



REPUBLIQUE DU BENIN

UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI (U.A.C)

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET
DE GESTION (FASEG)



Mémoire présenté en vue de l'obtention des crédits associés au
diplôme de

LICENCE PROFESSIONNELLE EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie

Filière: Economie Appliquée

THEME :

**Contribution de la Société Béninoise des
Manutentions Portuaires (SOBEMAP) à la
Croissance Economique au Bénin**

Présenté par :

OUALLA Alexandre

&

AHOUANGNIVO A. Christian

Sous la Direction de :

Tuteur de Stage

AYIDOKINHOU Arsène Lucil

Directeur de Mémoire

Dr Honorat SATOGUINA

Année-Académique : 2014-2015

Avertissement

LA FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION
N'ENTEND DONNER AUCUNE APPROBATION NI IMPROBATION
AUX OPINIONS EMISES DANS CE MEMOIRE.
CES OPINIONS SONT CONSIDEREES COMME PROPRES A LEURS
AUTEURS.

Dédicaces

A

*Ma tendre mère, Mardeleine SOSSA;
Mon père, Lucien E. AHOUANGNIVO ;
Mes frères et sœurs AHOUANGNIVO Martine, AHOUANGNIVO Gloria.*

AHOUANGNIVO A. Christian

A

Ma tendre mère Séraphine HOUNDJO pour tous tes sacrifices à mon égard;

Mon cher père OUALLA Hounkpè pour son assistance;

Mes frères et sœurs OUALLA D. Dossou, OUALLA Christelle, OUALLA Jules pour leurs efforts consentis à mon égard.

OUALLA Alexandre

Remerciements

Nous exprimons nos sincères remerciements et profondes gratitudee à l'endroit :

- ✓ De notre directeur de mémoire, Monsieur Honorat SATOGUINA, Enseignant à la Faculté des Sciences Economiques et Gestion pour avoir répondu favorablement à notre sollicitation et pour sa disponibilité permanente malgré ses occupations ;
- ✓ Des autorités et du corps professoral de la Faculté des Sciences Economiques et Gestion en l'occurrence le professeur Charlemagne IGUE, Doyen de la FASEG ;
- ✓ Des autorités de l'UAC ;
- ✓ Des agents de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires, en l'occurrence ceux de la Direction du Contrôle et de la Qualité ;
- ✓ Tous les membres de jury qui ont bien voulu sacrifier de leur temps précieux en vue d'apprécier ce travail ;
- ✓ Toute notre promotion, pour l'ambiance qui a régné parmi nous tout au long de notre formation ;
- ✓ De tous ceux qui, de loin ou de près ont contribué à la réalisation du travail.

Sigles et Abréviations

ADF : Augmented Dickey – Fuller

APD : Aide publique au Développement

BCEAO : Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest

BiPEN : Bilan et Perspective de l'Economie Nationale

DCQ : Direction du Contrôle et de la Qualité

DGAE : Direction Générale des Affaires Economiques

DGID : Direction Générale des Impôts et Domaines

ECM : Error Correction Model (Modèle à Correction d'erreur)

