

REPUBLIQUE DU BENIN

(.r.p.f.)

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE (MECESRS)



UNIVERSITE D'ABOMEY- CALAVI (UAC)

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION (FASEG)

Mémoire réalisé en vue de l'obtention des crédits associés au diplôme de
LICENCE PROFESSIONNELLE EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option: Economie

Spécialité : Economie Appliquée

THEME

EFFET DU GUICHET UNIQUE
SUR LE VOLUME D'ACTIVITE DU
PORT DE COTONOU

Réalisé et présenté par:

Modeste C. BOKO

&

Blanche M. DJIDONOU

Maitre de stage :
Mr.Abib BABAMOUSA

Sous la direction de:

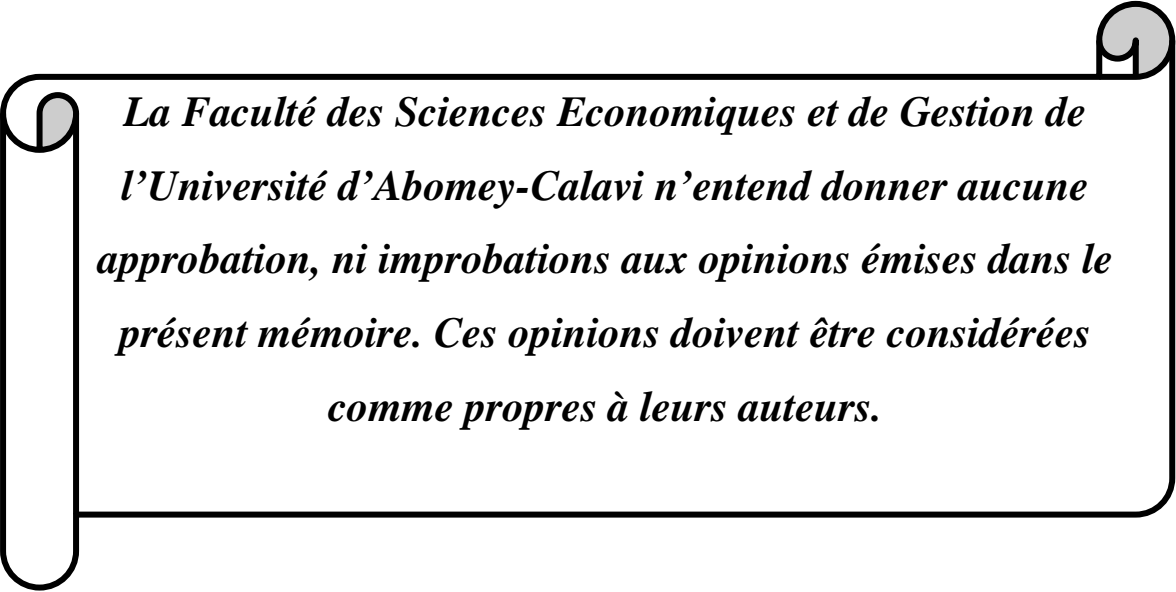
Directeur de Mémoire:

Dr Honorat SATOGUINA

Année académique 2015-2016



Avertissement



La Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de l'Université d'Abomey-Calavi n'entend donner aucune approbation, ni improbations aux opinions émises dans le présent mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

DEDICACE 1

Je dédie ce travail à :

- Mon cher papa BOKO Antoine Kuassi et à ma feu maman HOUNTONDI Françoise
- Mes Frères et sœurs

Modeste C. BOKO

DEDICACE 2

Je dédie ce travail à :

- Mon cher papa DJIDONOU Paul et à ma
Chère maman Sossoukpoui Ablavi
- Mes frères et sœurs

Blanche M.DJIDONOU

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce document n'aurait pas été possible sans le concours de certaines personnes. C'est un immense bonheur pour nous de leur témoigner notre profonde gratitude. Nous adressons nos sincères gratitudes:

- ❑ Au Dr. Honorat SATOGUINA, Enseignant à la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FASEG), qui malgré ses multiples occupations a supervisé ce travail. Son sens aigu de travail bien fait, de gestion de temps et sa rigueur méthodologique force notre admiration ;
- ❑ A Mr Jonas FASSINO, Economiste-chercheur, Moniteur à la FASEG – UAC et professeur certifier d'Economie
- ❑ A Mr Abib BABAMOUSA, assistant DCM au port autonome de Cotonou dont la riche expérience dans le domaine nous a servi tout au long de ce travail. Nous le remercions pour ses critiques constructives, leurs conseils et pour toutes les inspirations dont il a fait l'objet de notre part.
- ❑ A Monsieur Serge GBEGAN, Chef service facturation au port autonome de Cotonou.
- ❑ A Mr Marius HOUNGNIZAN pour son aide précieux dans l'accomplissement de ce travail.
- ❑ Nous adressons par ailleurs nos remerciements aux membres du jury qui nous ont fait l'honneur de s'intéresser à notre mémoire.
- ❑ A tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à la réalisation de ce mémoire et dont nous n'avons pas pu citer les noms.
- ❑ Nous remercions enfin le Dieu tout puissant qui nous a accordé sa grâce de braver toutes les intempéries et difficultés pour la réalisation de ce mémoire.

LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS

PAC	: Port Autonome de Cotonou
DG	: Direction Générale
DCM	: Direction Commercial et du Marketing
DGA	: Direction Générale Adjointe
SG	: Secrétariat Général
SP	: Secrétariat Particulier du Directeur Général
SA	: Secrétariat Administratif
DAGRH	: Direction de l'Administration Générale et des Ressources Humaines
SESP	: Service des Etudes des Statistiques et des Performances
SCPVC	: Service de la Clientèle, de la Promotion et de la Veille Commerciale
SFGU	: Service de la Facturation et du Guichet Unique
SCOC	: Service du Contrôle des Operations Commerciales
GUP	: Guichet unique portuaire
DT	: Direction Technique
DOMS	: Direction des Opération Maritimes et de la Sécurité

RESUME

Le volume des trafics succèdent à un mouvement d'informations et de formalités relatives à ces trafics. Plusieurs blocages subsistent : lenteur dans l'établissement et l'acheminement des factures par les diverses autorités et structures officielles concernées, la non maîtrise de l'opération par les usagers, le manque d'information et de formation à leur niveau.

L'idée centrale de ce travail est d'analyser «Effet du guichet unique sur le volume d'activité Port de Cotonou ». Pour y parvenir, cette étude a pour objectifs d'apprécier l'évolution des activités portuaires avant et après le guichet unique et Comparer l'effet des trafics portuaires sur le chiffre d'affaire avant et après l'installation du guichet unique portuaire. Il ressort des résultats des tests que les activités portuaires ont une fréquence élevée après l'installation du GUP et les trafics des navires portuaires ont une corrélation positive sur le chiffre d'affaire après le guichet unique. Une politique de renforcement et sensibilisation les usagers du port s'avère donc important.

Mots clés : Guichet Unique, trafics, Port

ABSTRACT

The volume of traffic movement occurring at an information and formalities relating to trafficking. Several blocks remain: slowness in establishing and routing invoices by various official authorities and structures concerned, the non-mastery of the operation by users, lack of information and training to their level.

The central idea of this work is to analyze "Effect of single window on the volume of activity Cotonou Port." To achieve this study aims to assess the development of port activities before and after the one-stop shop and compare the effect of port traffic on the turnover before and after installation of the Port Single Window. The results of the tests that port operations have a high frequency after installing the GUP and rates of port ships have a positive correlation to the turnover after one stop. A policy of strengthening awareness and port users is therefore i **Keywords** : single window, traffic, Port

SOMMAIRE

Introduction	1
Chapitre I : Cadre institutionnel de l'étude	3
Section1 : Présentation et description du contexte de stage.....	3
Paragraphe 1 : Historique du Port de Cotonou	3
Paragraphe 2 : Structures organisationnelles du Port de Cotonou	4
SECTION 2 : Activités du Port Autonome de Cotonou (PAC)	6
Paragraphe 1 : La gestion du domaine et des installations portuaires	6
Paragraphe 2 : La gestion des navires et des marchandises.....	7
CHAPITRE II : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE.....	12
Section 1 : Problématique, objectif et hypothèses.....	12
Paragraphe 1 : Problématique et intérêt du sujet.....	12
Paragraphe 2 : Objectifs et Hypothèse de l'étude	13
Section 2 : Revue de littérature et méthodologie de l'étude	14
Paragraphe 1 : Revue de littérature	14
Paragraphe 2 : Méthodologie de l'étude.....	21
CHAPITRE III : PRESENTATION, ANALYSE DES RESULTATS ET SUGESTIONS.....	28
Section 1 : Evolution du volume de trafic et Présentation des résultats d'estimation du modèle	
Paragraphe1 : Evolution du volume de trafic entre 1997 et 2015.....	28
Paragraphe 2: Présentation des résultats d'estimation du modèle	31
Section 2 : analyse et interprétation des résultats, validation des hypothèses et recommandation	35
Paragraphe 1 : analyse et interprétation des résultats	35
Paragraphe 2 validation des hypothèses et recommandation.....	36
Conclusion	39

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Résultat du test de stationnarité des variables 31

Tableau 2: Résultats du modèle de long terme 32

Tableau 3: Résultats du modèle de court terme 34

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Courbe de l'évolution du volume de trafic en exportation..... 28

Graphique2 : Courbe de l'évolution du trafic en import entre 1997 et 2015..... 29

Graphique3 : Courbe de l'évolution du trafic de navires entre 1997 et 2015. 29

Graphique4 : Courbe de l'évolution du chiffre d'affaire du port de Cotonou..... 30

Graphique5 : Courbes de l'évolution comparative du volume de trafic et du chiffre d'affaire du port de Cotonou 30

Introduction

La mondialisation est caractérisée par une libéralisation croissante de l'économie internationale. Ainsi, vivre en autarcie, serait préjudiciable à la survie des humains et au développement des Etats. Il devient donc impérieux pour les humains comme pour les Etats d'échanger, autrement dit de faire le commerce. Mais il se trouve que certains biens désirés sont indisponibles sur place. Il faut donc aller les chercher et les transporter à travers divers modes dont le transport maritime. L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. Il apparait donc aujourd'hui comme la meilleure locomotive du commerce international, puisqu'il assure à lui seul environ 90% du trafic de marchandises dans le monde.

Au Bénin, le Port de Cotonou est la seule porte maritime et l'un des principaux ports de la sous-région et opère dans un environnement sous régional fortement concurrentiel. Le Port Autonome de Cotonou doit nécessairement rechercher la performance basée sur la qualité, le coût et la sécurité de ses services.

Le Port de Cotonou constitue un précieux instrument de croissance économique. Il occupe une position privilégiée sur le trafic maritime de l'Afrique de l'Ouest. En plus du trafic du Bénin, il assure la desserte du Niger, du Burkina Faso, du Nigéria et du Mali et se positionne de plus en plus comme le port de convergence de la sous-région. 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 doit adapter ses structures portuaires aux réalités technologiques et aux exigences du commerce international afin de rendre plus performante sa chaîne des transports.

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 déployées 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.

C'est ainsi que le 11 octobre 2011, le souhait de l'Etat béninois de réorganiser structurellement le port de Cotonou et de le doter d'un Guichet Unique est devenu une réalité. En effet, après les phases successives, à savoir: analyse du contexte économique et douanier béninois et de la sous-région, consultation des acteurs portuaires, développement des fonctions spécifiques au système béninois, mise en œuvre associée à une phase pilote, plan de communication et

formation des utilisateurs, les autorités et la Société d'Economie Mixte SEGUB lancent officiellement ce nouvel outil dédié à la facilitation du commerce extérieur béninois : **LE GUICHET UNIQUE PORTUAIRE (GUP)**.

Cette plateforme unique est entièrement dédiée à la facilitation du commerce et a pour particularité de proposer un service de « sécurisation des recettes » des acteurs portuaires majeurs du Bénin, du secteur public aussi bien que du parapublic. C'est pour cela que la présente étude est initiée et porte sur le thème « EFFET DU GUICHET UNIQUE SUR LE VOLUME D'ACTIVITE DU PORT DE COTONOU ». A cette fin, il nous paraît nécessaire d'analyser l'interrelation entre guichet unique et les activités portuaires plus spécifiquement il s'agira d'une part :

-D'apprécier l'évolution des activités portuaires avant et après l'installation du guichet unique.

-Comparer l'effet des trafics portuaires sur le chiffre d'affaire avant et après la mise en place du guichet unique.

Afin d'atteindre cet objectif, notre travail est structuré en 3 chapitres

-Le 1^{er} est consacré à la présentation du cadre institutionnel de l'étude et des travaux exécutés,

-Le second traite la problématique, les objectifs, les hypothèses et la mise en application du cadre théorique et méthodologie de l'étude.

-Le troisième quant à lui, aborde la présentation, l'analyse des résultats, les vérifications des hypothèses et suggestions

CHAPITRE I: CADRE INSTITUTIONNEL DE L'ETUDE

Le port de Cotonou constitue un pôle de développement des activités commerciales et industrielles. Il constitue un atout majeur pour le développement économique du Bénin. En effet, le port de Cotonou occupe une position privilégiée dans le trafic maritime de l'Afrique de l'ouest. En plus du trafic national, il assure la desserte des pays de l'hinterland à savoir le Burkina-Faso, le Mali, le Niger et se positionne de plus en plus comme le port de convergence de la sous-région. Ces pays de l'hinterland du fait de leur enclavement participent aux échanges commerciaux via le port de Cotonou

SECTION 1 : Présentation et description du contexte de stage

Paragraphe 1 : Historique du Port de Cotonou

Jusqu'à la fin du **XIX^{ème} siècle**, l'embarquement et le débarquement des marchandises et des passagers s'effectuaient en deux points du littoral béninois : Ouidah et Grand-Popo par transbordement sur les pirogues qui assuraient la liaison entre les navires mouillant en rades foraines et le rivage. **En 1891**, il fut construit le wharf à Cotonou. Ce qui, en raison de la sécurité et de la rapidité qu'il offrait pour le transbordement, supplanta rapidement Ouidah et Grand-Popo. Soulignons qu'il était sous la gestion de l'Organisation Commune Benin Niger du chemin de fer et des transports(OCBN).

D'une largeur de 400 mètres, cet ouvrage a subi des améliorations successives en **1910, 1926, 1928, 1950**. Avec l'évolution rapide du trafic, l'idée d'un port en eau profonde s'imposa et devint réalité le **1^{er} Août 1965**, date d'inauguration de la première partie du port suivi des travaux d'extension démarrés en **1979** et achevés en **1983**.

