Dès l'entrée du camion sur ce parking, l'agent de la STTB.SA (guichet sur le parc) renseigne le système pour signaler au manutentionnaire la présence du camion sur le parc. Du parking des 250 camions, le camion accède aux installations portuaires par l'accès N°3 ou N°4 après le OK du manutentionnaire dans le système. Le camionneur se dirige alors sur le parc du manutentionnaire pour son chargement ou déchargement.

- ✓ Le camion chargé sortira par l'accès N°1 ou N°2.

6-Cas de panne de camion

- **1^{er} cas : Le camion appelé par STTB.SA tombe en panne avant de rentrer.**
- ✓ Le transitaire retourne sur l'interface STTB et peut changer ce camion par un autre (si le camion est toujours à l'extérieur du port).
- ✓ STTB.SA transfère le jeton du premier camion (en panne) au nouveau camion.

NB : Le transitaire doit signaler le nouveau camion dans le système SEGUB pour raison de conformité.

- **2^{ème} cas: Le camion tombe en panne dans l'enceinte portuaire**

- ✓ Le transitaire effectue une nouvelle demande. Il doit communiquer avec STTB et l'aviser qu'un camion est tombé en panne pour vérification. Si l'agent STTB voit que cela est vrai, le jeton sera retourné au transitaire dans les 24 heures.
- ✓ Un jeton est transféré du compte transitaire sur la carte du nouveau camion.

NB: Le transitaire doit signaler le nouveau camion dans le système SEGUB pour raison de conformité.

7-Facturation

- ✓ Le transitaire se connecte au système STTB avec ses paramètres (user Name & password).
- ✓ Le transitaire peut acheter des jetons à partir de l'interface STTB. SA quelle que soit la destination de la marchandise, le transitaire achète ses bloc de jetons (bloc de 1, bloc de 3, bloc de 5.....). Après l'achat, le système lui envoie sa facture dans sa boîte mail.
- ✓ Le paiement de la facture peut s'effectuer dans l'une des succursales EcoBank.

Une fois le paiement effectué, les jetons sont disponibles dans le compte du transitaire dans les 15 minutes suivant ce paiement.

Les jetons sont alors prêts à être utilisés

D-Présentation des résultats d'enquête sur le terrain

Notre étude s'est déroulée au moyen de documents, d'entretien direct, de questionnaires et de constats. L'enquête a été réalisée sur un échantillon de 50 individus constitué uniquement des conducteurs de camion gros-porteur (camionneurs). Les résultats de notre enquête sont présentés ci-dessous tandis que le questionnaire se trouve dans l'annexe.

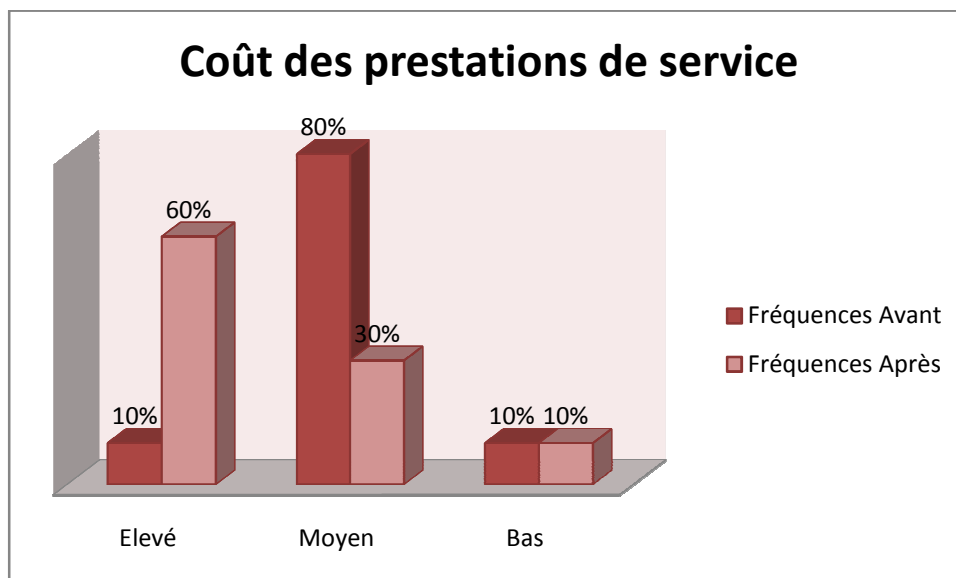
II-Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°1

A-Appréciation des prestations de la Capitainerie et de la STTB.SA par les usagers rencontrés

➤ Coût des prestations

Ces graphes renseignent sur l'impression des chauffeurs gros porteurs par rapport aux services rendus jadis par la capitainerie et maintenant par la STTB.SA.

Graphique 1: Appréciation du coût des prestations de la capitainerie et de la STTB.SA par les transporteurs



Source: Réalisé par nous mêmes

Pour 10% des enquêtés, les prix pratiqués par la Capitainerie du Port sont élevés. Contrairement à ceux-ci, 60% de la population pensent que c'est plutôt les prix de la STTB qui sont élevés. Les transporteurs interviewés respectivement à raison de 80% et 30% sont indifférents. Notons également que 10% des enquêtés que ce soit avant ou après les trouvent bas