ENEAM : Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management

INSAE : Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique

MCA : Millenium Challenge Account

MCE : Modèle à Correction d'Erreur

MCO : Moindres Carrés Ordinaires

MIDE : Mission pour l'Implantation et le Développement des Entreprises

PAC : Port Autonome de Cotonou

PAG : Programme d'Actions du Gouvernement

PIB : Produit Intérieur Brut

SSEE : Service Statistiques, et Etudes Economiques

Liste des tableaux et graphiques

I-Tableaux

Tableau1 : Hypothèses sur les signes des coefficients des variables

Tableau2 : Evolution des recettes fiscales de 2000 à 2011

Tableau3 : Tonnages manipulés par catégorie de marchandises en tonne

Tableau4:Tonnages manipulés par pays à l'import et à l'export en tonne

Tableau5 : Résultat des tests de stationnarité à niveau

Tableau6:Résultat des tests de stationnarité en différence première

Tableau7 : Résultat du test de cointégration

Tableau8 : Résultat de l'estimation du MCE

Tableau9 : La matrice des élasticités des variables après estimation du MCE

II- Graphiques

Graphique1 : Evolution du taux de croissance de 1991 à 2009

Résumé

Les entreprises publiques du secteur portuaire et maritime à savoir : le Port Autonome de Cotonou (PAC), le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB) ; la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) et la Société Béninoise des Manutentions portuaires (SOBEMAP) qui est d'ailleurs notre structure portuaire d'étude, constituent l'une des sources de richesse dont nous disposons. La Sobemap est un secteur prestataire de services placé sous l'égide du gouvernement. L'idée centrale de ce travail est que l'augmentation des trafics portuaires de la Sobemap a pour conséquence d'encourager l'activité productive. A partir des études empiriques menées, nous sommes parvenus à montrer que les trafics portuaires agissent positivement sur la croissance au Bénin. Pour parvenir à ce résultat, l'étude s'est basée sur un modèle explicatif de la croissance économique reliant le PIB, aux variables explicatives comme les trafics portuaires et les recettes fiscales qui sont des variables explicatives assez ignorées dans les développements théoriques fournissant une explication du phénomène de la croissance.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Sommaires

Introduction

Chapitre 1 : Cadre institutionnel, théorique et méthodologique.

Section 1 : Cadre institutionnel de l'étude.

Section 2 : Cadre théorique et méthodologique.

Chapitre 2 : Présentation et analyse du rôle économique, économétrique de la contribution de la SOBEMAP a la croissance économétrique au Bénin.

Section 1 : Présentation et analyse du rôle économique du trafic portuaire de la SOBEMAP.

Section 2 : Analyse économétrique du rôle des trafics portuaires de la SOBEMAP sur la croissance économétrique au Bénin.

Conclusion

Introduction

Durant la période (1998 à 2010), la croissance du Bénin est remarquable grâce à un cadre macro économique de plus en plus organisé. Malgré cela, le Bénin n'a pas encore réussi à produire d'énormes richesses pour réduire significativement le niveau de pauvreté au sein des populations rurales. Cependant le Bénin s'est engagé dans un processus de transformation radicale de son économie. Les réformes entreprises ont contribué à l'amélioration du cadre macro-économique, au désengagement progressif de l'État du secteur productif, à la restructuration du secteur financier et à l'amélioration de la gestion des finances publiques. Il est de notoriété publique que la Sobemap constitue un atout majeur pour le développement économique du Bénin. Il occupe une position privilégiée sur le trafic maritime de l'Afrique de l'Ouest. En plus du trafic propre du Bénin, il assure la desserte du Niger, du Burkina Faso, du Nigeria et du Mali et se positionne de plus en plus comme une structure de convergence de la sous-région. D'autre part, la rationalisation du fonctionnement de la Sobemap et l'augmentation de ses performances en termes de transit et de trafic de marchandises pourraient avoir des retombées positives sur l'économie béninoise dans son ensemble, en augmentant ainsi l'attractivité du pays auprès des investisseurs internationaux. L'économie béninoise demeure dépendante du commerce, et dans ce contexte, le port pourrait jouer un rôle décisif en tant que plaque tournante commerciale pour l'exportation de produits béninois vers les pays de la sous-région. Vu l'importance de ce secteur, les gouvernements successifs de notre Etat cherchent une méthode pour le redynamiser par de nombreuses reformes. Des projets d'aide au développement leur viennent aussi en aide comme le Programme Millenium Challenge Account en deux milles onze (2011), un programme américain qui exige diverses restructurations (l'acquisition et l'installation d'un système intégré de sécurité conforme aux normes internationales...) dans le secteur portuaire et maritime béninois, le principal tissu économique du pays.

A cet égard, la présente étude vise à analyser la contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique. Ensuite, les résultats qui en découleront permettront de voir si la Sobemap peut être considéré ou non comme un moteur de l'économie Béninoise et de prendre conscience de sa participation dans la croissance économique.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

L'étude est organisée en deux chapitres. Le premier procèdera notamment à la présentation de l'état des lieux de la structure économique, celui du trafic portuaire et la revue de littérature. Le deuxième présentera les principaux résultats obtenus, ainsi que leur interprétation économique. Elle s'achève par des suggestions de mesures de politique économique dans l'optique de pallier aux insuffisances du port afin d'étendre ses dimensions bien au delà des frontières nationales.

Chapitre 1: Cadre institutionnel, théorique et méthodologique

Section 1: Cadre institutionnel de l'étude

Paragraphe 1 : Présentation générale de la SOBEMAP

Cette partie est consacrée à la présentation générale de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires.