A- Situation géographique du Port de Cotonou

Le port de Cotonou est implanté sur une basse côte sablonneuse en bordure sud de la ville de Cotonou, capitale économique du Benin. Situé entre **6°11'22''Nord** et **2°26'30''Est**, il se révèle être le débouché à la mer le plus proche ; le couloir d'accès le plus rapide, le moins accidenté pour desservir les pays sans littoral comme le Niger, le Mali et le Burkina-Faso. Le port de Cotonou est sensiblement à égale distance des ports de Lomé(Togo) de 135 Km et

celui de Lagos (Nigéria) de 115Km pour lequel il est le port de relais et de transbordement le plus proche. Cette situation géographique lui confère sa vocation de port régional.

B- Statut juridique du Port de Cotonou

Le port de Cotonou est exploité, géré et administré par un établissement public portuaire appelé Port Autonome de Cotonou (PAC). C'est l'autorité portuaire chargée de l'aménagement du domaine portuaire. Avec un capital social de **16.571.055.784fcfa**, c'est un organisme public à caractère industriel et commercial doté d'une autonomie financière. Il est créé le **31 décembre 1964** par la loi N°64-39, et a vu ses activités démarrer le **1^{er} Aout 1965**. Cette loi fut modifiée par l'**ordonnance n°76-35 du 12 Octobre 1976** puis réorganisée par le **décret n°2001-349 du 06 Septembre 2001**.

Paragraphe 2 : Structures organisationnelles du Port de Cotonou

Le port autonome de Cotonou (PAC) est composé de nombreuses directions et services qui se présentent comme suit :

La Direction Générale (DG)

Elle comprend cinq(05) services et elle coiffe toutes les autres directions et les coordonne. Elle a, à son actif d'autres structures rattachées à elle : la direction Générale Adjointe(DGA), le Secrétariat Général (SG), le Secrétariat Particulier du Directeur Général(SP), le Secrétariat Administratif (SA) , les conseillers Techniques et chargés de Mission, et enfin les départements

Direction de l'Administration Générale et des Ressources Humaines (DAGRH)

Elle comprend cinq (05) services. Cette direction a pour mission de gérer les ressources humaines de la société par une rationalisation de leur utilisation.

I) La Direction Financière et Comptable (DFC)

Elle comprend cinq (05) services. Elle a pour mission l'élaboration du budget. Elle conseille la Direction Générale sur les questions et projets à incidences financières

II) La direction Commerciale et du Marketing (DCM)

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

Elle comprend cinq(05) services. Elle assure pour le compte du Port Autonome de Cotonou une mission d'exploitation commerciale du domaine, de l'installation portuaire et mène des activités intellectuelles de planification stratégique. Elle élabore les statistiques et réalise des études économiques et des études d'exploitation. Cette direction est chargée des opérations de facturation :

*Contrôle commerciale des postes d'entrée et de sortie du port ;

*L'exécution de toutes les actions de marketing et participation à toute rencontre à caractère promotionnel et publicitaire ;

*L'attribution des agréments aux opérateurs portuaires et le suivi des opérations.

Dans le but de mener à bien ses activités, la DCM est subdivisée en cinq services principaux :

- ✓ Le Service des Etudes des Statistiques et des Performances(SESP)
- ✓ Le Service de la Clientèle, de la Promotion et de la Veille Commerciale(SCPVC) /Service marketing
- ✓ Le Service de la Facturation et du Guichet Unique(SFGU)
- ✓ Le Service du Contrôle des Opérations Commerciales(SCOC)
- ✓ Le Service de l'Apurement des Manifestes(SAM)

III) La Direction Technique(DT)

Avec ses six (06) services, elle a pour mission d'assurer la conception, la maintenance des infrastructures, de la superstructure et les divers équipements, la topographie et l'hydrographie sans omettre les activités d'électricité et de froid. A ce titre, elle est également chargée de :

- ✓ Assurer l'inscription régulière des ouvrages et équipements portuaires ;
- ✓ Programmer, exécuter ou faire exécuter tous les travaux relatifs à la réalisation, à la maintenance des infrastructures et équipements portuaires ;
- ✓ Initier les actions dans le cadre de l'exécution du budget d'entretien ;
- ✓ Suivre et contrôler l'exécution des travaux neufs d'entretien et de maintenance.

IV) Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité(DOMS)

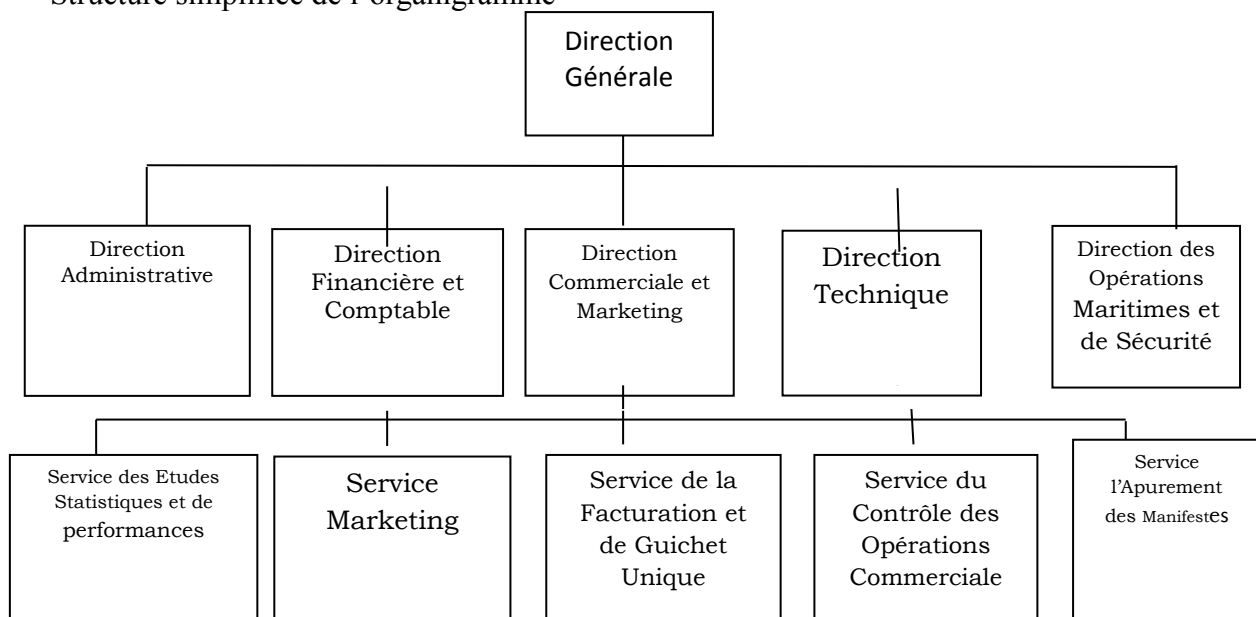
Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

Cette direction structurée en cinq(05) services, a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation et la police de port à terre, sur les plans d'eau et de façon générale, toutes les fonctions régaliennes de la puissance publique. Elle est notamment chargée de :

- ✓ l'exploitation technique des quais ;
- ✓ la communication radio et du service d'information nautique ;
- ✓ la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire et sur les plans d'eau ;
- ✓ l'exploitation technique, l'entretien et la maintenance du matériel flottant.

V-Organigramme du PAC

Structure simplifiée de l'organigramme



SECTION 2 : Activités du Port Autonome de Cotonou (PAC)

Placé sous la tutelle du Ministère Délégué auprès du Président de la République chargé de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes et des Infrastructures Portuaires, le Port

Autonome de Cotonou a pour missions principales la gestion du Port de Cotonou, de l'ensemble de ses équipements, de leur entretien, et la gestion des navires et marchandises.

Paragraphe 1 : La gestion du domaine et des installations portuaires

Il s'agit des services divers, localisation ou cession des installations ou des locaux du domaine portuaire :

- *la fourniture d'eau et d'électricité aux sociétés qui opèrent dans l'enceinte du Port ;
- *la veille sécuritaire qui est le gardiennage des navires, des marchandises et des équipages ;
- *la location des espaces portuaires aux sociétés désireuses de développer leurs activités dans l'enceinte portuaire ;
- *la location de terre-pleins qui est la location du sol intérieur d'un ouvrage de fortification et servant au stockage de marchandises ;
- *la location des hangars, magasins aux opérateurs économiques pour l'entreposage de leurs marchandises.

Paragraphe 2 : La gestion des navires et des marchandises

Elle concerne l'ensemble des services offerts aux navires et aux marchandises. Il s'agit du :

A. Services offerts aux navires

1. Remorquage

Il consiste à tirer ou pousser les navires à l'intérieur du bassin portuaire à l'aide des embarcations très puissantes appelées remorqueurs. Ils assistent le bateau dans les manœuvres d'accostage et d'appareillage. Le remorquage est obligatoire au port de Cotonou, tant à l'entrée qu'à la sortie et pour tous les déplacements dans le bassin des bateaux de plus de 500 tonnes de jauge brute, à l'exception des bateaux de servitude, des navires de recherches océanographique et hydrographique.

2. Pilotage

Il consiste à assister les capitaines de navires lors du déplacement des navires. Il est assuré par un personnel commissionné par l'administration fonctionnant par roulement. Comme le remorquage, c'est un service obligatoire.

3. Lamanage

C'est l'ensemble des opérations d'amarrage et de démarrage des navires à quai.

4. Plan d'eau

C'est un bassin abritant les navires et qui les protègent des secousses, des houles de façon à sortir du bateau sans grande peine. La superficie des plans d'eau du Port de Cotonou est actuellement de 60 hectares environ.

Le PAC organise et facilite ainsi le passage des marchandises au Port de Cotonou aussi bien à l'import qu'à l'export. En contrepartie des services offerts, il perçoit des redevances diverses selon que les marchandises sont destinées à la consommation locale, en transit ou encore en transbordement.

B- Les services rendus aux marchandises

1. Les opérations de transit

Elles sont assurées par un commissionnaire agréé en douane qui, après réception des factures fournisseurs, factures frets, connaissement etc. ; accomplit les formalités douanières pour l'enlèvement des marchandises dans les plus brefs délais.

2. Les opérations de manutention

Le chargement et le déchargement des marchandises dépendent de la nature de celles-ci. Le type d'emballage des marchandises détermine le choix du navire et le matériel à utiliser pour les opérations de manutention.

3. Le stockage et le gardiennage

Une fois les marchandises déchargées, elles sont stockées compte tenu de leur nature et leur surveillance est assurée par l'agent manutentionnaire qui est épaulé par les forces de l'ordre. Nous donnerons par la suite une présentation plus ou moins détaillée de l'environnement du PAC.

❖ Tache exécutée

Notre stage au PAC s'est déroulé dans une ambiance particulière. Les agents des différents services parcourus ont été accueillants et productifs. Ils nous ont d'abord expliqués le bien fondé du titre des services et nous ont appris à faire le travail dans chaque service. Ainsi au service des études et des statistiques (SES)nous avons appris à dépouiller les manifestes et à faire la saisie des manifestes ,au niveau du service de l'apurement des manifestes nous avons appris à faire le dépouillement des manifestes fournies par les diverses sociétés intervenant dans les mouvements de navires et des marchandises .Nous avons remarqué que au SES il y a un retard dans l'élaboration du bulletin statistique et au service de l'apurement nous avons remarqué la vétusté du matériel informatique et locaux. En ce qui concerne le service facturation nous avons appris à remplir les factures et au service Marketing nous avons appris à rédiger des rapports de comptes rendus, l'accueil des clients, enquête des informations sur le PAC et la participation du PAC à des conférences vu mission.

C- L'environnement du PAC

1. Le macro-environnement

➤ L'environnement démographique

Les activités commerciales au Port Autonome de Cotonou ne se limitent ni à une frange de population donnée, ni à une classe spécifique. En effet, bon nombre de béninois s'y intéressent. En outre le Nigeria, constitue un grand marché potentiel pour le réacheminement des marchandises et pour les trafics en transit.

➤ L'environnement socio-économique

Considéré comme le « *poumon de l'économie nationale* » et comme un créateur d'emplois directs et à plein temps, le Port Autonome de Cotonou est en outre le principal pourvoyeur des recettes douanières dont il génère la collecte pour près de 80%. Ainsi, il entretient les environnements économiques et sociaux béninois ; accompagne et contribue à la dynamique de croissance agricole, commerciale, industrielle et financière à l'ensemble de la sphère économique.

➤ L'environnement juridico institutionnel

Etant une société d'Etat, le Port Autonome de Cotonou est fortement soumis aux influences des décisions politiques prises au niveau de son ministère de tutelle et en conseil des

ministres. Cette situation ne lui permet pas d'avoir une capacité d'adaptation et de réaction suffisamment rapide pour suivre les mouvements du marché et des concurrents puisque pour toutes décisions importantes, il faut que le Directeur Général obtienne l'approbation du Conseil d'Administration.

➤ **L'environnement culturel**

Depuis plusieurs années, le PAC s'investit dans la promotion du sport national et participe également aux activités culturelles soit en les parrainant, soit en les sponsorisant. Il apporte aussi un soutien matériel et financier à son équipe de basket-ball dénommée ASPAC (Association Sportive du Port Autonome de Cotonou) et à son équipe de football : ASPAC FC, équipe championne de la ligue professionnelle en 2009.

➤ **L'environnement technologique**

Dans un environnement portuaire sous régional fortement concurrencé, la technologie apparaît comme un véritable atout pour se démarquer des concurrents. Il est relatif à l'ensemble des machines, des matériaux et des outils de travail. Le Port Autonome de Cotonou essaie d'adapter ses infrastructures à l'évolution croissante et diversifiée des trafics. On note un effort considérable dans l'acquisition d'équipements et d'installations radiographiques: pilotins, remorqueurs et d'un radar pour le repérage des navires entrant en eau territoriale.

Mais le Port Autonome de Cotonou est encore loin d'être un leader en matière d'adoption des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication car on note l'inexistence d'une politique de développement informatique et d'une politique de maintenance et de suivi des matériels informatiques.

2. Le micro environnement

➤ **Les concurrents du Port Autonome de Cotonou**

La concurrence comprend non seulement toutes les entreprises qui cherchent à satisfaire les mêmes besoins mais également celles qui pourraient offrir de nouvelles façons pour y parvenir. Pour le Port Autonome de Cotonou nous avons : le Port de Lomé (Togo), le Port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire), le Port de Dakar (Sénégal), les Ports de Tema et Takoradi (Ghana) et de Lagos (Nigéria), etc.

➤ **Les partenaires du Port Autonome de Cotonou**

Le PAC a signé des accords de coopération avec des ports étrangers et d'autres organismes. Dans ce cadre, nous avons : le Port de Las Palmas en Espagne, le Port de Santos au Brésil, le

Port de Baltimore, le Port de Hambourg en Allemagne, le Port d'Anvers, le Port de Marseille, etc.