➤ **Délai des prestations**

Tableau 1: Délais des prestations de la Capitainerie et de la STTB

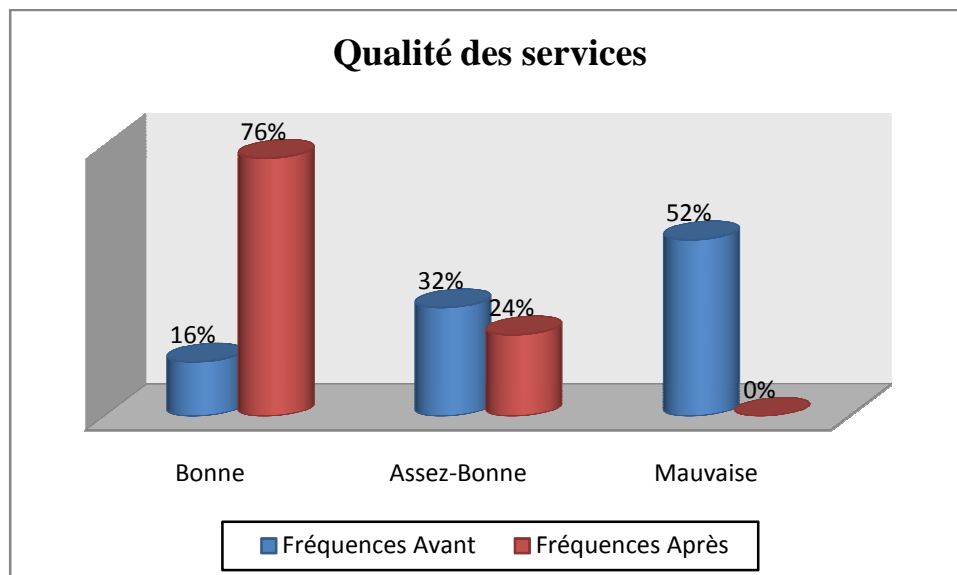
Modalité	Avant		Après	
	Effectifs	Fréquences%	Effectifs	Fréquences%
Rapide	8	16	45	90
Moins Rapide	7	14	5	10
Lente	35	70	0	0
Total	50	100	50	100

Source: Réalisé par nous mêmes

D'après le tableau ci-dessus, une forte proportion des enquêtés déplore la lenteur des procédures administratives (d'entrées, de sorties ou de séjours des camions) sous la direction de la Capitainerie. Ils dénoncent également la forte affluence des conducteurs à l'entrée et dans l'enceinte portuaire, ce qui selon eux serait aussi à la base du prolongement des délais des différentes prestations de la Capitainerie du Port. Alors que 90% des camionneurs interviewés sur les délais des prestations de la STTB les trouvent rapides donc conformes aux normes internationales.

➤ **Qualité des services**

Graphique 2: Appréciation de la qualité des services de la capitainerie et de la STTB.SA par les transporteurs



Source: Réalisé par nous mêmes

L'analyse de ce graphe révèle que s'agissant de la Capitainerie, 52% des transporteurs interviewés désapprouvent la qualité des services. D'autres à raison de 32%

sont indifférents. Seulement une minorité des conducteurs disent approuver ces services. Quant à la STTB, les transporteurs approuvent majoritairement la qualité et la diversité de leurs services. Tout le reste est indifférent

➤ **Sécurité des camions et des cargaisons**

Tableau 2: Sécurité des camions et des cargaisons avec la capitainerie

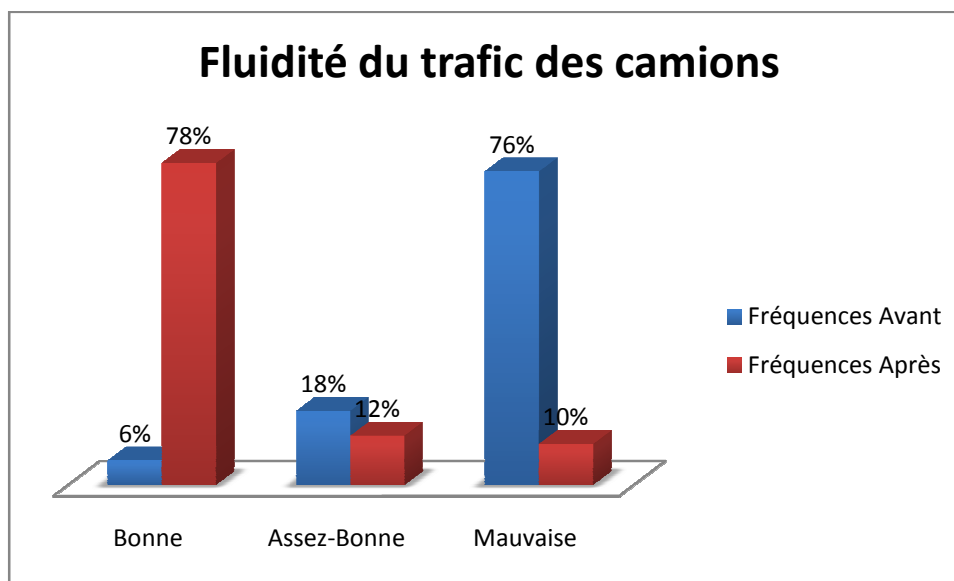
Modalité	Avant		Après	
	Effectifs	Fréquences%	Effectifs	Fréquences%
Bonne	17	34	43	86
Assez-Bonne	33	66	7	14
Mauvaise	0	0	0	0
Total	50	100	50	100

Source: Réalisé par nous mêmes

Il ressort de l'analyse de ce tableau que la majorité des conducteurs sont indifférents quant au plan sécuritaire mis en place par la Capitainerie. Seulement 34% des enquêtés disent approuver le niveau de sécurité qui régnait dans l'enceinte portuaire. Notons aussi qu'aucun des enquêtés n'a opté pour un dysfonctionnement majeur sur ce plan. Mais avec la STTB, la multitude apprécie le niveau de sécurité réalisé au Port de Cotonou. Les enquêtés restants à raison de 14% sont indifférents

➤ **Fluidité du trafic des camions**

Graphique 3: Appréciation de la fluidité des camions avec la capitainerie et la STTB.SA par les transporteurs



Source: Réalisé par nous mêmes

Suite à l'analyse de ce graphe, on constate qu'avec la Capitainerie seulement 6% des usagers rencontrés trouvent convenable la circulation dans l'enceinte portuaire, les environs immédiats et les artères de la ville de Cotonou. Contrairement à ceux-ci, 76% des individus enquêtés dénoncent une mauvaise gestion des mouvements gros-porteurs et 18% sont indifférents. Quant à la gestion avec la STTB, 78% des camionneurs interviewés trouvent l'enceinte portuaire, ses environs immédiats et les artères de la ville de Cotonou de plus en plus désengorgés. Pour 10% des enquêtés, on ne saurait parler d'une amélioration puisque la circulation se trouve parfois bloquée au niveau du parking des 250 camions.