1-1 : Historiques et activités de la SOBEMAP

1-1-1-Historique

Au XIX siècle, l'arrivée des marchands occidentaux sur le littoral de Grand- Popo et de Ouidah, révèle l'idée de création d'une Société de Manutention du Dahomey. Avec la construction de WHARF de Cotonou à WLACODJI en 1981 par les agences maritimes étrangères, les opérations de manutentions bord étaient déjà possibles en eau relativement calme et étaient exercées par ces Sociétés (DELMAS-VIELJEUX, SOCOPAO, SOAEM, TRANSCAP, BETRA-CO). En 1964, dans le souci d'améliorer leur service, ces agences se regroupèrent pour fonder le groupement des entreprises maritimes du Dahomey (GEMADA), suite à la dissolution du Wharf de Cotonou. En 1965, l'accroissement des profits de GEMADA, grâce à l'augmentation des opérations de manutentions attira l'attention des autorités politiques qui ont décidé de sa nationalisation. Alors GEMADA fut nationalisé par Ordonnance n° 14/PR/MTPT du 04 mars 1968 portant réorganisation et monopole d'état des opérations d'aconage et manutentions au Port Autonome de Cotonou. Il fallait dans le cadre d'une application effective de cette ordonnance attendre le décret n° 69/80/PR/MTPT du 27 Mars 1969 portant création de l'office Dahoméen des Manutentions Portuaires (ODAMAP) avec un capital social de 500 millions de Francs. Compte tenu des changements politiques avec la proclamation de la République Populaire du Bénin (RPB) le 30 Novembre 1975, l'ODAMAP, devient OBEMAP (Office Béninoise des Manutentions Portuaires) et ses statuts ont été alors redéfinis par le décret N°84/375 du 08 Octobre 1984.

Elle devient une entreprise publique à caractère industriel et commercial dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière. La conférence des forces vives de la nation de février 1990 décida de la privatisation de l'office. Mais avec le rassemblement des travailleurs

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

l'idée de privatisation fut abandonnée, l'OBEMAP change donc de statut juridique et devient par décret n°89/336 du 29 août 1989, Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP) sans que la nature et l'étendue de ses activités ne connaissent de réelles modifications. Le 28 Avril 1998, par décret n°98/156, il a été décidé de la libération des activités de secteur de la manutention des conteneurs au Port de Cotonou. Elle se retrouve donc obligée d'exercer la manutention des conteneurs avec deux autres Sociétés agréées qui sont : La Société de Manutention du Terminal à Conteneurs (SMTC) du groupe BOLLORE et la Société Cotonou Manutention (COMAN) qui est une filiale du groupe MAERSK SEALEAND.

Précédemment passé de 500.000.000 à 1.764.000.000 FCFA, le capital de la SOBEMAP est aujourd'hui à 7.600.000.000 FCFA, la société a diversifié ses activités. La direction générale de la SOBEMAP est sise sous le boulevard de la Marina entre la direction des Télécommunications du Bénin Télécoms et le centre de formations professionnelle de l'Association pour la Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et Centre (AGPAOC), son siège est à Cotonou. Elle a pour objectifs d'exécuter au Port de Cotonou (BENIN) des opérations de manutention, de commissionnaire agréée en Douane, de consignation de navires, et toutes autres activités s'y rattachant.

La SOBEMAP assure la manutention de tout type de cargo des marchandises diverses : Colis lourds, des conteneurs, du vrac et les sacheries. Compte tenu de ces attributions et pour assurer sa présence permanente sur le terrain, elle dispose de plusieurs installations immobilières dans l'enceinte portuaire. Enfin, la SOBEMAP dispose d'un capital humain très important, environ 7000 agents. Ce Capital humain est divisé en trois catégories d'agent à savoir : Le personnel permanent ; le personnel contractuel ; le personnel occasionnel (Dockers, pointeurs, treuillistes, conducteurs, chefs d'équipes, etc....)

1-1-2. Les activités de la SOBEMAP

Créée le 27 mars 1969, la SOBEMAP, une société à caractère commerciale, exerce la plupart de ses activités au Port autonome de Cotonou. Au nombre de ses activités on peut citer les opérations de manutention, la consignation, le transit et autres activités qui s'y rapportent. Ces activités sont regroupées en deux grandes catégories à savoir :

* Les activités principales : Qui regroupent la manutention bord et la manutention terre ;

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

* Les activités secondaires : Qui regroupent la consignation, le transit ; et les activités connexes : qui sont le gardiennage, le magasinage, la location d'engin de manutention, le bâchage, le groupage et le dégroupage des conteneurs, le positionnement, l'emportage et le dépotage.