Par ailleurs, le PAC est membre de plusieurs associations et organisations telles que : AGPAOC, AIVP, IAPH, OMI, OMAOC, CNUCED et autres.

➤ **Les acteurs de la chaîne portuaire**

La chaîne portuaire béninoise est composée de plusieurs catégories d'acteurs avec qui le PAC est en étroite collaboration. Nous avons :

-Le destinataire de la marchandise ou son mandataire : ce sont généralement les chargeurs, qu'ils soient des entreprises importatrices ou exportatrices ;

-Le consignataire du navire ou l'agent maritime : ce sont des négociants qui renseignent sur les mouvements des navires et représentent les intérêts de l'armateur dans le port ;

-Le 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 ;

-Le bureau de douane port : c'est le lieu de déroulement des opérations de dédouanement au détail de la marchandise ;

-Le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB) : il défend les intérêts des opérateurs économiques importateurs et exportateurs ;

-Les 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. Trois sociétés de manutention (SOBEMAP, COMAN-SA et SMTC) opèrent au Port Autonome de Cotonou.

-Les sociétés de relevage: encore appelées tâcherons manutentionnaires, elles s'occupent des opérations de chargement et de déchargement des marchandises sur camion;

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

➤ **Les autres acteurs**

Il s'agit de l'ACONPOV, du Comité 24 heures (organe du CCAP), du Conseil de Sécurité, de l'APPC, du Bureau de Contrôle (BIVAC) et de la CCIB.

CHAPITRE II : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE

Ce chapitre s'attache exclusivement à montrer l'intérêt scientifique du sujet, à poser le problème, à dégager les objectifs et les hypothèses de recherche, à élaborer la méthodologie et enfin préciser la technique d'analyse des données.

Section1 : Problématique, objectifs et hypothèses

Paragraphe 1 : Problématique et intérêt du sujet

1-PROBLEMATIQUE

La faible industrialisation des pays africains notamment du Bénin et des pays de la sous-région, le développement du secteur tertiaire précisément celui du commerce, les facteurs essentiels de développement, ont fait que depuis une vingtaine d'années, le Bénin s'est engagé dans le commerce. Ainsi au nombre des activités du port nous avons le trafic des marchandises, le trafic des Navires, le trafic de conteneurs qui constituent des éléments très importants compte tenu des ressources régénérées et surtout de leurs apports indiscutables à l'économie béninoise.

Le volume des trafics succède à un mouvement d'informations et de formalités relatives à ces trafics. Si l'une des parties prenantes à savoir : le consignataire, le port, le CNCB, ou la CCIB ne reçoit pas à temps l'information requise, les trafics sont bloqués ; les aires de stationnement et de stockage se trouvent encombrées. Cet inconvénient est d'autant plus sensible que le flux des trafics s'accélère de plus en plus avec le progrès et l'évolution des TIC alors que souvent les procédures et les méthodes de transfert de l'information restent désuètes et les matériels de traitement restent vétustes.

Le Guichet Unique Portuaire propose l'automatisation et l'optimisation des procédures électroniques pour la gestion du trafic des navires, la gestion des marchandises et le management du transport intermodal 24h/24 et 7j/7. L'accord de concession comprend la gestion du projet, la formation des acteurs, la gestion du changement et un plan de communication nationale.. Plusieurs blocages subsistent : lenteur dans l'établissement et l'acheminement des factures par les diverses autorités et

structures officielles concernées, la non maîtrise de l'opération par les usagers, le manque d'information et de formation à leur niveau.

La recherche des solutions à tous ces problèmes constitue le champ d'application de la facilitation, qui a pour objet de rationaliser la présentation et de coordonner la circulation des informations de façon à ne pas retarder l'enlèvement des véhicules et à réduire les coûts accessoires qui grèvent celle-ci.

Ces problèmes identifiés paraissent très importants car ils mettent en évidence les insuffisances dont souffre la chaîne logistique portuaire béninoise. A cet effet, nous nous posons la question de savoir comment le guichet unique contribue-t-il à une amélioration des opérations logistiques portuaires en vue d'obtenir une chaîne logistique plus compétitive ? La mondialisation du commerce international, les besoins en solutions logistiques ont fait prendre conscience aux décideurs de l'enjeu stratégique d'une logistique performante comme moteur de compétitivité pour les entreprises.

La logistique portuaire est devenue un vecteur essentiel de développement économique. Du coup les ports, symboles des échanges intercontinentaux et lieux de rupture de charge, s'imposent en tant que sites incontournables dans les échanges. Mais il est aisé de constater que, malgré les multiples réformes intervenues dans le secteur portuaire, bon nombre de sociétés de transit, se trouvent toujours confrontés à des difficultés relatives au passage des marchandises. Cette situation devient alors très préoccupante. Ne serait-ce pas convenable de chercher des solutions rationnelles à ces diverses insuffisances ? Quelles sont alors les perspectives pour la facilitation des activités portuaires par le système de Guichet Unique ?

Ces diverses questions expliquent le choix de notre thème intitulé : «*Effet du guichet unique sur le volume d'activité Port de Cotonou* »

2-INTERET DE L'ETUDE

Le premier intérêt de cette étude est qu'il permettra de relever les avantages des réformes du guichet unique au profit des activités portuaires et de faire des propositions d'ajustement des stratégies mises en œuvre dans le cadre du développement du secteur portuaire. Ensuite il va contribuer à lever certaines ambiguïtés suscitées et encourager les réformes du guichet unique portuaire.

Paragraphe 2 : Objectifs et Hypothèse de l'étude

1-Objectif de l'étude

Cette étude a pour objectif général d'analyser l'interrelation entre le guichet unique et les activités portuaires, plus spécifiquement il s'agira :

- D'apprécier l'évolution des activités portuaires avant et après le guichet unique
- Comparer l'effet des trafics portuaires sur le chiffre d'affaire avant et après l'installation du guichet unique portuaire

2-Hypothèse de l'étude

Pour atteindre les objectifs ci-dessus énoncés, nous avons formulés les hypothèses suivantes :

- H1 : Les activités portuaires ont une fréquence élevée après l'installation du guichet unique portuaire
- H2 : Le trafics des navires portuaires ont un effet positif sur le chiffre d'affaire après l'installation du guichet unique

Section 2 : Revue de littérature et méthodologie de l'étude

Paragraphe 1 : Revue de littérature

A-Clarification conceptuelle

- Port

C'est un abri naturel ou artificiel sur une côte pour accueillir et protéger les navires contre les tempêtes et installé de telle sorte que les navires puissent, par tous les temps, y opérer leur chargement et déchargement. C'est donc un espace aménagé de sorte à permettre l'accostage des navires et il est également pourvu de moyens logistiques tels que les engins de manutention et les aires de stockage afin de traiter les navires. Le port de Cotonou est l'un des principaux ports de la sous-région mais fait face à une forte concurrence et doit donc assurer un niveau de service élevé. Il sert de port de transit pour les pays enclavés tels que le Burkina-Faso et le Niger.

- Port Autonome

C'est une entreprise publique ou un organisme gérant une zone portuaire, dotée d'une personnalité morale et bénéficiant d'une autonomie de gestion. Elle est chargée de la gestion d'un espace destiné à l'accueil et au traitement des navires

On peut donc dire qu'il s'agit de l'administration chargé de la gestion d'un Port. C'est ainsi que le Port de Cotonou est géré par le Port Autonome de Cotonou

(PAC). Dans sa gestion du port, le Port Autonome de Cotonou loue de l'espace à plusieurs sociétés de manutention telles que la SOBEMAP, la SMTC et la COMAN-SA. Aussi, il se charge de la gestion de l'accostage des différents navires dans le port à travers les activités telles que le remorquage et le pilotage.

- Guichet unique portuaire

un guichet unique portuaire est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce extérieur et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation, au transit et au transbordement.

- La Douane

L'Administration des Douanes est l'une des structures des pouvoirs publics ayant un caractère paramilitaire sous tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances. Elle joue un rôle essentiel dans la bonne gestion des affaires publiques, tout en contribuant à la prospérité générale et à la protection de la société. Elle gère aussi les flux physiques des marchandises, des personnes et les moyens de transport qui franchissent les frontières. Etant une des principales pourvoyeuses de recette, la douane est un régulateur de l'économie nationale.

L'activité portuaire

La définition d'un port varie selon le sens géographique, nutritionnel et économique. Au sens géographique, le port est défini comme étant un espace aménagé pour recevoir les navires. Quant au sens économique il est système complexe d'éléments matériels et immatériels, utilisé au service des navires et marchandises. Tandis qu'au sens nutritionnel, il est une institution, dotée ou non de personnalité morale, chargée d'exercer des compétences à la fois de travaux publics, de police (fonction régaliennne), d'exploitation. En un mot, le port est une interface :

- Entre navires et marchandises ;
- Entre navires (les transbordements) ;
- Entre marchandises (groupage/dégroupage...) ;

Le port assure deux catégories d'activité à savoir :

- Les activités régaliennes (les pouvoirs de police, de l'aménagement des infrastructures nautiques et terrestres et enfin ce qui est lié à la sécurité, l'environnement) ;

- Les activités commerciales, ou « industrielles » (Ces activités sont au service du navire ou de la marchandise. C'est-à-dire ce qui est opérationnel et donne lieu à la facturation)

B -Revue théorique

Le port de Cotonou, en raison de l'importance qui lui est dévolue dans le développement socio-économique national, doit assumer efficacement une double fonction à savoir : une fonction logistique pour le développement de l'économie béninoise et de celle des pays de la sous-région notamment les pays sans littoral et une fonction stratégique pour la réalisation du désir de faire du Bénin un pays émergent au service du développement de toute la sous région de l'Afrique de l'Ouest. En 2007, avait eu lieu un séminaire gouvernemental portant sur le thème "Réflexions sur la Compétitivité du Port de Cotonou : Entraves et Solutions" dans l'optique d'une gestion stratégique pour l'amélioration continue des performances du Port de Cotonou. Il était question d'assurer la compétitivité du Port de Cotonou par rapport aux ports voisins, à travers une coordination efficace de tous les acteurs portuaires selon les orientations stratégiques du gouvernement. Pour relever le défi de la compétitivité, Albert S. Hounghole Directeur Général du PAC en 2010 n'a pas hésité à inscrire dans ses actions prioritaires la demande à la triple certification Qualité-sécurité-environnement du port ainsi que d'accélérer les processus d'investissement au Bénin par le programme du Millénaire Challenge Account (MCA) financé par le gouvernement américain. Dans le cadre, le lundi 10 Octobre 2011, le Chef de l'Etat a procédé à l'inauguration des ouvrages, infrastructures et équipements de modernisation du port de Cotonou réalisés dans le cadre du projet « Accès aux marchés » du MCA-Bénin du Président Directeur Général du MCC. Ce projet d'un coût total 93195850000 FCFA a permis au Port de Cotonou de bénéficier d'importants investissements avec pour objectif la modernisation des infrastructures et des systèmes de gestion et le renforcement des réformes institutionnelles.

Cet investissement lourd a permis de réaliser notamment :

- Deux nouveaux postes à quai en paroi moulés longueur totale de 550 m dans le prolongement du quai ORYX avec un mur en retour de 118 m et pouvant accueillir des navires de gros tonnages tels que les porte-conteneurs de 13,5 m de Tiran d'eau.
- Le prolongement de l'épi d'arrêt de sable qui permet de réduire l'ensablement du bassin portuaire qui nécessitait autrefois un dragage régulier à coût financier important.

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

- Le plan de zoning et le renforcement du système électrique et de l'éclairage incluant l'aménagement des voies, la construction des voies ferrées, un parking de stationnement pour camions gros porteurs en attente de chargement ou en attente de finalisation de formalités douanières.
- Un système de prévention et lutte contre l'incendie dans l'enceinte portuaire, avec la construction d'un poste de pompiers et la fourniture de ceux camions-pommes et d'un camion à échelle pour combattre les incendies.
- L'installation d'un système intégré de vidéo surveillance, de contrôle d'accès, d'équipements et de radiocommunication.
- L'acquisition des équipements de lutte contre la pollution, une station océanographique et un remorqueur ultramoderne.

Ces travaux qui ont donné de nouveaux atouts au port de Cotonou dans un environnement portuaire sous-régional de concurrence intense se sont achevés fin 2011. Dans le même registre, il est levé les goulots d'étranglement à la place d'un système de portails automatiques de sécurité aux entrées du port contribuant à la mise aux normes internationales du port Autonome de Cotonou conformément aux dispositions du code ISPS. D'autres projets ou initiatives notamment la mise en place le 11 Octobre par le Chef de l'Etat, du système intégré de Gestion du port Autonome de Cotonou (SIGPAC), le système informatique pour la Gestion du Guichet Unique et le Commerce Extérieur (SIGPAC), Aux infrastructures modernes acquises avec l'accompagnement du MCA-Bénin, le port de Cotonou voit aussi se réaliser le lancement du Guichet Unique, outil moderne qui apporta la célébrité, la transparence et la sécurité dans les opérations d'enlèvement des marchandises. Cet outil a été confié par le gouvernement béninois au Groupement Bureau Veritas/SOGET qui dispose de solides références dans le domaine. Sa gestion devrait être assurée par la Société d'Exploitation du Unique du Bénin (SEGUB), une société d'économie mixte constituée avec les principaux acteurs portuaires publics et parapublics. Le Guichet Unique est une plateforme unique, dématérialisée et interactive à l'usage de la communauté portuaire dédiées à la facilitation du commerce. Il propose l'automatisation et l'optimisation des procédures électroniques pour la gestion des trafics des navires, la gestion des marchandises et le management du transport intermodal 24h/24 et 7j/7. Ce système a permis la simplification des procédures et formalités pour l'entrée, la sortie ou le transit des marchandises, l'instauration d'un environnement favorable à la compétitivité, la réduction des coûts et délais de réalisation des opérations commerciales et logistiques, la transparence dans les relations entreprises-administrations. Le

système, de « fenêtre d'accostage fixe » destiné à mieux planifier l'accueil des navires au port Autonome de Cotonou est en exploitation avec déjà beaucoup de succès et le système automatisé pour la gestion des camions gros porteurs. En 2012, le projet COLOMBO est mis en œuvre. Ce projet a permis de rationaliser le mouvement des camions gros porteurs au port et dans la ville à travers un système de gestion GSP et mise place de trois centres de gestions dans le pays. Toutes ces réalisations ont permis au port d'augmenter ces chiffres d'affaires à travers les recettes douanières qui ont augmentés vertigineusement ces dernières années. Cette augmentation des recettes douanières est accompagnée de l'augmentation des recettes fiscales et par ricochet de la croissance économique. Il est donc de notoriété publique que le port de Cotonou joue un rôle majeur dans l'économie du Bénin. En tant que tel, il constitue un instrument privilégié pour la mise en œuvre et la concrétisation des besoins du pays.