➤ **Structure entre la STTB et le PAC entravant la fluidité du trafic des camions gros-porteurs**

Ce tableau renseigne sur les structures portuaires qui ralentissent la fluidité du trafic des camions gros porteurs.

Tableau 3: Structure entravant la fluidité du trafic des camions gros porteurs

Structures	Effectifs	Fréquences%
Gendarmerie	26	38,80
Guichet du parc tampon (point de vente des macarons)	41	61,20
Total	67	100

Source: Réalisé par nous mêmes

Ici la majorité des individus enquêtés affirme être souvent contraint à de longues files d'attente au guichet de la STTB.SA situé sur le parc tampon pour le retrait de leurs macarons et qu'ils sont parfois obligés de rançonner avant que les agents de la STTB.SA en charge du guichet ne leur délivre les macarons. On déduit également que près de la moitié de la population retenue déplore les malversations dont ils sont l'objet de la part des gendarmes dans l'enceinte portuaire.

➤ **Rançonnement des camionneurs**

Ce tableau renseigne sur la persistance du rançonnement au port.

Tableau 4: Persistance de rançonnement

Modalité	Effectifs	Fréquences%
Oui	7	14
Non	43	86
Total	50	100

Après analyse de ce tableau, on constate que les individus enquêtés à hauteur de 86% ne sont plus confrontés à des paiements de faux frais. Ils avouent ne plus être victimes de tracasseries policières et douanières sur nos différents axes routiers. Néanmoins ; 14% des camionneurs sont d'avis contraire. Pour eux la pratique de faux frais et le surcoût sont de coutume dans l'enceinte portuaire et ne peuvent totalement être éradiqué.

Après synthèse des résultats de nos enquêtes, on retient que les transporteurs (conducteurs ou propriétaires de camion) apprécient les prestations de la STTB mais trouvent élevé leurs coûts. En effet, l'entrée d'un camion au port est actuellement facturée à 10 000FCFA contre 5900FCFA sous la direction de la Capitainerie. Notons néanmoins que cette hausse de prix dénoncée par la plupart des usagers est négligeable si on se réfère à la généralisation du phénomène de corruption engendrant les surcoûts et surtaxes (allant de 40 000FCFA à 150 000FCFA voire plus) auxquels étaient contraints ces transporteurs dans l'ancien système.

La majorité des usagers dénonce les pourboires exigés par certains agents du guichet de la STTB situé sur le parc tampon. Pour d'autres, c'est la gendarmerie qui fait obstacle au bon déroulement de leurs activités.

De façon générale, les usagers enquêtés ont témoigné à l'unanimité de la réduction du temps de séjours des camions, de la suppression des files d'attente, de la fluidité du trafic, de la réduction des faux frais et des tracasseries policières et douanières. Aussi apprécient-ils le nouveau plan sécuritaire mis en place par la STTB pour la dynamisation du trafic des gros-porteurs.

B. Quelques solutions envisagées par les transporteurs à l'endroit de la STTB.SA

Les transporteurs à l'unanimité préconisent la surveillance des agents du guichet de la STTB.SA situé sur le parking des 250 camions afin que soit sanctionné tout agent surpris en train d'exiger des conducteurs de camions gros-porteurs des pots de vin en contrepartie d'une prestation de service. Aussi, lancent-ils un appel à l'endroit de la gendarmerie du Port de Cotonou, leur demandant de mettre du sérieux dans leurs opérations afin qu'il y ait moins de tracasseries.

Enfin, ils recommandent aux techniciens de la STTB.SA de visiter de temps en temps le système informatique et les différentes installations techniques afin de prévenir diverses pannes courantes pour une bonne rotation des camions gros-porteurs.

III-Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°2

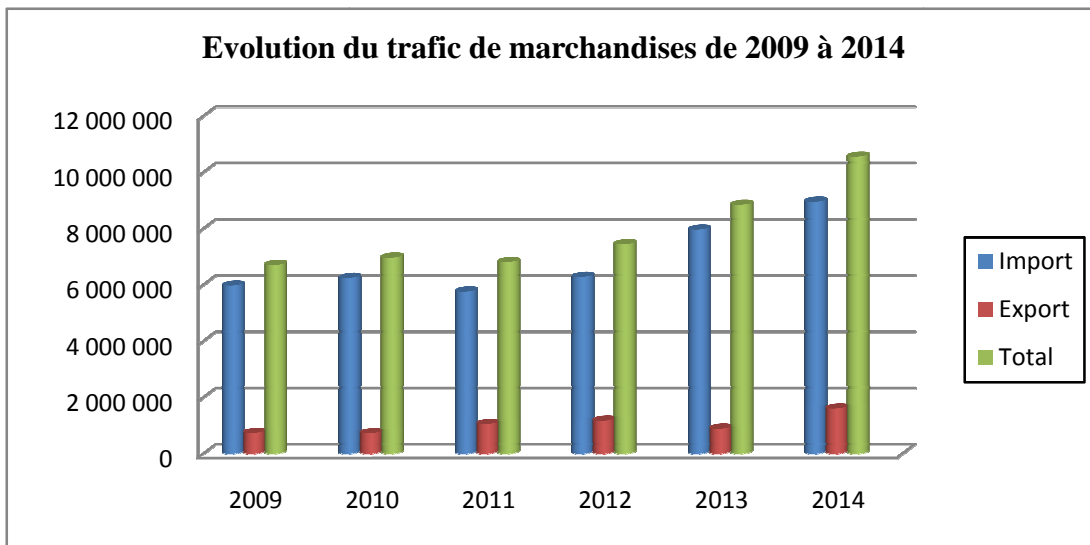
Solutions Technologiques des Transports du Bénin (STTB) est une société anonyme parrainée par le gouvernement béninois par décret pris en Conseil des ministres du 17 mars 2010. Après quelques années d'études, d'investigations et de formations des agents et différents intervenants de la chaîne portuaire, la STTB.SA a d'abord opéré à partir de janvier 2013 en phase pilote avant le démarrage officiel de ses activités le 03 Avril 2014 à travers son centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions gros porteurs au port de Cotonou et aux ports secs.