A.) Les activités principales

1.) Le Stevedoring

Encore appelé manutention bord, il regroupe toutes les opérations de manutentions des marchandises : bord /terre ; terre/bord ; bord/ bord exécutées sur les navires.

2.) L'aconage

Encore appelé manutention terre, l'aconage concerne les opérations de transfère des marchandises ou des conteneurs du sous palan des navires jusqu'au lieu d'entreposage (dans les magasins, sur le terre – plein, sur le parc Tampon Unique). Ces deux opérations se font par les dockers, les treuillistes, les chefs magasins et les chefs bords. La SOBEMAP exerce d'autres activités telles que les activités secondaires et les activités connexes.

B.) Les activités Secondaires et les activités connexes

1.) Le transit port et aéroport

Il regroupe l'ensemble des formalités douanières et administratives nécessaires à l'enlèvement et à la livraison des marchandises aux clients. On distingue deux types de transit :

* Le transit import qui se rapporte aux importations des marchandises et aux formalités de débarquement ;

* Le transit export qui est spécifique aux exportations ainsi qu'aux formalités à l'embarquement.

2.) La consignation maritime

Elle est une activité par laquelle la SOBEMAP représente au port de Cotonou quelques armements et veille à leurs intérêts en ce qui concerne leurs navires. Elle est consignataire des navires, et des cargaisons, s'occupe des formalités d'arraisonnement des navires, accomplit pour le compte de ces armatures toutes les formalités administratives relatives à la

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

réglementation en vigueur au port de Cotonou avant, pendant et après l'escale des navires. Elle surveille le déroulement de différentes opérations de traitement de ces navires. Elle surveille le déroulement des différentes opérations de traitements de ces navires dès l'accostage jusqu'à leurs appareillage. Elle assure donc la manutention des navires consignés, la collecte du fret à l'export si nécessaire, puis leur page les redevances portuaires et administratives. La direction de la consignation et du transit exerce tous ces activités dans le but de réduire le séjour des navires à quai.

Elle envoie à son armateur une facture comportant les charges portuaires, les charges pour la manutention, la charge diverses et les charges d'agences. Elle est rémunérée sur la base d'une commission.

3.) Les activités connexes

* Le gardiennage

A la réception des marchandises, la SOBEMAP vérifie la conformité des marchandises aux indications des manifestes et assure la garde de ces marchandises.

* Le groupage et le dégroupage des conteneurs

Le groupage consiste à réunir dans un même conteneur des marchandises de divers clients. Le dégroupage consiste à séparer des marchandises groupées auparavant.

* L'emportage et le dépotage des conteneurs

L'emportage consiste à remplir le conteneur des marchandises et à le plomber. Le dépotage consiste à ouvrir le conteneur et à le dégager de son contenu.

* Le transbordement des marchandises

Il consiste à faire passer des marchandises d'un navire à un autre.

* Transfert de véhicules de l'enceinte portuaire vers le PTU (Parc tampon Unique)

* Le bâchage et la protection des marchandises contre les intempéries dès leur stockage sur la terre - plein ;

* La location d'engins et la main d'œuvre ;

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- * Le nettoyage et la réparation des conteneurs ;
- * L'exploitation du parc engin ;
- * L'entreposage des marchandises.

1-2. Organisation de la SOBEMAP

A.) Le conseil d'administration

Au sein du conseil d'administration renferme huit directions techniques qui sont dirigés par directeurs assisté par leurs adjoints. Ainsi donc on peut citer :

- La Direction du Contrôle et de la Qualité (DCQ)

Elle est composée de trois services à savoir : Le service audit interne, le service statistique et études économiques, le service Contrôle et Qualité.

- La Direction des Affaires Administratives et sociales (DASS)

Elle est constituée de la section Economat, du service Contentieux du travail et du service œuvres sociales.

- La Direction Financière (DF)

Elle renferme en son sein le service comptabilité avec son adjoint, le service financier accompagné de son adjoint, le service budget.

- La Direction de l'Exploitation (DE)

Elle est constituée du service SADIN, le service Trafic Conventionnel, du sous direction Trafic Conteneur, du sous direction Matériel, du service Quai-1-2-3-4-5-Itin-PTU, le service Quai 6-7-Parc TC, le service GS-AG-EE.

- La Direction des Etudes et Contentieux (DEC)

Elle est composée du service des Etudes et Trafic, le service Contentieux et à son coté se retrouve l'adjoint service contentieux.