C-Revue empirique

Le guichet unique est un important moteur de développement pour le port de Cotonou .L'objectif général de notre étude porte sur l'analyse des interrelations entre le guichet unique et les activités portuaires. Il ressort que les activités portuaires ont une fréquence élevée après l'installation du guichet unique et que les trafics portuaires ont un effet positif sur le chiffre d'affaire après l'installation du guichet unique.

Il n'y a pas de conformité dans les études empiriques sur la relation existante entre les activités portuaires et le guichet unique. Ainsi, un certain nombre d'études empiriques a mis en évidence le lien entre les activités portuaires et le guichet unique. Dans les analyses économiques, la plupart des auteurs ont utilisés des modèles macro-économétriques où ils ont cherchés à montrer la corrélation entre le niveau de croissance et l'activité portuaire.

Les chiffres du commerce extérieur générés par le modèle économique appliqué permettront de déterminer le montant maximum des trafics maritimes et de savoir quel type d'économie correspond aux trafics calculés dans les prévisions.

Le modèle économique garantit la cohérence des prévisions de trafic avec une économie dont tous les aspects, et non plus uniquement le commerce extérieur, sont définis. D'autre part la capacité de simulation est plus importante car de nombreux phénomènes économiques ayant des conséquences sur les trafics pas directement le commerce mais ont des conséquences sur une autre variable qui par l'intermédiaire du modèle économique se répercutera sur le trafic maritime.

Le modèle économique utilisé dans son travail est MIDE (Macro-économiques intersectoriel d'Espagne). Le MIDE est un modèle d'équilibre qui associe des techniques économétriques au sein de la structure comptable d'un tableau d'entrées-sorties permettant de produire une carte à l'échelle de l'ensemble des relations économiques dans le but de réaliser des simulations et d'en quantifier les résultats. Le MIDE permet d'obtenir non seulement le cadre de cohérence économique mais également les prévisions des exportations et des importations pour la totalité de l'économie. Ces prévisions d'exportations et d'importations portent sur la demande et le transport maritime des deux façons suivantes :

Elles sont le résultat des relations entre toutes les variables économiques et reflètent ainsi la relation transport-économie ;

Elles représentent le taux maximum de la demande cumulée de transport maritime.

GODONOU C. et HOUNKOU E. (2007) en vue de la mesure de la performance globale du Port de Cotonou ont montré dans « Impact du changement de direction sur la performance financière négative sur la performance financière du Port Autonome de Cotonou » que le changement rapide de dirigeant a une influence négative sur la performance financière du Port Autonome de Cotonou.

En Décembre 2008, deux étudiants en fin de formation en statistique, ont abordé autrement la question relative au port. En effet, DOUMEFIO E. et KPEHOUNTON I. (2008) ont estimé la richesse générée sur la plate-forme portuaire en termes de valeur ajoutée portuaire afin de voir la contribution du Port dans l'économie béninoise. Ils considèrent, compte tenu de son importance dans la prise de décision en matière portuaire. Que la valeur ajoutée est un indicateur qui permet non seulement de montrer la richesse créée par le port mais aussi son poids aussi bien dans le secteur tertiaire que dans le PIB et surtout d'identifier les trafics les plus créateurs de richesse pour une prise de décision.

L'objectif de leur étude était de mettre en place une méthodologie reproductible et transférable de mesure de l'impact de la présence d'une grande infrastructure (le port, en l'occurrence) sur la croissance économique. Il s'agissait en outre de produire des informations permettant de décrire, d'une manière à la fois quantitative (avec un accent sur l'emploi) et qualitative, l'impact de l'activité portuaire (marchandises et passagers) sur l'économie béninoise.

Ils se sont rendu compte à travers leur étude, que le Port contribue à la création de richesse intérieure avec un taux moyen annuel d'accroissement qui est de 6,46% environ. Néanmoins, en 2006 la contribution du port à la performance du secteur tertiaire a décliné de 7,9% malgré l'amélioration des relations avec le Nigeria et aux différentes mesures prises, en vue de la modernisation du port de Cotonou. Ils en ont déduit qu'en dépit de sa contribution à une bonne réalisation des prévisions budgétaires, le port participe faiblement à la formation du PIB ; ce qui est confirmé par sa part dans le tertiaire (il contribue en moyenne à 20,80% à la performance du secteur tertiaire). Une contribution largement en dessous de 50%.

En somme, ils ont conclu qu'une augmentation des trafics de marchandises ne s'accompagne pas toujours d'une augmentation de la valeur ajoutée portuaire et que le port de Cotonou ne contribue pas pour autant à la création de la richesse, aussi que ses performances ne s'améliorent pas au fil des années et que les produits alimentaires, le coton, les engrais et insecticides, les matériaux de constructions de même que les trafics de véhicules et les navires porte conteneur ne sont pas créateurs de richesse.

En 2009 deux étudiants en fin de formation ont aussi abordé la question relative à la contribution du port de Cotonou dans la croissance économique du pays. Dans leur étude ils ont essayé d'analyser sur la période 1979-2008, l'impact de la hausse des trafics portuaires sur les recettes fiscales et sur la croissance économique. Ils ont commencé leur étude par une présentation globale des différents secteurs de l'économie et du trafic portuaire, en vue de mieux comprendre les résultats théoriques. Cette présentation de l'évolution des différents secteurs de l'économie béninoise leur a permis de réaliser un bon état des lieux puis un diagnostic clair sur la situation économique et structurelle des secteurs en question. Ils en déduisent que les secteurs primaire et tertiaire sont demeurés répondeurs quant à leur contribution au PIB n'a guère dépassé 14,5%.

Au terme de leur analyse, il ressort que les trafics portuaires sur les recettes fiscales et sur l'économie nationale, ils ont eu recours à l'estimation d'un Modèle de Correction d'Erreur (MCE). Les résultats de leurs estimations économiques ont permis non seulement d'identifier à long et court terme l'effet de la hausse du trafic portuaire sur les recettes fiscales mais aussi l'effet de la hausse du trafic portuaire sur la croissance économique. Ainsi, pour eux, les recettes fiscales et la croissance économique réagissent positivement face à une hausse du trafic portuaire.

La conséquence heureuse du développement des nombreuses activités liées ou connexes aux activités portuaires est la création d'emploi, la possibilité de réaliser un plein emploi ou tout

au moins de tendre vers cet objectif. A n'en point douter, le port de Cotonou a contribué énormément à résorber le chômage. Le port de Cotonou est également pourvoyeur des recettes de l'état. Les droits de douane perçue sur les marchandises importées représentent en moyenne 60% du coût de transport. Ces frais qui sont réglés en devises étrangères par les pays de l'inter lands ou pour lesquels le port de Cotonou constitue un port de transbordement, viennent accroître les disponibilités nationales. Ils ont donc considéré en toute quiétude que le port est un moteur de l'économie nationale, donc participe considérablement à la croissance économique au Bénin.

Cependant, différentes statistiques essentiellement mesurées en tonnage permettront de voir l'effet des activités portuaires sur la croissance économique. Nous utiliserons essentiellement les trafics portuaires pour mener notre analyse. Nous verrons par la suite si le port est un moteur de l'économie nationale, c'est-à-dire si le port tire effectivement l'économie nationale vers la croissance.

PARAGRAPHE 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE

D'après Gauthier, la recherche est un « processus, une activité qui vise l'objectivité, cette dernière devant être comprise non pas comme une abstraction inhumaine et hors du temps mais comme une attitude d'appréhension du réel sur acceptation intégrale des faits ». C'est dire donc que la recherche avant tout est basée sur un besoin de connaître, besoin de comprendre et de produire du savoir. Ainsi elle vise à analyser l'influence du guichet unique sur le volume d'activité portuaire au Bénin en utilisant la méthode quantitative basée sur les techniques économiques et statistique, de déterminer le lien entre le volume d'activité et le guichet unique et les autres variables explicatives. Elle se présente comme suit :

- Récapitulation des données brutes et leurs évolutions dans les tableaux et graphiques ;
- Utilisation d'un modèle économique permettra de voir l'interrelation le chiffre d'affaire du guichet unique et les variables explicatives

1-Traitement de certaines données par la méthode statistique et le logiciel eviews et spss

Dans cette partie, il sera question de préciser la méthode d'analyse, la spécification du modèle que nous allons estimer, les sources des données et la présentation de la méthode d'estimation.

2-Modèle d'analyse

Il s'agit dans ce paragraphe d'exposer le modèle économétrique approprié. Pour étudier les facteurs qui expliquent l'évolution du chiffre d'affaire du port avant et après le guichet unique. Ainsi, nous utiliserons un modèle de régression linéaire multiple semblable à celui utilisé dans le mémoire de Mr aimée Davito et William Nini « AGREMENT AU REGIMES DU CODE DES INVESTISSEMENT AU BENIN : PERSPECTIVE POUR LA PROMOTION DU SECTEUR PRIVE » selon ce modèle le chiffre d'affaire dépend volume des trafics.

2-1 Spécification du modèle

$$CA-P = a_0 + a_1EXPOR + a_2IMPOR + a_3TN + \epsilon_t$$

CA-P= chiffre d'affaire portuaire ;

EXP=exportations des marchandises ;

IMP= importations marchandises ;

TN= Trafics des Navires ;

a_0 = la constance et a_1 a_2 a_3 sont les coefficients respectifs des trois variables explicatives EXP, IMP et TN.

2-2- Choix des variables

- La variable expliquée : Chiffre d'affaire portuaire. Il est considéré comme l'un des meilleurs indicateurs qui montre l'importance de la politique menée par l'Etat pour améliorer la performance du port.
- Variables explicatives : il s'agit respectivement des trafics de marchandises à l'exportation (EXP), des trafics de marchandises à l'importation (IMP) et du trafic de navires(TN).

3- Source des données et présentation de la méthode d'estimation

Les données retenues vont de 1997 à 2015 pour tenir compte de la disponibilité des données concernant toutes les variables de l'étude.

Cette période fournit des données primaires (recherches documentaires) et une série de 18 données annuelles (données secondaires) ou chaque variable permettent d'assurer une bonne robustesse des tests économétriques. Ces statistiques sont prélevées dans les sources suivantes :

Le service des études et des statistiques(SES) du port autonome de Cotonou.

Le service de la facturation du port autonome de Cotonou.

Service de l'apurement de manifeste (SAM)

L'étude utilise l'outil économétrique pour tester les relations entre variables. A cet effet, la méthode d'estimation retenue pour les relations spécifiées peut se faire en ces grandes étapes :

4- Techniques d'analyse des données

La technique d'analyse utilisée pour le traitement des données dans le cadre d'une étude scientifique est basée sur l'utilisation de plusieurs tests. Ces tests permettent d'aboutir à l'estimation d'un modèle. Toute la partie de la technique d'analyse est inspirée du livre d'économétrie de Régis Bourbonnais. Nous utiliserons le logiciel EVIEWS 7 dans la mise en œuvre des différentes étapes du travail.

5- Etude de la stationnarité : Test de racine unitaire

Lorsqu'on utilise des données temporelles, il est primordial qu'elles conservent une distribution constante dans le temps. Pour cela, il convient de vérifier cette condition de stationnarité afin d'éviter des régressions erronées pour lesquelles les résultats pourraient être « significatifs », alors qu'ils ne le sont pas. Si une série est non stationnaire, la différencier peut la convertir en série stationnaire.

Afin de vérifier la stationnarité des variables, le test de Dickey-Fuller amélioré (ADF) est utilisé ainsi que celui de Phillips et Perron (PP-test). Le test de Dickey-Fuller amélioré ajoute des retards au modèle testé afin de contrôler l'auto corrélation, contrairement au test de Dickey-Fuller standard. Le PP-test prend en compte une possible corrélation sérielle d'ordre élevé dans les premières différences en utilisant une correction non paramétrique. Il est souvent considéré comme étant plus puissant que le test ADF, surtout pour des échantillons de petite taille. Le test fait à partir du test de Dickey-Fuller Simple (1979) ou de Dickey-Fuller Augmented (ADF, 1981) permet de déterminer une tendance déterministe ou stochastique des séries considérées dans le modèle en analysant leur ordre d'intégration.

- Test de Dickey-Fuller Simple (DF)

Ce test permet non seulement de détecter l'existence des tendances mais aussi de déterminer la manière de stationnariser une chronique. Pour ce faire deux types de processus sont distingués, à savoir les processus TS et DS. Les processus TS représentent une non stationnarité de type déterministe. Ce processus s'écrit $x_t = f_t + \varepsilon_t$ où f_t est une fonction polynomiale du temps, linéaire ou non linéaire et ε_t un processus stationnaire. Le processus TS le plus simple et le plus répandu est représenté par une fonction polynomiale de degré 1. Ce processus porte alors le nom de linéaire et s'écrit $x_t = a_0 + a_1t + \varepsilon_t$. Il est non stationnaire

car $E(x_t)$ dépend du temps. Connaissant $\hat{\alpha}_0$ et $\hat{\alpha}_1$, le processus x_t peut devenir stationnaire en retranchant de la valeur de x_t en t la valeur estimée $\hat{\alpha}_0 + \hat{\alpha}_1 t$. Les processus DS sont des processus que l'on peut rendre stationnaire par l'utilisation d'un filtre aux différences : $(1-D)x_t = \beta + \varepsilon_t$ où ε_t est un processus stationnaire, β une constante réelle, D l'opérateur décalage, d l'ordre du filtre au différence. Les modèles qui servent de base à la construction du test de Dickey-Fuller sont au nombre de trois (03). Le principe des tests est simple si l'hypothèse $H_0 : \Phi=1$ est retenue dans l'un de ces trois modèles, le processus x_t n'est pas stationnaire quelque soit le modèle retenu. **Modèle (1) : $x_t = \Phi x_{t-1} + \varepsilon_t$ Modèle autorégressif d'ordre 1** **Modèle (2) : $x_t = \Phi x_{t-1} + \beta + \varepsilon_t$ Modèle autorégressif d'ordre 1 avec constante** **Modèle (3) : $x_t = \Phi x_{t-1} + bt + c + \varepsilon_t$ Modèle autorégressif d'ordre 1 avec tendance.** Dans le dernier modèle (3), si on accepte $H_1 : \Phi < 1$ et si le coefficient b est significativement différent de 0, alors le processus est un processus TS ; on peut le rendre stationnaire en calculant les résidus par rapport à la tendance estimée par les MCO.