IL s'agit ici d'analyser l'évolution du trafic portuaire sur la période 2009-2014 tout en mettant l'accent sur les périodes 2009-2012 (période d'activité de la Capitainerie considérée) et 2013-2014 (période d'activité de la STTB considérée).

➤ Trafic de marchandises

Ces activités découlent des opérations de chargement et de déchargement des navires dès que ces derniers sont mis à quai. En effet toutes les marchandises à l'importation ou à l'exportation sont comptabilisées et facturées par la direction portuaire. A ce titre le volume du trafic de marchandises réalisé par le PAC se résume de 2009 à 2014 par le graphique ci-après :

**Graphique 4: Evolution du volume du trafic de marchandises de 2009 à 2014
(Million de tonnes métriques)**

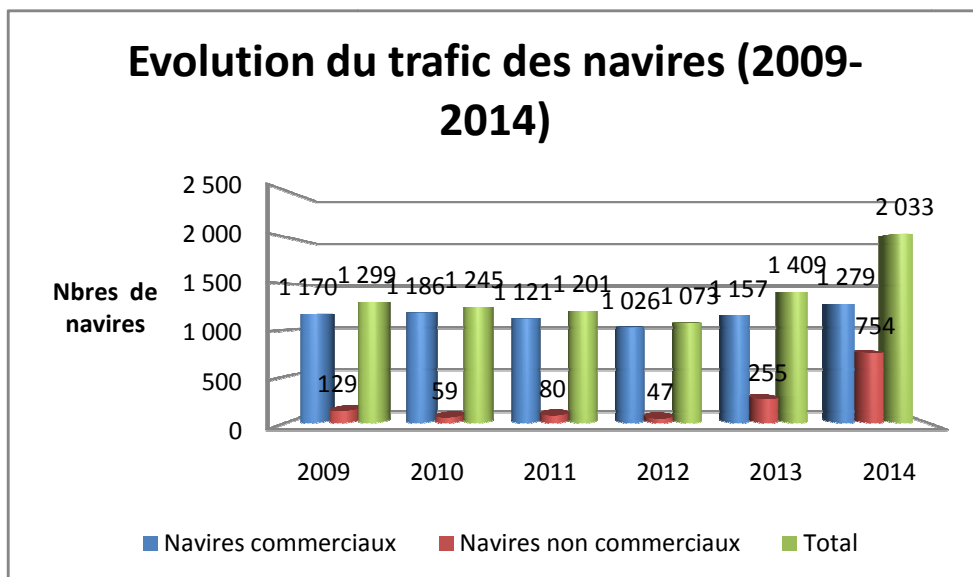


Source : SSEP du Port Autonome de Cotonou

Le volume du trafic de marchandises s'élève à une valeur globale de 6 959 355 tonnes en 2009 contre 6 698 365 tonnes en 2010, soit une hausse de 3,9%. Par contre, en 2011 le trafic a connu une chute de 154 723 tonnes passant à 6 804 632 tonnes. En 2014, sa valeur est de 10 547 445 tonnes métriques contre 8 839 019 tonnes en 2013, soit une hausse de 19,33%. En glissements annuels, on observe également un accroissement, cette fois-ci plus importante de 41,78% par rapport à la même période de l'année 2012. Cette même tendance est observée aussi bien pour les importations que pour les exportations de biens. En effet, elles ont respectivement connu en 2014 une hausse de 12,46% et 81,26% comparativement à 2013.

➤ **Trafic de navires**

Graphique 5: Evolution du trafic des navires



Source : SSEP du Port Autonome de Cotonou

Le flux du trafic des navires a connu au cours de période 2009-2012 une baisse significative imputable aussi bien aux importations qu'aux exportations de marchandises. Cette situation s'explique par la diminution des escales des navires non commerciaux en général et des chalutiers en particulier dont la fréquence au port de Cotonou a chuté, en ralentissant même les activités de pêche au Bénin. Mais ces réformes notamment la gestion des entrées et des sorties des camions entraînant la décongestion du port a permis une hausse du trafic des navires à travers une hausse de la fréquentation des navires non commerciaux au cours de la période 2013-2014.

IV-Prévision des volumes du trafic

Pour la réalisation de nos prévisions, nous avons opté pour la méthode de l'ajustement linéaire par la méthode des moindres carrés. Ainsi, en supposant que la Capitainerie est restée en charge du contrôle des camions après 2012, les prévisions du trafic global des marchandises pour les quatre prochaines années se présentent comme suit :

➤ **Evolution prévisionnelle du volume des marchandises avec la capitainerie**

Tableau 5: Récapitulatif des variables liées au trafic des marchandises avec la capitainerie

Années	(xi)	Total Import + Export (tonnes) (y)	$X_i = x_i - x$	$Y_i = y_i - y$	$X_i Y_i$	X_i^2
2008	1	6 998 390	-2	18380,2	-36760,4	4
2009	2	6 698 365	-1	-281644,8	281644,8	1
2010	3	6 959 355	0	-20654,8	0	0
2011	4	6 804 632	1	-175377,8	-175377,8	1
2012	5	7 439 307	2	459297,2	918594,4	4
	$X = 3$	$y =$ 6980009,8	0	0	988101	10