Tests de Dickey-Fuller Augmenté (DFA)

Dans les modèles précédents, utilisés pour les tests de Dickey-Fuller simples, le processus ε_t est, par hypothèse, un bruit blanc. Or il n'y a aucune raison pour qu'à priori, l'erreur soit non corrélée. On appelle test de DFA (1981) la prise en compte de cette hypothèse. Ces tests sont fondés sous l'hypothèse alternative $\Phi < 1$, sur l'estimation par les MCO des trois modèles :

Modèle (1) : $\Delta x_t = \rho x_{t-1} - \sum_{j=2}^p \Phi_j \Delta x_{t-j+1} + \varepsilon_t$

Modèle (2) : $\Delta x_t = \rho x_{t-1} - \sum_{j=2}^p \Phi_j \Delta x_{t-j+1} + c + \varepsilon_t$

Modèle (3) : $\Delta x_t = \rho x_{t-1} - \sum_{j=2}^p \Phi_j \Delta x_{t-j+1} + c + bt + \varepsilon_t$

Avec $\varepsilon_t \rightarrow$ i.i.d et p peut être déterminé selon les critères d'information (Akaike ou de Schwartz) ou en estimant un modèle avec une valeur suffisamment élevée de p et en éliminant progressivement le dernier terme jusqu'à ce qu'il soit significatif (sous Eviews, $p=0$ correspond au test de Dickey-Fuller simple). L'hypothèse nulle du test est $H_0 : \rho = 0$. Si dans l'un de ces modèles on ne peut pas rejeter H_0 , cela équivaut à l'existence d'une racine unité et par suite au caractère non stationnaire de la série étudiée.

6- Etude de la cointégration des séries

L'analyse de la cointégration permet d'identifier clairement la relation véritable entre deux ou plusieurs variables en recherchant l'existence d'un vecteur de cointégration et en éliminant son effet, le cas échéant. Mais, avant d'appliquer un test de cointégration de série temporelle il faut s'assurer d'abord que les séries sont affectées d'une tendance stochastique de même ordre d'intégration d et une combinaison linéaire de ces séries permet de se ramener à une série d'ordre d'intégration inférieur soit : $x_{1,t} \rightarrow I(d)$; $x_{2,t} \rightarrow I(d)$; ... ; $x_{k,t} \rightarrow I(d)$ où on note $X_t = (x_{1,t}, x_{2,t}, \dots, x_{k,t})$ avec $\alpha = (\alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_k)$ un vecteur de cointégration de dimension $(k, 1)$ tel que $\alpha X_t \rightarrow I(d-b)$ où $X_t \rightarrow CI(d, b)$ avec $b > 0$.

La littérature économétrique classe les tests de cointégration en deux catégories : les tests basés sur l'utilisation des MCO et les tests basés sur l'utilisation de la méthode du maximum de vraisemblance. La première catégorie de test est recommandée dans le cas où il est établi que le vecteur de cointégration est unique c'est-à-dire qu'il existe une relation de cointégration entre les séries. Tandis que la seconde catégorie est recommandée dans le cas où il y a plusieurs vecteurs intégrants. Dans la première catégorie, plusieurs tests sont utilisés mais le plus utilisé est celui proposé par Engle et Granger (1987). La seconde catégorie de tests est essentiellement le test proposé par Johansen (1988).

Test de Cointégration d'Engel et Granger

Ce test se déroule en deux étapes à savoir :

Etape1 : Tester l'ordre d'intégration des variables

Une condition nécessaire de cointégration est que les séries doivent être intégrées de même ordre mais si les séries ne sont pas intégrées de même ordre, elles ne peuvent pas être cointégrées. Il convient donc de déterminer très soigneusement à travers les tests de Dickey-Fuller et Dickey-Fuller Augmenté le type de tendance déterministe ou stochastique (stationnarité) de chacune des variables, puis l'ordre d'intégration d de chacune des chroniques étudiées. Si les séries statistiques étudiées ne sont pas intégrées de même ordre, la procédure est arrêtée. Il n'y a pas de risque de cointégration. De même, si la série des erreurs est stationnaire, il y a cointégration. Dans le cas contraire, il n'y a pas cointégration entre les séries.

Si la condition nécessaire est vérifiée, on estime par les MCO la relation de long terme entre les variables. Pour que la relation de cointégration soit acceptée, le résidu issu de la régression doit être stationnaire. La stationnarité du résidu est testée à l'aide des tests DF ou

DFA. Si le résidu est stationnaire, il s'en suit alors l'estimation du modèle à correction d'erreur (MCE).

- Test de cointégration de JOHANSEN

Ce test propose des estimations par la méthode du maximum de vraisemblance pour tester la cointégration des séries. Pour cela, il effectue un test de rang de cointégration. Si le rang de cointégration est égal à 0, on rejette l'hypothèse de cointégration. Par contre si le rang de cointégration est égal à 1, on accepte l'hypothèse de cointégration.

7- Estimation des coefficients du modèle

L'estimation des différents coefficients du modèle est faite par la méthode des Moindres Carrés Ordinaires (MCO) au moyen du logiciel EVIEWS version 7.

Tests de validation du Modèle

La validation du modèle passe par trois (03) étapes : l'analyse de la significativité des coefficients, les tests sur les résidus et les tests sur la stabilité du modèle.

❖ **Test de significativité du modèle**

• **Test de validation du modèle**

La statistique R^2 pour la qualité de la régression

Le test de significativité globale du modèle de Fisher

Le test de normalité de Jarque-Bera

Le test de Breusch-Godfrey et la statistique de DW pour l'auto corrélation des résidus

Le test d'hétéroscédasticité de White

❖ **Test de significativité des coefficients variables explicatives**

Pour ce test l'objectif visé est d'évaluer la contribution d'une variable explicative à la variable dépendante. Dans la théorie le test de Student est celui recommandé. Mais dans la pratique et sur le logiciel EvIEWS, c'est la valeur de la probabilité critique qui sert de règle de décision. Une variable explicative sera considérée comme significative si sa probabilité de Student est inférieure à 5%.

❖ **Test d'autocorrélation**

Pour vérifier si les erreurs sont autocorrélées ou non, nous avons réalisé le test de Breusch-Godfrey. La statistique de Breusch-Godfrey, donnée par $BG = nR^2$ suit un khi-deux à p degré de liberté où p représente le nombre de retard des résidus, n le nombre d'observations et R^2 le coefficient de détermination. L'alternative d'hypothèses qui se présente à l'issue du test est la suivante

H₀: les erreurs sont corrélés
H₁: les erreurs sont non corrélés

La règle de décision est la suivante :

On accepte l'hypothèse de corrélation des erreurs (H_0) si probabilité est inférieure à 5% ou de manière équivalente si $nR^2 > \text{khi-deux}$ lu.

On accepte l'hypothèse de non corrélation des erreurs (H_1) si probabilité est supérieure à 5% ou de manière équivalente si $nR^2 < \text{khi-deux}$ lu.

❖ **Test d'homoscédasticité de white**

Ce test vise à vérifier si l'une des hypothèses pour avoir les estimateurs « Best Linear Unbiased Estimator » (BLUE) c'est-à-dire une estimation sans biais, et de variance minimale et convergente est vérifiée. En effet, la spécification du modèle suppose que le terme des erreurs à une variance constante (homoscédastique) ce qui n'est pas toujours le cas (heteroscédastique).

Biaisant ainsi les estimateurs sous Eviews, c'est le test d'homoscédasticité de white qui est utilisé. Ce test se présente comme suit :

- Le modèle est homoscédastique si la probabilité calculée des observations est supérieure à la probabilité lue au seuil de 5%.
- Le modèle est heteroscédastique si la probabilité calculée des observations est inférieure à la probabilité lue au seuil de 5%.

❖ **Test de CUSUM**

Brum, Durbin, Evans ont proposé en 1975 des tests de stabilité des coefficients basés sur des résidus récurrents. Ces tests sont des graphiques permettant d'accepter ou non l'hypothèse

CHAPITRE III : PRESENTATION, ANALYSE DES RESULTATS ET SUGESTIONS

Ce chapitre de notre étude permettra d'aboutir aux résultats de nos recherches. Pour cela, elle est scindée en quatre sections. La première section donne un aperçu sur l'évolution du chiffre d'affaire engendrée par les activités portuaires avant le guichet unique. la seconde partie concerne l'évolution des activités portuaires après le guichet unique, la troisième partie est liée à l'analyse économétrique des facteurs déterminants dans l'évolution du chiffre d'affaire du port de Cotonou et la dernière section aux suggestions.

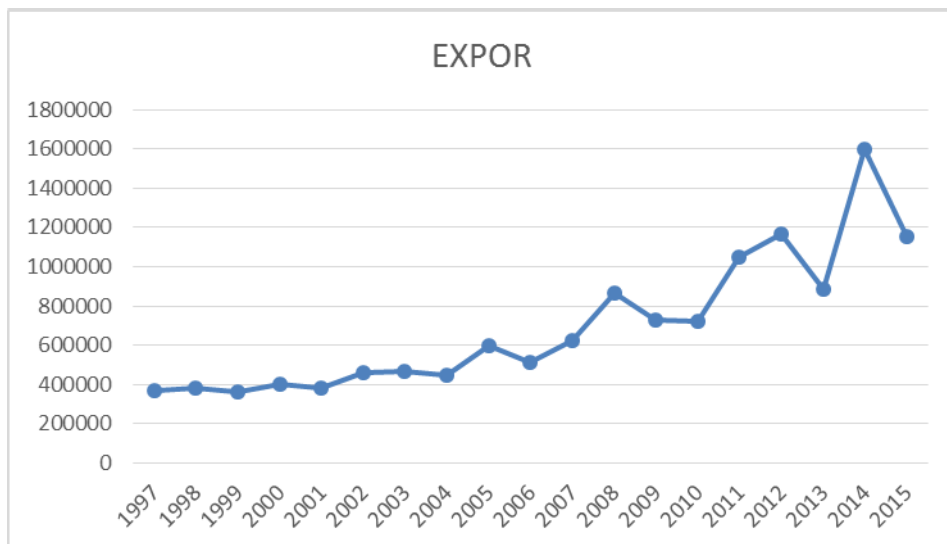
Section 1 : Evolution du volume de trafic et Présentation des résultats d'estimation du modèle

Dans cette partie il est question de présenter tour à tour l'évolution du trafic avant et après l'installation du guichet unique portuaire et leur étude comparative

Paragraphe1 : Evolution du volume de trafic entre 1997 et 2015

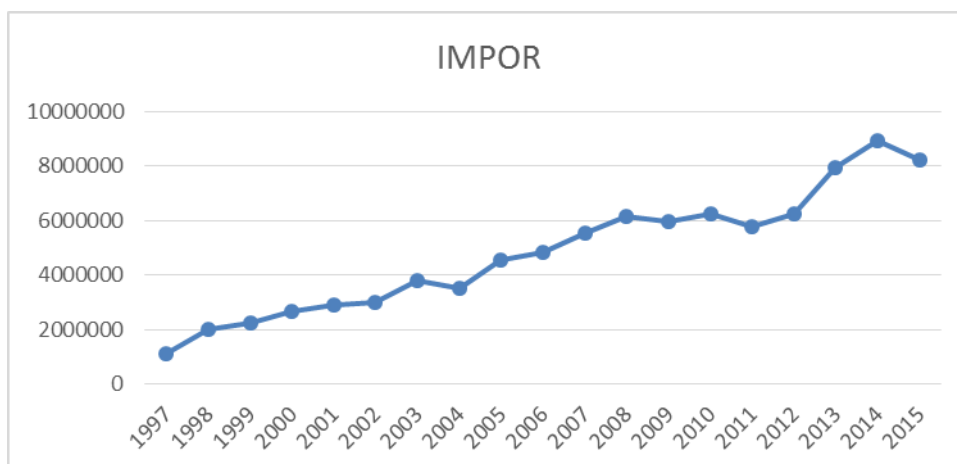
Les données sont exprimées en tonne métrique(t)

Graphique 1 : Courbe de l'évolution du volume de trafic en exportation



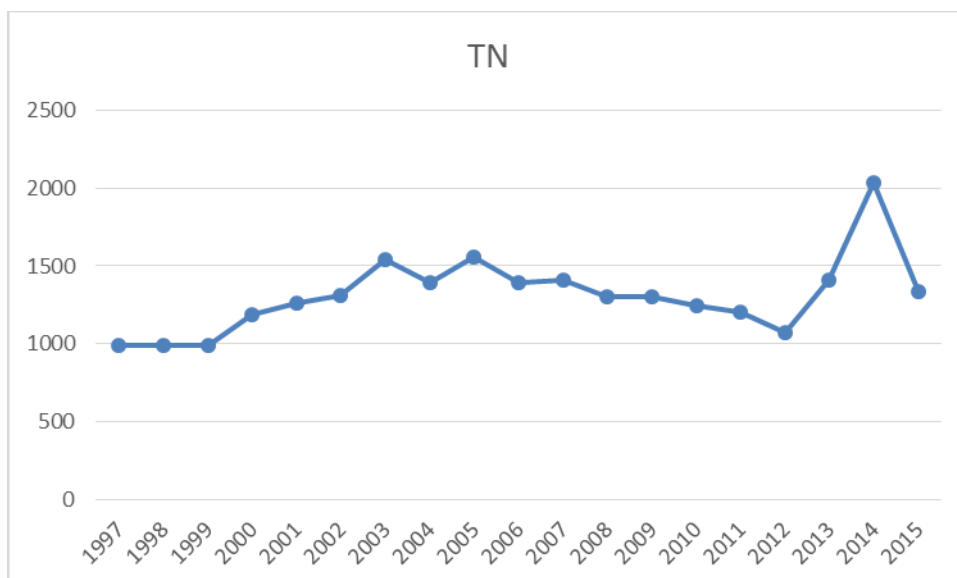
L'évolution du volume de trafic s'est remarquable avec une faible fréquence entre 1997 et 2010 et s'élève à 600000t en 2010. Une hausse brusque de la fréquence égale à 800000t en 2011 et continue en s'augmentant jusqu'à atteindre en 2015 une fréquence double estimée à 160000t métrique

Graphique 2 : Courbe de l'évolution du trafic en import entre 1997 et 2015



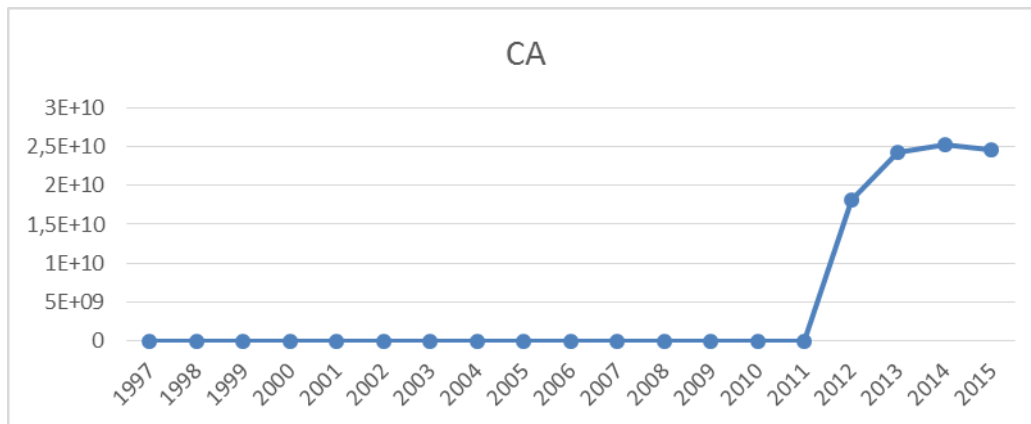
Au regard du graphique ci-dessus on constate que la fréquence de l'évolution du trafic est restée constante entre 1997 et 2000 et est de 1000000t. A partir de 2000 et 2014 on observe une augmentation galopante de la fréquence qui avoisine 6000000t. En 2015 elle a encore drastiquement augmentée en 2015 ou on observe la fréquence du volume de trafic qui s'élève à 9000000t

Graphique3 : Courbe de l'évolution du trafic de navires entre 1997 et 2015.