Calcul du coefficient directeur de la droite de tendance :

$$X_i Y_i = 988\ 101$$

Calculons le coefficient directeur $a = ?$

$$X_i^2 = 10$$

$$a = 98\ 810,1$$

La tendance linéaire est d'équation $y = a x + b$

$$y = a x + b$$

$$6\ 980\ 009,8 = (98\ 810,1 * 3) + b$$

$$b = 6\ 683\ 579,5$$

$$D'où y = 98\ 810,1x + 6\ 683\ 579,5$$

Le trafic pendant les quatre prochaines années aura donc une tendance linéaire de :

$$Y = 98\ 810,1x + 6\ 683\ 579,5$$

Calcul des prévisions

$$Y_6 = (98\ 810,1 * 6) + 6\ 683\ 579,5 = 7\ 276\ 440,1$$

Soit un trafic de **7 276 440 tonnes de marchandises en 2013**

$$Y_7 = (98\ 810,1 * 7) + 6\ 683\ 579,5 = 7\ 375\ 250,2$$

Soit un trafic de **7 375 250 tonnes de marchandises en 2014**

$$Y_8 = (98\ 810,1 * 8) + 6\ 683\ 579,5 = 7\ 474\ 060,3$$

Soit un trafic de **7 474 060 tonnes de marchandises en 2015**

$$Y_9 = (98\ 810,1 * 9) + 6\ 683\ 579,5 = 7\ 572\ 870,4$$

Soit un trafic de **7 572 870 tonnes de marchandises en 2016**

➤ **Evolution prévisionnelle du volume des marchandises avec la
STTB.SA**

Par rapport aux calculs des prévisions du trafic des marchandises pour le compte de la STTB la même démarche sera adoptée. A partir des informations disponibles, ces prévisions sont réalisées sur les deux années à venir. Ainsi, nous aurons :

**Tableau 6: Récapitulatif des variables liées au trafic des marchandises avec la
STTB.SA**

Années	(xi)	Total Import + Export (tonnes) (y)	$X_i = x_i - x$	$Y_i = y_i - y$	$X_i Y_i$	X_i^2
2013	1	8 839 019	-0,5	-854 213	427 106,5	0,25
2014	2	10 547 445	0,5	854 213	427 106,5	0,25
	$X = 1,5$	$y = 9\ 693\ 232$	0	0	854 213	0,5

Calcul du coefficient directeur de la droite de tendance :

$$a = ? ; X_i Y_i = 854\ 213 \text{ et } X_i^2 = 0,5$$

Calculons le coefficient directeur

$$a = 427\ 106,5$$

La tendance linéaire est d'équation $y = a x + b$

$$y = a x + b = 427\ 106,5 * 1,5 + b$$

$$9\ 693\ 232 = 640\ 659,75 + b$$

$$b = 9\ 693\ 232 - 640\ 659,75 = 9\ 052\ 572,3$$

$$b = 9\ 052\ 572,3 \text{ d'où}$$

$$Y = 427\ 106,5x + 9\ 052\ 572,3$$

Calcul des prévisions

$$Y_3 = (427\ 106,5 * 3) + 9\ 052\ 572,3 = 10\ 333\ 891,8$$

Soit un trafic de **10 333 892 tonnes de marchandises en 2015**

$$Y_4 = (427\ 106,5 * 4) + 9\ 052\ 572,3 = 10\ 760\ 998,3$$

Soit un trafic de **10 760 998 tonnes de marchandises en 2016**

En général nous avons pour les volumes de marchandise prévisionnels dans le tableau suivant:

Tableau 7 : Synthèse des résultats de nos prévisions et autres données disponible sur le trafic des marchandises

Années	Tonnage des marchandises	
	Performance de la Capitainerie	Performance de la STTB.SA
2013	7 276 440	8 839 019
2014	7 375 250	10 547 445
2015	7 474 060	10 333 892
2016	7 572 870	10 760 998

Ces résultats révèlent des écarts importants d'une part entre les niveaux de trafic réalisés par le PAC (avec l'avènement de la STTB) en 2013 et 2014 et les prévisions obtenues sur la même période en considérant ses performances antérieures (avec la Capitainerie); puis d'autre part entre les prévisions associées à chacune de ces structures obtenues en 2015 et 2016.

Paragraphe 2 : Interprétation et validation des hypothèses

Il s'agit ici d'apprécier le degré de validation de nos hypothèses à partir de l'analyse des résultats de nos enquêtes et des informations relatives au trafic du Port Autonome de Cotonou (PAC).

I- validation de l'hypothèse liée aux gains induits par le contrôle informatisé des camions.

Pour la vérification de cette hypothèse nous prendrons en compte les questions relatives aux coûts et délais des prestations des deux structures étudiées.

➤ Coûts des prestations

Les enquêtés à hauteur de 60% trouvent élevés les prix pratiqués par la STTB mais seulement 10% d'entre eux opte pour des prix élevés du côté de la Capitainerie. Les résultats de nos analyses nous permettent d'affirmer que les facturations des prestations de la STTB ne sont que légèrement supérieures à celles de la Capitainerie et sont en concordance avec la qualité des services rendus. Aussi en intégrant les frais colossaux engendrés par la corruption, les nombreuses files d'attente, les séjours prolongés dans l'enceinte portuaire, les tracasseries policières et douanières qui représentent des coûts supplémentaires subits par les transporteurs sous la gestion de la Capitainerie ; le résultat devient tout autre.

➤ Délais des prestations

Les conducteurs de camions à l'unanimité trouvent rapide les services de la STTB et dénoncent à hauteur de 70% la lenteur des prestations de la Capitainerie.

De tous ces résultats on peut conclure qu'avec l'avènement du contrôle informatisé le trafic des camions a connu de fortes réglemmentations et génère aux transporteurs des bénéfices en matière de coût et de délai. Ce qui confirme notre hypothèse de départ (hypothèse n°1) qui stipule que : le contrôle informatisé des camions gros porteurs réduit les coûts et les délais des prestations au Port Autonome de Cotonou (PAC).