De cette analyse, il ressort qu'entre 1997 et 2000 le trafic a légèrement augmenté et a atteint 1500 escales et en 2015 elle a atteint 2000 escales

Graphique 4 : Courbe de l'évolution du chiffre d'affaire du port de Cotonou

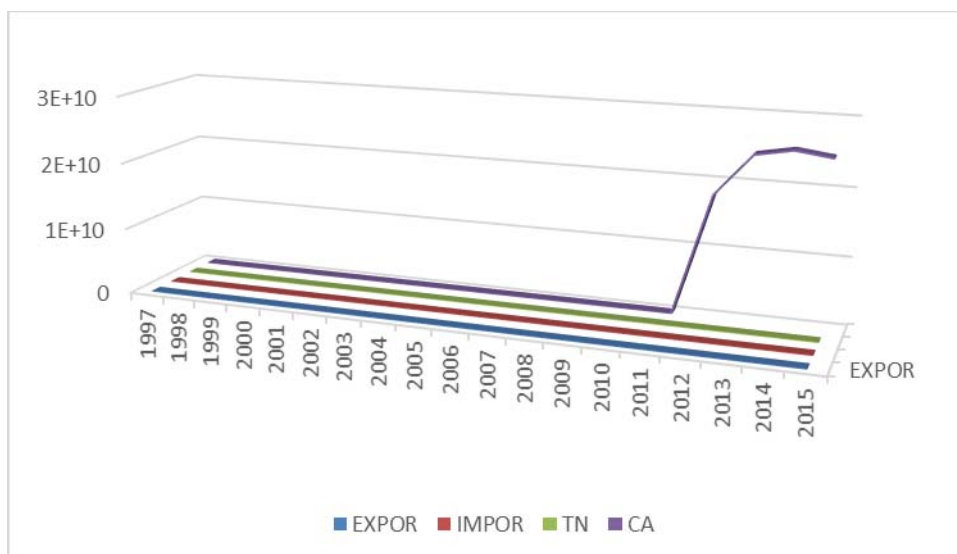


De cette analyse il ressort que le chiffre d'affaire est constant entre 1997 et 2011 et le chiffre d'affaire monte brusquement et atteint $2,5E+10$

Explication générales

La variation de la fréquence de l'évolution des trafics s'explique par les mêmes effets .En effet l'augmentation du volume de trafic dans ces différents domaine d'activité portuaires s'explique par les nouvelles réformes portuaire apportée .En réalité depuis l'installation du guichet unique nous observons une nette augmentation du volume de trafic et du chiffre d'affaire du port de Cotonou.

Graphique5 : Courbes de l'évolution comparative du volume de trafic et du chiffre d'affaire



Source : Service des Etudes et des Statistiques du Port Autonome de Cotonou

Commentaire

Il ressort du graphique ci-dessus que plus le volume d'activité c'est-à-dire, le volume du trafic augmente et plus le chiffre d'affaire du port augmente. Cette augmentation brusque observée a été impacté par la présence du guichet unique qui s'occupe maintenant de l'élaboration du bordereau de frais unique relatif au trafic et de la répartition de ces frais dans les structures appropriées

Paragraphe 2: Présentation des résultats d'estimation du modèle

A- Analyse de la stationnarité des variables

L'analyse de la stationnarité des séries a été réalisée grâce au test de stationnarité de Dickey-Fuller Augmenté. Les résultats du test sont présentés à l'annexe et sont résumés dans le tableau ci-après :

Tableau 1 : Résultat du test de stationnarité des variables

Variabes	t-statistique	Valeur critique au seuil de 5%	Probabilité	Conclusion	Ordre d'intégration
CA	-4,979021	-1,952910	0,0000	Stationnaire	I(1)
TN	-5,154905	-1,952910	0,0000	Stationnaire	I(1)
EXPOR	-6,018079	-1,952910	0,0000	Stationnaire	I(1)
IMPOR	-6,147660	-2,923780	0,0000	Stationnaire	I(1)

Source : résultats obtenus à partir du logiciel Eviews 7(cf annexe)

Les valeurs de la statistique de Dicker-Fuller augmenté (ADF) sont inférieures à la valeur critique de Mackinnon (CV) au seuil de 5% lorsqu'elles sont prises en différence première. Le résultat du test de stationnarité en différence première montre la stationnarité de toutes les variables qui sont intégrées d'ordre 1. Il y a donc une présomption de cointégration entre les différentes variables du modèle, que nous allons étudier avec le test de Johansen.

B- Test de cointégration

Les résultats du test de cointégration de Johansen indiquent l'existence d'une(1) relation de cointégration à 5% lorsqu'on prend pour méthode de décision la statistique de la trace:(Trace

Test, annexe). Il y a donc nécessité de réaliser un Modèle à Correction d'Erreur(MCE). Pour le Modèle à Correction d'Erreur, nous avons deux étapes. La première étape va consister à estimer par les Moindres Carrés Ordinaires, le modèle de long terme et récupérer les résidus à seconde étape va consister à estimer par les Moindres Carrés Ordinaires, le modèle de court terme avec les résidus comme variables explicatives.

C- Estimation du modèle

Nous utiliserons la méthode des Moindres Carrés Ordinaires(MCO) pour relier les différentes variables indépendantes à la variable dépendante.

Les résultats de l'estimation se présentent dans le tableau ci-après:

Tableau 2: Résultats du modèle

Variable	Coefficient	Prob
C	-186,9433	0,0007
TN	0,162836	0,0647
EXPOR	-0,386161	0,8787
IMPOR	13,89844	0,0038
R-squared	0, 609605	
Adjusted-squared	0, 544005	
F-statistic	6,244027	
prob	0,002324	

Source : Auteur 2016 à partir des résultats du logiciel Eviews 7

Après l'estimation du modèle, nous procédons aux différents tests de validation et de vérification de la significativité des variables explicatives.

➤ **Evaluation du pouvoir significatif du modèle**

Le R^2 mesure le pouvoir explicatif du modèle et indique le pourcentage des variabilités de la variable dépendante expliquée par les variables explicatives incluses est ici égal à 0, 609 soit 60,9%. Cela signifie que le degré de relation entre la variable expliquée et les variables explicatives est de 61%: le modèle a un bon pouvoir explicatif.

Le R^2 ajusté indique la proportion ou le pourcentage de la variation totale de la variable dépendante expliquée par les variables indépendantes. En d'autres termes, il exprime le degré de relation entre la variable expliquée et les variables explicatives. Ainsi si le R^2 (0,54) ajusté est élevé, mieux les variables incluses dans le modèle expliquent le phénomène étudié.

➤ **Significativité des variables du modèle**

Il s'agit de tester si chacune des variables figurant dans le modèle de long terme contribue significativement à l'explication de la variable endogène ; c'est-à-dire si chacun de leurs coefficients est significativement différent de zéro au sens de Student au seuil de 5% ou encore 10%. De l'analyse du tableau présenté ci-dessus, il ressort que le coefficient de la variable EXPOR n'est pas significativement différent de zéro (0) avec pour probabilité. $prob = 0,8787$.

Par contre, l'analyse du même tableau montre également que les coefficients de TN et IMPOR sont significativement différents de zéro avec pour probabilités respectives $prob = 0,0647$ $prob = 0,0038$ au seuil de 10% et 5%.

Pour apprécier la qualité de notre modèle quelques tests sont donc effectués.

➤ **Test de normalité**

Le test de normalité permet de savoir si les erreurs du modèle suivent une loi normale ou pas. Le test de Jarque-Bera, encore appelé test de Skewness-Kurtosis permet de tester la normalité des erreurs. Le test d'hypothèses est donc le suivant :

H_0 : les erreurs suivent une loi normale ;

H_1 : les erreurs ne suivent pas une loi normale.

La statistique de Jarque-Bera est définie de la façon suivante :

$$JB = \frac{S^3}{6} + \frac{(K-3)^2}{24}$$

Où S est le coefficient de dissymétrie et K le coefficient d'aplatissement.

On accepte H_0 si la valeur de $prob > \chi^2$ est supérieure à 5% et on accepte H_1 dans le cas contraire.

On rejette H_0 car la valeur de $JB(1,177458)$ calculée est inférieure à 5,99 et l'on accepte l'hypothèse alternative H_0 . Alors les erreurs suivent une loi normale (cf annexe).

➤ **Résultat du test d'hétéroscédasticité de White**

Ce test permet en réalité de savoir si la variance conditionnelle du terme d'erreur sachant X_i est une constante ou non. Pour détecter la présence de l'hétéroscédasticité ou non, plusieurs

tests ont été développés à ce sujet : Il s'agit du test de Golfeld-Quandt, du test de White, du test de coefficient de rang ou d'ordre de Spearman et du test Breusch-Pagan

On teste les hypothèses suivantes :

(H₀ : le modèle est homoscédastique

(H₁ : le modèle est hétérosédastique

On accepte H₀ car la probabilité associée au F-statistic (0,4503) est supérieur à 5%. Alors le modèle est homoscédastique.

➤ **Résultat du test d'autocorrélation des erreurs de Breusch-Godfrey**

Le test d'autocorrélation de Breusch-Godfrey indique une présence d'autocorrélation des erreurs (Prob = 0.006 > 0,05). Un modèle à correction d'erreur s'avère donc important (cf annexe)

➤ **Tests de stabilité**

Il s'agit de test CUSUM et CUSUM carré de stabilité. Les résultats obtenus après instruction sous Eviews 7 montrent que les courbes respectives sur le test CUSUM de stabilité ne coupent pas le corridor (annexe). Nous pouvons conclure que le modèle est structurellement stable et mais pas ponctuellement sur chacun.

➤ **Résultat du test ADF sur les résidus**

La statistique de Student (-5.039246) tabulées par Dickey-Fuller est inférieure à la valeur critique (-1.953381) au seuil de 1% ; donc les résidus sont stationnaires et par conséquent les variables « CA » « TN » « IMPOR » « EXPOR » sont bien cointégrées (Cf annexe).

D- Estimatin du modèle

Tableau 3: Résultats du modèle

Variable	Coefficient	Prob
C	0,193124	0,7054
D(TN)	0,539923	0,8745
D(EXPOR)	-0,679346	0,7769
D(IMPOR)	3,500470	0,3778
RESID(-1)	-0,282357	0,0413
R-squared	0,222553	F-statistic = 3,872939

Adjusted-squared	0,117838	Prob = 0,093980
-------------------------	----------	-----------------

Source : Auteur 2016 à partir des résultats du logiciel Eviews 7

Après l'estimation du modèle, nous procédons aux différents tests de validation et de vérification de la significativité des variables explicatives.

Le pouvoir explicatif du modèle montre que la spécification du modèle n'est pas de bonne qualité ($R^2 = 0,222553$), l'ajustement est faible.

D'après les résultats de student du tableau, il ressort que le coefficient associé à la force de rappel est négatif (-0.282357) et significativement différent de zéro (0) au seuil statistique de 5% (prob= 0,0413). Il existe bien un mécanisme à correction d'erreur. A long terme les déséquilibres entre le chiffre d'affaire et les trois variables explicatives se compensent de sorte que les séries ont des évolutions similaires. Le test de CUSUM confirme que le modèle est structurellement stable car la courbe n'est pas sortie du cordon. Le test d'autocorrélation de Breusch-Godfrey indique une absence d'autocorrélation des erreurs (Prob = 0,2518 > 0,05)

Section 2 : analyse et interprétation des résultats, validation des hypothèses et recommandation

Paragraphe 1 : analyse et interprétation des résultats

Il ressort des estimations du long terme que, les variables d'étude expliquent en partie le volume d'activité, le chiffre d'affaire du Port de Cotonou. Il s'agit de : trafics de marchandises à l'exportation (EXPOR), des trafics de marchandises à l'importation (IMPOR) et du trafic de navires(TN).

Sur l'ensemble des variables explicatives, les trafics de marchandises à l'importation et le trafic de navires ont une influence significative et positive sur le chiffre d'affaire.

En effet, une augmentation de 1% du trafic de navires entraîne une augmentation de 0.162% du chiffre d'affaire et donc, du volume d'activité au port de Cotonou.

De même, une augmentation du trafic de marchandises à l'importation de 1 point entraîne une augmentation considérable de 13,89 du chiffre d'affaire.

D'après les résultats de l'estimation de court terme, il ressort que le coefficient associé à la force de rappel est négatif (-0.282357) et significativement différent de zéro (0) au seuil statistique de 5% (prob= 0,0413). Il existe bien un mécanisme à correction d'erreur. Cependant, aucun coefficient associé aux variables explicatives n'est significative.

Pour analyser l'effet du guichet unique sur le volume d'activité du port de Cotonou, nous avons pris les données des différentes variables tels que le chiffre d'affaire, les trafics de marchandises à l'exportation, les trafics de marchandises à l'importation et le trafic de navires de 1997 à 2015.

Ainsi nous l'avons scindé en deux périodes à savoir : De 1997 à 2010 Période avant guichet unique c'est-à-dire période de non agrément dite groupe1 et la période de 2011 à 2015 , période après guichet unique, période de la détention de l'agrément appelé groupe2 afin de connaître l'influence que l'avènement du guichet unique a sur la dynamique du volume d'activité du port de Cotonou.