II- validation de l'hypothèse liée à l'influence de la gestion informatisée des camions

Des résultats de nos analyses, il ressort que les transporteurs sont en générale satisfaits à hauteur de 90 ; 76 ; 86 ; et 78% respectivement des délais, de la qualité des services, de la sécurité ; et du niveau de fluidité du trafic gros porteur réalisé par le centre de contrôle informatisé. Aussi, nous avons pu montrer que le coût général du passage portuaire leur est favorable. Dans ces conditions les opérations de chargement et de déchargement des marchandises sont facilitées puisque les camionneurs accèdent désormais sans difficulté sur le parc du manutentionnaire. Cette performance du centre de contrôle informatisé est donc à l'origine de la forte croissance du trafic de marchandises observés, passant de 8 839 019 en 2013 à 10 547 445 tonnes métriques en 2014.

Les valeurs prévisionnelles du trafic global de marchandises fournies par les performances de la STTB excèdent considérablement celles de la Capitainerie sur la même période. Ce résultat nous permet d'affirmer qu'avec la Capitainerie le niveau de trafic atteint en 2014 est presque irréalisable.

Il ressort, de tout ce qui précède que le contrôle informatisé a énormément contribué à l'accroissement du trafic de marchandises (importations et exportations) passant par le port de Cotonou. Ce qui confirme notre hypothèse de départ (hypothèse n°2) selon laquelle le contrôle informatisé des camions gros porteurs influence positivement le volume des échanges commerciaux au Port Autonome de Cotonou (PAC).

Section 2 : Recommandations et limites

Dans notre quête de la facilitation du commerce au Port Autonome de Cotonou, nous nous sommes fixés des objectifs par rapport aux problèmes et des hypothèses ont été formulées. Par suite de l'analyse de l'enquête menée à ce sujet, ces hypothèses ont été vérifiées et partant, nous tenons à faire des recommandations à l'endroit des acteurs concernés.

Paragraphe 1 : Recommandations

Les recherches sur le centre de contrôle de la STTB.SA ont révélé dans le déroulement des activités de la structure un certain nombre d'insuffisances. Ces insuffisances qui se rapportent aux équipements installés et à leurs entretiens se traduisent par :

- ✓ La fréquence de panne des installations techniques et du système informatique qui est due à une irrégularité dans le contrôle des différents outils et installations techniques.

On constate par ailleurs :

- ✓ le manque de rigueur dans les opérations de contrôle au niveau des accès ;
- ✓ le non application des sanctions à l'encontre des agents de sécurité indécemment identifiés ;
- ✓ La non maîtrise de l'opération par les usagers ;
- ✓ Manque d'informations et de formations.

Face à ces difficultés, la STTB.SA en collaboration avec la direction portuaire et l'UCF/MCA-Bénin doit observer les mesures ci-après :

- Commanditer de temps en temps un audit à une structure externe pour identifier les dysfonctionnements au niveau de l'ensemble des équipements du système de contrôle des accès. La STTB exploitera les conclusions et les recommandations de cette étude pour élaborer un plan de remise en service de ces équipements.
- Suivre le fonctionnement des parkings existants et la construction des terminaux.
- Veiller au renforcement des patrouilles à l'intérieur du port.
- Organiser des rencontres périodiques de réflexion, de sensibilisation ou de formation des usagers sur les récentes modifications dans la mise en œuvre des nouvelles procédures de gestion des entrées et sorties des camions au Port Autonome de Cotonou et aux ports secs, afin d'identifier les goulots d'étranglements et d'envisager les solutions susceptibles d'améliorer l'effet positif du dispositif mis en place.

- Veiller à l'application des sanctions vis-à-vis des usagers qui refusent de se plier aux procédures exigées par les réformes.

Paragraphe 2 : Limites de l'étude

On ne peut parler d'étude scientifique sans prendre en compte les limites des moyens dont la méthodologie a fait usage. En effet, cette étude a essayé de trouver des variables permettant de mesurer l'effet qu'a engendré la mise en place d'un centre de contrôle informatisé pour la gestion des camions au port de Cotonou. Faute d'absence de séries de données statistiques fiables sur une période assez longue, cause de l'instauration nouvelle de ce centre, l'étude a alors été réalisée à partir d'une méthode descriptive (enquête quantitative).

Il faut toutefois reconnaître que cette analyse aurait été plus intéressante si les indicateurs mentionnés ci-dessus étaient comparés à des normes internationales ou tout au moins à des valeurs cibles à atteindre et prédéfinies par les autorités portuaires. Il convient également de notifier que les résultats d'un sondage diffèrent selon la taille de l'échantillon, le choix de ce dernier, et selon que la méthode soit probabiliste ou non.

L'une des difficultés de l'étude a été dans la recherche des documents ou travaux de recherche ayant abordé des notions similaires et dont les thèmes sont relatifs au Port Autonome de Cotonou.

Néanmoins, ces obstacles n'ont pas été fatals dans l'atteinte des objectifs qu'on s'est fixés. Nous souhaitons donc que ces résultats soient améliorés dans les études à venir avec des méthodes plus élaborées.

CONCLUSION

Le Port Autonome 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, faisant ainsi de sa compétitivité une quête permanente. A cet égard, plusieurs initiatives ont été prises donnant ainsi lieu à la création du centre de contrôle informatisé.

Possédant de nombreux avantages par rapport à l'ancien système, le centre de contrôle informatisé est un formidable outil de facilitation et de sécurisation du commerce grâce à l'alignement aux normes internationales. La simplification et l'accélération des opérations d'enlèvement, de gestion des camions à travers leurs suivis ne peuvent qu'encourager les opérateurs à faire confiance à la STTB.SA. Tous les systèmes informatiques des entités impliquées de la chaîne logistique étant reliés entre eux, le centre de contrôle informatisé devient une base de données centralisée et mutualisée, sous l'impulsion de la société concessionnaire.

Toutes fois les faiblesses qui lui sont relevées sont objectives. Ceci peut être expliqué par son démarrage récent, le 03 Avril 2014 ; et vu l'attachement des autorités à ce projet, nous espérons que ces faiblesses seront corrigées progressivement

Loin de toute prétention d'avoir proposé des solutions aux problèmes relevés, nous souhaiterions tout de même que la mise en application stricte et rigoureuse de nos approches de solutions et recommandations ait des résultats assez probants sur les utilisateurs du port.

Références bibliographiques

- ✓ AGONSANOU, M. 2005, «Importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire: Cas du Port de Cotonou» Mémoire cycle I, ENEAM
- ✓ BIT (2011), effet du commerce des services sur l'emploi: la logistique maritime et le secteur des services portuaires au Bénin; 21 pages
- ✓ BLONIGEN, B. et Wilson, W. (2008): "Port Efficiency and Trade Flows," Review of International Economics, Vol. 16, No. 1, pp. 21-36
- ✓ BURGEMMEIER: Analyse et politiques économiques, 2^{ème} éd. Economica, Paris, 1985, 485p
- ✓ DAUNT M., 1980: L'encombrement des ports : causes, conséquences et remèdes, In manuel de gestion portuaire, pages 57-60, Secrétariat de la CNUCED/Section port
- ✓ HARDING, A., PALSSON, G. et RABALLAND, G (2007), Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, les défis à relever, 56 pages
- ✓ HOUETON, V. 2011, «Décongestion du Port Autonome de Cotonou pour une meilleure performance commerciale» Mémoire cycle I, UAC
- ✓ INSAE, (1^{er} trimestre 2015), bulletin trimestriel des statistiques du commerce extérieur, 88 pages
- ✓ KPONOU, F., C.C. et AGONKAN, L., S. (2008), «Contribution à la réduction du délai de passage des marchandises au Port de COTONOU» Mémoire cycle I, gestion commerciale, ENEAM
- ✓ Marien, B. et Beaud, J.P. (2003), Guide pratique pour l'utilisation de la statistique en recherche, Québec, 44 pages.
- ✓ MCA, (2013), rapport annuel de performance, 76 pages
- ✓ MCA, (2014), rapport de performance annuel,
- ✓ MCA, (2015), rapport de performance du 1^{er} trimestre, 45 pages
- ✓ MCA, (2015), rapport de performance du 2^e trimestre
- ✓ MINON (K): Cours de pratique du commerce international, 2^e graduat, ISPL, 1994
- ✓ MINON et KASAI : Intégration économique africaines : exposé, séminaire du commerce extérieur, 2^{ème} Licence, ISPL, 1998

- ✓ SODJI, A., R. 2008, « Gestion de l'espace portuaire : cas du Port Autonome de Cotonou » Mémoire cycle I, Gestion des Transports et Logistique, ENEAM.
- ✓ SOUNOUVOU, M., G.(2007), «Contribution à l'amélioration du transport international de marchandises: Cas du corridor Bénin-Niger » Mémoire cycle I, Transports et Logistique, UPIB
- ✓ STTB.SA, (aout 2013), procédures de gestion des entrées et sorties des camions au port de Cotonou et aux ports secs, 8 pages
- ✓ Zoro Bi Nagoné et Berger, E. (2004), Facilitation du commerce, du transit et des transports au Bénin, 55 pages.
- ✓ www.memoireonline.com
- ✓ www.google.fr
- ✓ www.wikipédia.com
- ✓ www.linternaute.com

Annexe

COLLECTE D'INFORMATIONS AUPRES DES USAGERS DU PAC

QUESTIONNAIRE

Q1 : Quelles sortes de difficultés rencontriez-vous, avant l'installation du centre de contrôle informatisé (sous la Capitainerie), pour ce qui est de l'entrée, du séjour et de la sortie de votre/vos camion(s) au port de Cotonou et à combien s'élèvent ces prestations ?

R:.....
.....
.....
.....

Q2: Quelles sont les difficultés actuelles (avec le centre de contrôle) et combien dépensez vous en matière d'entrée et de séjour de vos camions au port de Cotonou ?

R:.....
.....
.....

Q3 : Combien de temps faisiez-vous dans les files d'attente (sous la Capitainerie) avant d'accéder au port de Cotonou ?

R:.....

Q4 : Quelle est la durée actuelle des attentes ?

R :.....

Q5 : Quel était le temps de séjour (sous la capitainerie) de votre/ vos camion (s) au port de Cotonou ?

R :.....

Q6 : Quel est le temps de séjour actuel (avec le centre de contrôle) des camions ?

R :.....

Q7 : Appréciation des prestations de la Capitainerie eu égard :

Au coût des prestations

Elevé Moyen

Bas

Délai des prestations

Rapide

Moins rapide

Lent

À la qualité des services

Bonne

Assez-bonne

Mauvaise

À la sécurité des camions et des cargaisons

Bonne

assez-bonne

mauvaise

À la fluidité du trafic des camions

Effet de la gestion informatisée des camions sur les échanges commerciaux au Port
Autonome de Cotonou

Bonne

Assez-bonne

Mauvaise

Q9 : Appréciation des prestations de la STTB.SA eu égard :

Au coût des prestations

Elevé

Moyen

Bas

Délai des prestations

Rapide

Moins rapide

Lent

À la qualité des services

Bonne

Assez bonne

Mauvaise

À la sécurité des camions et des cargaisons

Bonne

Assez-bonne

Mauvaise

À la fluidité du trafic des camions

Effet de la gestion informatisée des camions sur les échanges commerciaux au Port
Autonome de Cotonou

Bonne

Assez-bonne

Mauvaise

Q10 : Etes-vous toujours confronté à des paiements de faux frais ?

OUI

NON

Q11 : Quelle structure de la STTB ou du PAC constitue une entrave au bon déroulement de vos activités ?

R :

Q12 : Quelles sont selon vous les limites du contrôle informatisé des camions au port de Cotonou ?

R :
.....

Q13 : Quelques solutions envisagées par les transporteurs à l'endroit de la STTB.SA

R :
.....
.....