Le test U de Mann-Whitney permet de comparer les deux groupes. Nous constatons que les variables telles que les trafics de marchandises à l'exportation et les trafics de marchandises à l'importation ont une probabilité $P= 0,00$ inférieure à 5% (cf annexe). Donc ces deux variables sont significatives c'est-à-dire l'hypothèse nulle qui stipule que les moyennes des deux variables des deux groupes sont égales est acceptée alors que l'hypothèse H_1 dont les moyennes des deux variables des groupes1 et 2 sont différents est rejetée. Ainsi nous pouvons dire que l'avènement du guichet unique n'a pas une influence sur volume d'activité car la distribution est identique dans les deux groupes.

Quant à la variable trafic de navire la probabilité est de $P= 0,351$ supérieur à 5% ce qui veut dire que l'hypothèse H_0 est rejetée tandis que l'autre est acceptée. Il ressort que les moyennes des deux groupes ne sont pas identiques c'est à dire que l'avènement du guichet unique a une influence sur le volume d'activité au port de Cotonou.

Paragraphe 2 validation des hypothèses et recommandation

I. Vérification des Hypothèses

H_1 : Les activités portuaires ont une fréquence élevée après l'installation du GUP

L'analyse de l'évolution du volume d'activité portuaire révèle que les activités portuaires évoluent en dent de scie avec une faible fréquence avant le guichet unique(GUP) mais à partir de 2011 les activités portuaires évoluent en dent de scie mais avec une fréquence élevée qui continue de s'accroître jusqu'en 2015.Ce qui veut dire que l'Etat doit davantage améliorer l'efficacité du guichet unique donc on accepte l'hypothèse H_1 .

H2 : Les trafics portuaires ont un effet positif sur le chiffre d'affaire après l'installation du guichet unique

Il ressort de tout ce qui précède que les moyennes des deux groupes ne sont pas identiques c'est à dire que l'avènement du guichet unique a une influence sur le volume d'activité au port de Cotonou.. L'analyse des performances des facteurs déterminant le Chiffre d'affaire montre que plus le volume d'activité augmente, le chiffre d'affaire augmente ce qui explique que de 1997 en 2015 le chiffre d'affaire a augmenté considérablement. Donc il y a une corrélation positive entre les activités portuaires et le chiffre d'affaire portuaire obtenu par le guichet unique portuaire (cf annexe). Donc on valide l'hypothèse H2 puisque ces divers constats émanent des résultats concluants des déterminants du chiffre d'affaires du port de Cotonou.

II. suggestions

A l'issue de nos études, il s'est avéré que l'absence d'un véritable guichet unique explique la lenteur dans la procédure d'enlèvement des marchandises.

Le guichet unique est un centre commun de facturation des opérations d'enlèvement et d'encaissement des diverses redevances à la place portuaire. C'est dans son local que le système central qui gère le circuit documentaire et financier est installé. Par le circuit du guichet unique, il y a un véritable allègement des formalités administratives au Port Autonome de Cotonou puisque l'enleveur ne se présente qu'au transitaire agréé, au guichet unique et au lieu de stockage pour prendre livraison des marchandises. Ce qui conduit à une très courte durée du processus d'enlèvement, un traitement automatisé des déclarations et des manifestes, à l'édition automatisée des factures. Sur le plan économique, le guichet unique présente d'énormes possibilités d'assainissement comme la compression des charges d'exploitation des sociétés et structures d'Etat, la reproduction automatique des statistiques, etc.

Cependant, Compte tenu de l'importance de cet outil pour le Port Autonome de Cotonou, nous proposons donc comme principale solution de mettre tout en œuvre pour rendre effectif et opérationnel un véritable guichet unique réellement informatisé. Ceci devra être accompagné des actions suivantes :

- **L'accélération des procédures et réduction des délais d'enlèvement de marchandises**

La lenteur dans l'accomplissement des procédures d'enlèvement des marchandises est l'un des facteurs essentiels qui expliquent le manque de performance des opérations portuaires à Cotonou.

Pour y remédier les actions suivantes peuvent être menées :

- La finalisation et la mise en service de tous les modules du système d'information du guichet unique pour le commerce extérieur (SIGUCE)
- L'amélioration des services de l'administration des douanes au port de Cotonou

➤ **Renforcement du partenariat public-privé dans la gestion des activités maritimes et portuaires :**

Le développement des activités portuaires appelle de plus en plus l'implication du secteur privé dans la mise en place des infrastructures et dans leur gestion. Les nouvelles infrastructures portuaires à aménager sur le littoral pourraient être réalisées en partenariat avec le secteur privé. Mais pour cela, il faudrait renforcer la capacité du sous secteur à négocier et à gérer les contrats de concession ou d'affermage.

La mise en œuvre de cet axe stratégique passe par la réalisation des actions ci-dessous :

- l'élaboration d'une loi portuaire pour le Bénin ;
- l'actualisation et l'amélioration des cahiers de charge pour la concession des activités et des domaines au port de Cotonou ;
- création d'un cadre de régulation des activités portuaires ;
- le renforcement des capacités techniques et humaines des intervenants maritimes et portuaires.

➤ **L'encombrement du domaine portuaire.**

- Aménager des parkings de stationnement pour tous les camions pleins ou vides en vue de diminuer le trafic et d'augmenter la fluidité de passage des marchandises à l'intérieur du port ;
- Veiller au respect de la réglementation relative à l'entrée et à la sortie des camions du port.
- Veiller au respect de la réglementation relative aux opérations d'emportage et de dépotage hors du port.

➤ **En ce qui concerne le coût élevé des transactions.**

- Réaliser une plaquette qui recense tous les droits et taxes à payer au niveau du Port de Cotonou ;
- Mettre en œuvre des mesures efficaces de réduction substantielle, voire d'éradication des faux frais qui constituent un élément important du surcoût et de la désaffection observés au niveau du Port de Cotonou.

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. Les différentes études menées au cours de notre stage, nous ont permis de déceler au sein du PAC, une multitude de problèmes que nous avons regroupés en trois problématiques. Au nombre de ces problématiques, celle relative à *l'effet du guichet unique sur le volume d'activité* a retenu notre attention et a constitué le centre d'intérêt de notre travail de recherche.

On s'est fixé comme objectif spécifique d'apprécier l'évolution des activités portuaires avant et après le guichet unique portuaire et cela a permis de vérifier les hypothèses émises et qui concernent respectivement le fait que les activités portuaires ont une fréquence élevée après l'installation du GUP. De même il existe une forte corrélation entre activité portuaire et guichet unique.

L'H1, après vérification a été validée compte tenu des résultats des tests observés. On a pu montrer qu'après le guichet unique le volume d'activité portuaire a considérablement augmenté.

En effet, l'analyse de l'évolution du volume d'activité portuaire révèle que les activités portuaires évoluent en dent de scie avec une faible fréquence avant le guichet unique(GUP) mais à partir de 2011 les activités portuaires évoluent en dent de scie mais avec une fréquence élevée qui continue de s'accroître jusqu'en 2015.

Pour l'H2 l'analyse des performances des facteurs déterminant le Chiffre d'affaire montre que plus le volume d'activité augmente, le chiffre d'affaire augmente ce qui explique que de 1997 en 2015 le chiffre d'affaire a augmenté considérablement.

Nous avons remarqué que les trafics portuaires ont un effet positif sur le chiffre d'affaire après l'installation du guichet unique

A la lueur de ces résultats, il urge que des politiques efficaces soient menées en vue de rendre le port de Cotonou plus performant.

La présente étude souffre de quelques insuffisances tant au niveau de la spécification du modèle qu'au niveau de l'analyse quantitative des résultats. Pour des raisons d'orientation de recherche et aussi pour réduire le champ de l'analyse, l'étude a occulté certaines variables dont l'influence est sans doute non négligeable sur la compétitivité béninoise.

Toutefois, il est utile de rappeler que les insuffisances ci-dessus citées n'entachent pas les résultats et la portée de ce travail. Elles constituent simplement des éléments d'approfondissement du cadre d'analyse.

/ REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

- ALTER M. : Droits des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux. Paris, édition DALLOZ, 1984. Collection « Mémentos DALLOZ »
- ACKERMANN H. : Aspects pratiques d'une étude de développement portuaire, In manuel de gestion portuaire, page 93, Secrétariat de la CNUCED/Section port 1980
- ACKERMANN H. : Critères de développement portuaire, In manuel de gestion portuaire, pages 103-108, Secrétariat de la CNUCED/Section port 1980
- AIDJI E. S. et ADJADJA R. S. : La responsabilité de l'entrepreneur de manutention portuaire face à la marchandise : cas de la SOBEMAP. FASJEP/UNB, 59 pages, 1993
- BAUCHET P. : Le transport international dans l'économie mondiale/P. 530 ; 2^{ème} édition Economica 1993
- BELLEGO A. : La facilitation dans le contexte portuaire, In manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port, pages 61-65, 1980
- CHAO A. : Aconiers et destinataires. Paris, Librairie technique, 1974
- DAUNT M. : L'encombrement des ports : causes, conséquences et remèdes, In manuel de gestion portuaire, pages 57-60, Secrétariat de la CNUCED/Section port 1980
- EDOU Nicéphore et TABO Jonas Sètonджи : Analyse de la contribution des opérations commerciales du port de Cotonou a la croissance économique du Bénin FASEG-UAC 2014
- ETOUNG ABEGA P. : La remise des marchandises à un organisme portuaire à caractère de monopole. Mémoire DESS, AIX, 1983
- FIESHI P. P. : Le particularisme des effets de la grève et du lock out sur la responsabilité des transporteurs de marchandises par mer : thèse AIX 1973
- LAWSON H. L. M. : Facilitation des opérations portuaires au port de Cotonou, mémoire, 2008
- LE LOUE R. F. : Droits et pratiques de l'acconage, thèse AIV 1979.
- Rapport du Séminaire Gouvernemental sur le thème : « Réflexion sur la compétitivité du Port de Cotonou : Entrave et solutions
- VELUT D. : Le rôle des ports dans le développement économique, In manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port, pages 53-55, 1980
- ZORO BI N. et BERGER E. : Facilitation du transit et des transports au Bénin, 2007

ANNEXE

Null Hypothesis: CA has a unit root
Exogenous: Constant
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.471206	0.5341
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: D(CA) has a unit root
Exogenous: None
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.979021	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: EXPOR has a unit root
Exogenous: Constant
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-2.202977	0.2094
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: D(EXPOR) has a unit root
Exogenous: None
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.018079	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: IMPOR has a unit root

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

Exogenous: Constant
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.978449	0.2942
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: D(IMPOR) has a unit root
Exogenous: None
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.147660	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: TN has a unit root
Exogenous: Constant
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-2.600896	0.1039
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: D(TN) has a unit root
Exogenous: None
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-5.154905	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Null Hypothesis: (RESID) has a unit root
Exogenous: None
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)

	t-Statistic	Prob.*
--	-------------	--------

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

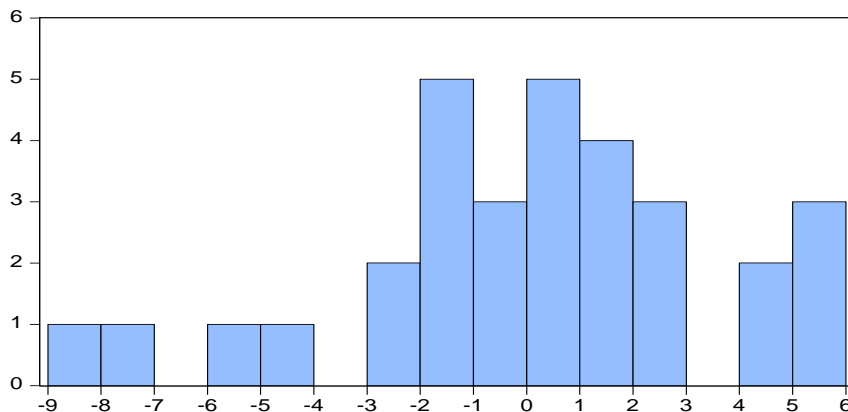
Augmented Dickey-Fuller test statistic		-5.039246	0.0000
Test critical values:	1% level	-2.650145	
	5% level	-1.953381	
	10% level	-1.609798	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Dependent Variable: CA
 Method: Least Squares
 Date: 10/08/16 Time: 14:20
 Sample (adjusted): 2008Q1 2015Q3
 Included observations: 31 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-186.9433	48.82912	-3.828520	0.0007
TN	0.162836	3.846541	2.872307	0.0647
EXPOR	-0.386161	2.507423	-0.154007	0.8787
IMPOR	13.89844	4.385630	3.169086	0.0038

R-squared	0.609605	Mean dependent var	17.61018
Adjusted R-squared	0.544005	S.D. dependent var	4.563500
S.E. of regression	3.696138	Akaike info criterion	5.572368
Sum squared resid	368.8587	Schwarz criterion	5.757399
Log likelihood	-82.37171	Hannan-Quinn criter.	5.632683
F-statistic	6.244027	Durbin-Watson stat	0.813307
Prob(F-statistic)	0.002324		



Series: Residuals	
Sample 2008Q1 2015Q3	
Observations 31	
Mean	1.64e-14
Median	0.224702
Maximum	5.946014
Minimum	-8.539282
Std. Dev.	3.506464
Skewness	-0.475673
Kurtosis	3.080759
Jarque-Bera	1.177458
Probability	0.555032