Table des matières

DEDICACES	III
REMERCIEMENTS	V
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	VI
LISTE DES GRAPHIQUES	VIII
LISTE DES TABLEAUX	VIII
GLOSSAIRE	IX
RESUME	XII
ABSTRACT	XII
SOMMAIRE	XIII
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE, ORGANISATIONNEL ET INSTITUTIONNEL	3
SECTION 1 : CADRE INSTITUTIONNEL ET THEORIQUE	3
PARAGRAPHE 1 : PRESENTATION DE LA DGAE	3
I-ORGANISATION GENERALE DE LA DGAE	4
1-LES DIRECTIONS TECHNIQUES	4
2-LES SERVICES DE LA DGAE	4
II-PRESENTATION DU LIEU DE STAGE	4
A-PRESENTATION DE LA DIRECTION DE LA PREVISION ET DE LA CONJONCTURE (DPC) 5	
B-PRESENTATION DES DIFFERENTS SERVICES DE LA DPC	5
1-SERVICE DE LA PROGRAMMATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE	5
2-SERVICE DU SUIVI BUDGETAIRE ET DE L'ANALYSE CONJONCTURELLE	5
3-SERVICE DES ETUDES ET STATISTIQUES	6
4-SECRETARIAT ADMINISTRATIF	6
5-BUREAU DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES	7
III-ACTIVITES DE STAGE ET DIFFICULTES RENCONTREES	7
PARAGRAPHE 2 : PROBLEMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHESE	8
I-PROBLEMATIQUE DE L'ETUDE	9
II-OBJECTIFS ET HYPOTHESES DE L'ETUDE	12
A-OBJECTIFS DE L'ETUDE	12
B-HYPOTHESES DE L'ETUDE	12
SECTION 2 : REVUE DE LA LITTERATURE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE	12

PARAGRAPHE 1 : REVUE DE LITTERATURE	12
I-CLARIFICATION DES CONCEPTS	13
II-LES PRINCIPALES THEORIES DU COMMERCE INTERNATIONAL.....	14
A- LES DOCTRINES MERCANTILISTES	14
B- LA THEORIE CLASSIQUE DE L'ECHANGE INTERNATIONAL.....	15
C-LA THEORIE NEOCLASSIQUE.....	15
III-LES POLITIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL	16
IV-LES THEORIES MODERNES DU COMMERCE INTERNATIONAL	17
III-LES AVANTAGES DYNAMIQUES, L'ECART TECHNOLOGIQUE ET L'INNOVATION	18
IV-APPROCHES THEORIQUES DE LA GESTION DES SERVICES ET INFRASTRUCTURES PORTUAIRES.....	19
PARAGRAPHE 2 : METHODOLOGIE DE RECHERCHE	22
I- LA RECHERCHE DOCUMENTAIRE	22
II-LES ENTRETIENS	23
III- L'ENQUETE	24
1-ECHANTILLONAGE.....	24
2-QUESTIONNAIRE.....	24
IV-METHODE DE TRAITEMENT (DEPOUILLEMENT)	24
V-ANALYSE DES DONNEES.....	25
CHAPITRE II : ANALYSE EMPIRIQUE ET RECOMMANDATIONS	27
SECTION 1 : PRESENTATION, INTERPRETATION ET ANALYSE DES DONNEES.....	27
PARAGRAPHE 1 : DIAGNOSTIC ET RESULTATS DE LA GESTION INFORMATISEE DES CAMIONS GROS PORTEURS AU PORT AUTONOME DE COTONOU (PAC).....	27
I-DIAGNOSTIC DE LA GESTION INFORMATISEE DU TRAFIC DES CAMIONS	27
A-DIFFICULTES RENCONTREES AVANT L'INSTALLATION DU CENTRE DE CONTROLE DE LA STTB.SA (SOUS LA DIRECTION DE LA CAPITAINERIE).....	27
B-DIFFICULTES RENCONTREES AVEC LE CENTRE DE CONTROLE DE LA STTB.SA	28
C-PROCEDURE DE GESTION DES ENTREES ET SORTIES DES CAMIONS AU PORT DE COTONOU ET AUX PORTS SECS.....	28
1-ENREGISTREMENT DES TRANSPORTEURS ET DES CAMIONS.....	28
2-ENREGISTREMENT DES TRANSITAIRES/ COMMISSIONNAIRES AGREES EN DOUANE	29
3-DEMANDES DU TRANSITAIRE	29
4-INSTALLATIONS DES BALISES.....	31

5-GESTION DU VRAC ET DU CONVENTIONNEL	33
6-CAS DE PANNE DE CAMION.....	33
7-FACTURATION	34
D-PRESENTATION DES RESULTATS D'ENQUETE SUR LE TERRAIN.....	34
II-PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES RELATIVES AU PROBLEME SPECIFIQUE N°1	35
A-APPRECIATION DES PRESTATIONS DE LA CAPITAINERIE ET DE LA STTB.SA PAR LES USAGERS RENCONTRES	35
B. QUELQUES SOLUTIONS ENVISAGEES PAR LES TRANSPORTEURS A L'ENDROIT DE LA STTB.SA	40
III-PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES RELATIVES AU PROBLEME SPECIFIQUE N°2.....	40
IV-PREVISION DES VOLUMES DU TRAFIC.....	42
PARAGRAPHE 2 : INTERPRETATION ET VALIDATION DES HYPOTHESES	46
I- VALIDATION DE L'HYPOTHESE LIEE AUX GAINS INDUITS PAR LE CONTROLE INFORMATISE DES CAMIONS.....	46
II- VALIDATION DE L'HYPOTHESE LIEE A L'INFLUENCE DE LA GESTION INFORMATISEE DES CAMIONS	47
SECTION 2 : RECOMMANDATIONS ET LIMITES.....	47
PARAGRAPHE 1 : RECOMMANDATIONS	48
PARAGRAPHE 2 : LIMITES DE L'ETUDE	49
CONCLUSION	50
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	51
ANNEXE	53
TABLE DES MATIERES.....	57