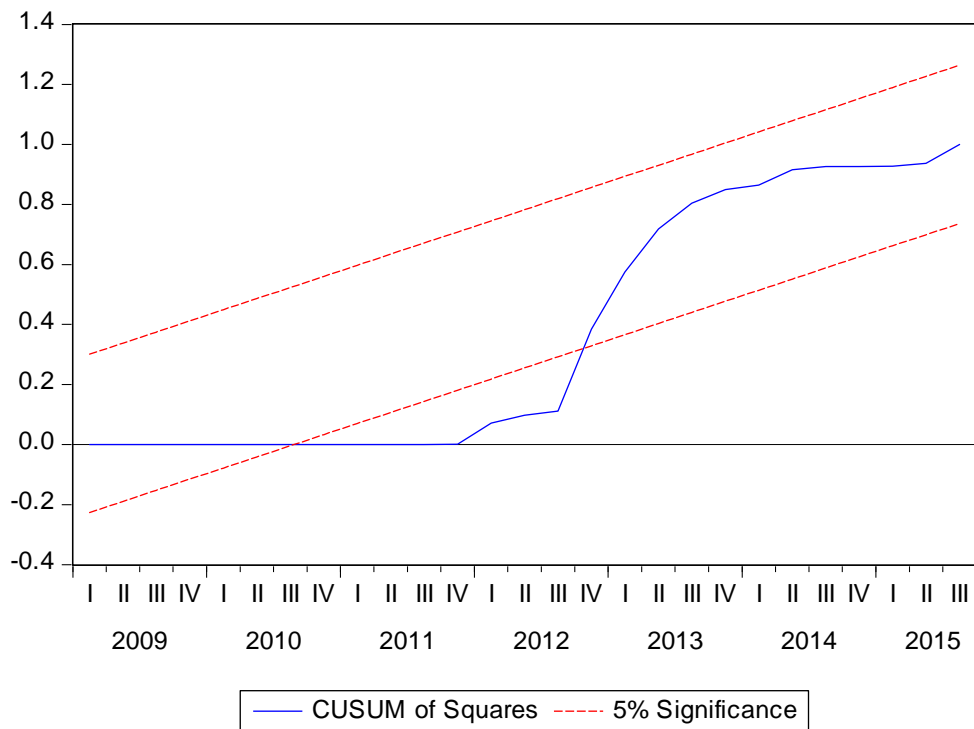
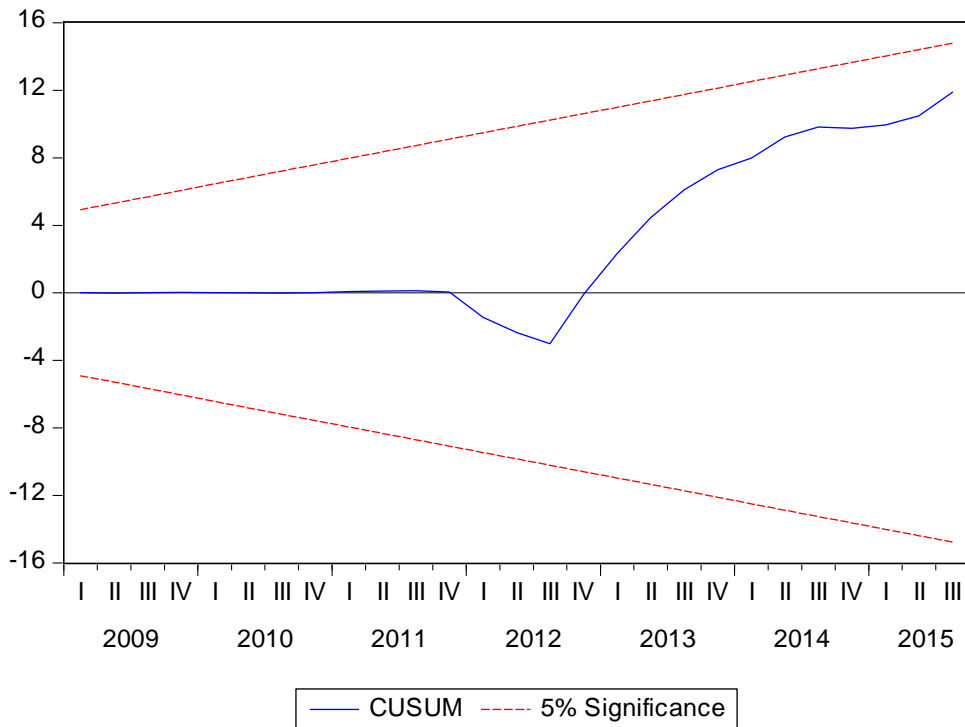
Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	15.45781	Prob. F(1,26)	0.0006
Obs*R-squared	11.55855	Prob. Chi-Square(1)	0.0007

Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	6.040293	Prob. F(9,21)	0.4503
Obs*R-squared	22.36177	Prob. Chi-Square(9)	0.3278
Scaled explained SS	17.64827	Prob. Chi-Square(9)	0.1395

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou



Dependent Variable: D(CA)
 Method: Least Squares
 Date: 10/08/16 Time: 14:24
 Sample (adjusted): 2008Q2 2015Q3
 Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.193124	0.504972	0.382446	0.7054

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

D(TN)	0.539923	3.384602	0.159523	0.8745
D(EXPOR)	-0.679346	2.371502	-0.286462	0.7769
D(IMPOR)	3.500470	3.898215	0.897967	0.3778
RESID(-1)	-0.282357	0.155461	-1.816252	0.0413

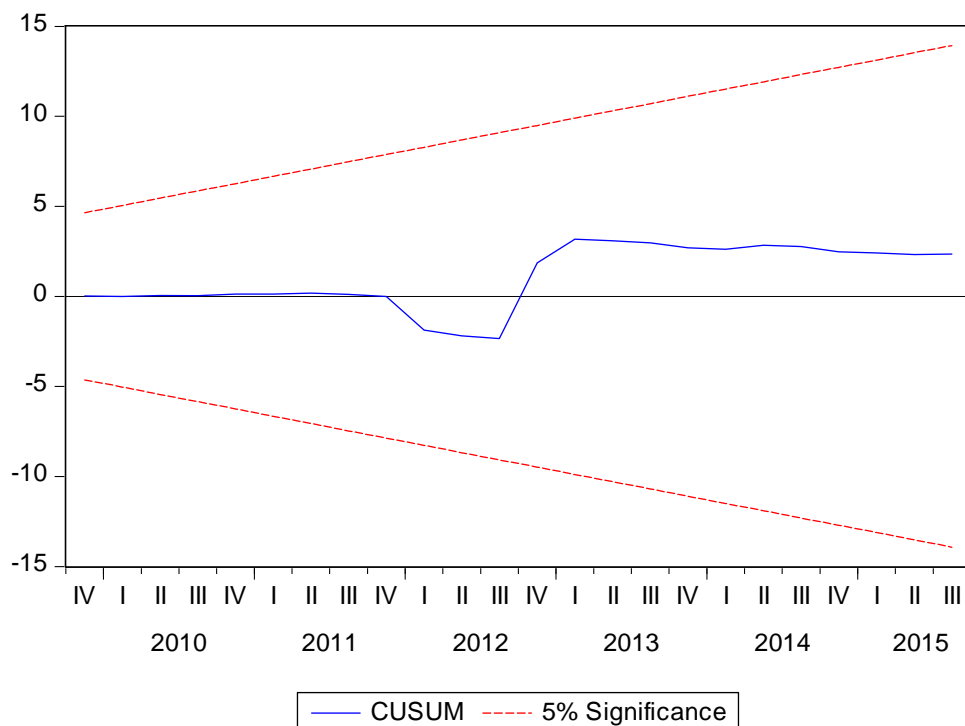
R-squared	0.222553	Mean dependent var	0.251217
Adjusted R-squared	0.117838	S.D. dependent var	2.710994
S.E. of regression	2.735067	Akaike info criterion	5.001201
Sum squared resid	187.0148	Schwarz criterion	5.234734
Log likelihood	-70.01802	Hannan-Quinn criter.	5.075910
F-statistic	3.872939	Durbin-Watson stat	1.691907
Prob(F-statistic)	0.093980		

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

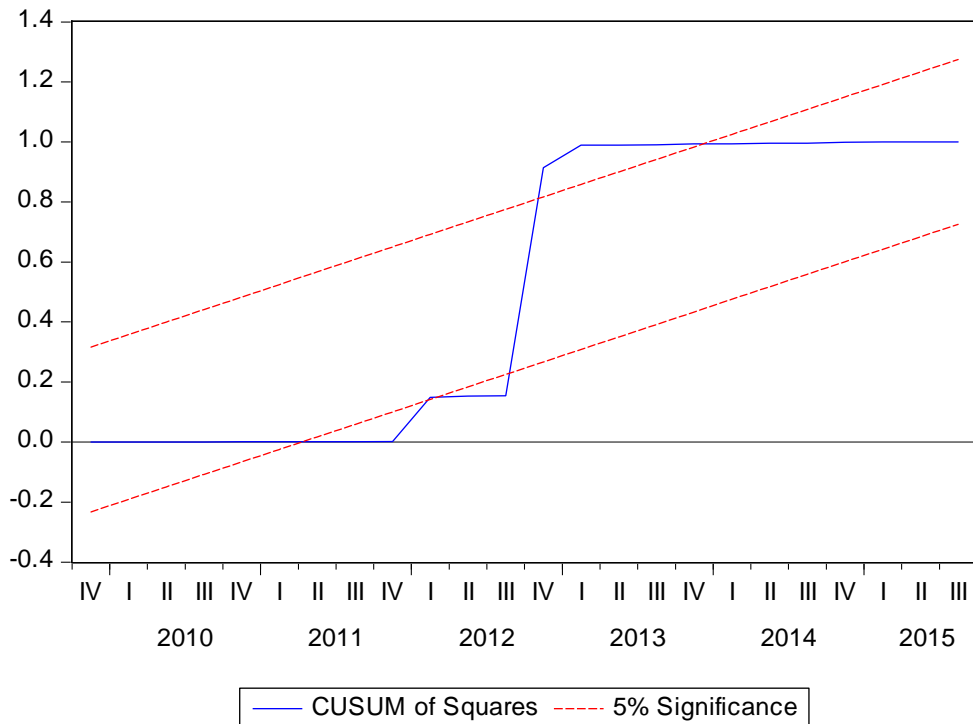
F-statistic	1.469260	Prob. F(2,22)	0.2518
Obs*R-squared	6.883088	Prob. Chi-Square(2)	0.0320

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.094523	Prob. F(1,26)	0.7610
Obs*R-squared	0.101425	Prob. Chi-Square(1)	0.7501



Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou



Récapitulatif du test d'hypothèse

	Hypothèse nulle	Test	Sig.	Décision
1	La distribution de ncl est identique sur les catégories de grou.	Test U de Mann-Whitney à échantillons associés	,001 ¹	Rejeter l'hypothèse nulle.
2	La distribution de mcr est identique sur les catégories de grou.	Test U de Mann-Whitney à échantillons associés	,001 ¹	Rejeter l'hypothèse nulle.
3	La distribution de nocr est identique sur les catégories de grou.	Test U de Mann-Whitney à échantillons associés	,000 ¹	Rejeter l'hypothèse nulle.
4	La distribution de nccc est identique sur les catégories de grou.	Test U de Mann-Whitney à échantillons associés	,351	Rejeter l'hypothèse nulle.

Les significations asymptotiques sont affichées. Le niveau de significativité est de ,05.

¹ La signification exacte est affichée pour ce test.

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

		Statistiques de groupe			
grou		N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
ncl	1	5	3228,80	2638,576	1180,007
	2	16	23049,87	9599,454	2399,864
mcr	1	5	1325,60	1160,397	518,945
	2	16	16634,69	9452,238	2363,059
ncrc	1	5	3024,20	2428,336	1085,985
	2	16	26399,69	7284,015	1821,004
nccc	1	5	152,80	165,450	73,991
	2	16	963,81	780,386	195,096

Corrélations

Variables de contrôle			ncl	mcr	ncrc	nccc
ncl	Corrélation		1,000	,756	,166	,020
	Signification (bilatérale)			,000	,485	,932
	ddl		0	18	18	18
mcr	Corrélation		,756	1,000	,210	,273
	Signification (bilatérale)		,000		,373	,244
	ddl		18	0	18	18
ncrc	Corrélation		,166	,210	1,000	,650
	Signification (bilatérale)		,485	,373		,002
	ddl		18	18	0	18
nccc	Corrélation		,020	,273	,650	1,000
	Signification (bilatérale)		,932	,244	,002	
	ddl		18	18	18	0

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Chapitre I : Cadre institutionnel de l'étude	3
Section1 : Présentation et description du contexte de stage.....	3
Paragraphe 1 : Historique du Port de Cotonou.....	3
A-	S
ituation géographique du Port de Cotonou.....	3
B-	S
tatut juridique du Port de Cotonou	3
Paragraphe 2 : Structures organisationnelles du Port de Cotonou	4
Direction de l'Administration Générale et des Ressources Humaines (DAGRH)	4
I)	La Direction Financière et Comptable (DFC) 4
II).....	La direction Commerciale et du Marketing (DCM) 4
III).....	La Direction Technique (DT) 5
IV)	Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité(DOMS) 5
V-Organigramme du PAC.....	6
SECTION 2 : Activités du Port Autonome de Cotonou (PAC)	6
Paragraphe 1 : La gestion du domaine et des installations portuaires.....	6
Paragraphe 2 : La gestion des navires et des marchandises.....	7
CHAPITRE II : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE.....	12
Section 1 : Problématique, objectif et hypothèses.....	12
Paragraphe 1 : Problématique et intérêt du sujet.....	12
1-PROBLEMATIQUE.....	12
2-INTERET DE L'ETUDE.....	13
Paragraphe 2 : Objectifs et Hypothèse de l'étude	13
1-Objectif de l'étude.....	13
2-Hypothèse de l'étude	14
Section 2 : Revue de littérature et méthodologie de l'étude	14
Paragraphe 1 : Revue de littérature	14
A-Clarification conceptuelle	14
B -Revue théorique.....	15
C-Revue empirique.....	18

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

Paragraphe 2 : Méthodologie de l'étude.....	21
1-Traitement de certaines données par la méthode statistique et le logiciel stata.....	21
2-Modèle d'analyse	21
2-1 Spécification du modèle.....	21
2-2- Choix des variables	22
3- Source des données et présentation de la méthode d'estimation.....	22
4- Techniques d'analyse des données	22
5- Etude de la stationnarité : Test de racine unitaire	22
6- Etude de la cointégration des séries	24
7- Estimation des coefficients du modèle.....	25
CHAPITRE III : PRESENTATION, ANALYSE DES RESULTATS ET SUGESTIONS.....	29
Section 1 : Evolution du volume de trafic et Présentation des résultats d'estimation du modèle	
Paragraphe1 : Evolution du volume de trafic entre 1997 et 2015.....	29
Graphique 1 : Courbe de l'évolution du volume de trafic en exportation.....	28
Graphique 2 : Courbe de l'évolution du trafic en import entre 1997 et 2015	29
Graphique3 : Courbe de l'évolution du trafic de navires entre 1997 et 2015.	29
Graphique 4 : Courbe de l'évolution du chiffre d'affaire du port de Cotonou.....	30
Graphique5 : Courbes de l'évolution comparative du volume de trafic et du chiffre d'affaire	30
Paragraphe 2: Présentation des résultats d'estimation du modèle	31
A-..... Analyse de la stationnarité des variables	31
B-..... Test de cointégration	31
C-..... Estimation du modèle	32
D-..... Régression à correction d'erreur	34
Section 2 : analyse et interprétation des résultats, validation des hypothèses et recommandation	
Paragraphe 1 : analyse et interprétation des résultats	35
Paragraphe 2 validation des hypothèses et recommandation.....	36
I..... Vérification des Hypothèses	36
II..... Recommandation	37
Conclusion	39
REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE	41

Effet du guichet unique sur le volume d'activité du Port de Cotonou

ANNEXE.....a