- La Direction Commerciale (DC)

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Elle regroupe le service commercial accompagné de son adjoint, le service marketing et l'adjoint service marketing.

- La Direction des Ressources Humaines (DRH)

Elle est constituée du service Bureau d'Embauche Unique, le service Formation Professionnel, l'adjoint service formation professionnel, service personnel, adjoint service personnel.

- La Direction de la Consignation et du Transit (DCT)

Elle regorge en son sein le service de consignation assisté de son adjoint, le service transit et l'adjoint du service transit.

B.) La Direction Générale

Elle coordonne toutes les activités de la Société, elle est dirigée par le Directeur Générale accompagné de son adjoint sous nomination du Président de la République du Bénin. Elle est composée du conseiller techniques, des cadres Rattachés, du service central des approvisionnements, du service Informatique et du service Communication.

Paragraphe 2 : Déroulement du stage

2-1. Environnement, moyens logistiques et restitution de stage

1.) Environnements

D'une façon générale, l'environnement est l'ensemble des contraintes internes et externes qui agissent favorablement ou non sur un système. Ces contraintes constituent de forces internes et externes qui peuvent être sources d'opportunités pour une entreprise et une menace pour d'autres. On distingue deux types d'environnements :

* Le micro environnement

* Le macro environnement

A.) Le micro environnement

Il est souvent plus restreint que le macro environnement et constitué spécifiquement des fournisseurs, des concurrents, et de la clientèle. Il regroupe aussi les partenaires relativement proches de la SOBEMAP.

1.) Les Fournisseurs

Nous distinguons d'une part les firmes internationales telles que Hyster, Caterpillar etc, qui fournissent à la SOBEMAP les engins de manutentions, les équipements et les pièces de rechanges et d'autre part les sociétés de fournitures de matériels de bureau et d'autres matières consommables sans oublier les sociétés prestataires de services de réparation et de maintenance.

La SOBEMAP traite aussi avec d'autres fournisseurs comme les banques dans la gestion de sa trésorerie, les assurances pour la couverture des risques liés à l'exploitation, le port autonome de Cotonou pour l'occupation du domaine portuaire.

2.) Les concurrents

Avec la libéralisation du trafic des conteneurs le 28/04/1998, la SOBEMAP s'est retrouvée dans un environnement concurrentiel avec deux autres sociétés privées qui sont : COMAN SA (Cotonou Manutention) filial du groupe MAERSK et la SMTC (Société de Manutention de Terminal à Conteneur) filial du groupe BOLLORE qui ont eu l'agrément de la manutention des conteneurs. En 2010, RORO Terminal a eu aussi l'agrément pour la manutention des véhicules de l'armateur GRIMALDI.

3.) La clientèle

Elle est l'ensemble des personnes physiques ou morales qui bénéficient des prestations de service ou de produit d'une entreprise et qui en retour s'obligent vers elle. Ainsi la Clientèle de la SOBEMAP est composée des consignataires, des armateurs, des sociétés agréées en transit, des transitaires, des opérateurs économiques et des particuliers.

B.) La macro environnement

1.) L'environnement économique

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Le port de Cotonou est un port à vocation régionale. Il se révèle être le débouché sur la mer le plus proche et le couloir d'accès le plus rapide, le moins accidenté pour les pays de l'hinterland tels que : le Mali, le Burkina- Faso et le premier port de transit de la République du Niger. Le port de Cotonou est également le port de relais et de transbordement le plus rapide vers le Nigéria. Compte tenu des atouts de la position géographique du port de Cotonou, le trafic maritime n'a cessé de s'accroître avec pour conséquence l'intensification des activités de manutentions.

L'environnement économique joue un rôle prépondérant dans la vie de la SOBEMAP, mais il est également nécessaire de se confronter au développement technologique.

2.) L'environnement politique

En tant que la Société d'Etat, la gestion de la SOBEMAP est fortement influencée par les décisions politiques prises au niveau de son ministère de tutelle. Elle a un rythme très lent quant à son adaptation au nouveau changement du marché, ce qui constitue pour elle une menace face à ses concurrents qui opèrent sur le marché. La stabilité politique due à l'avènement démocratique du Bénin en Février 1990, ainsi que l'instabilité politique survenue dans certains pays de la sous région tels que la Côte d'Ivoire, le Togo ont énormément contribué au développement du port de Cotonou ; ce qui constitue une opportunité pour la SOBEMAP.

2-2. Structure de la direction du contrôle et de la qualité (DCQ)

A.) Organisation et fonctionnement de la Direction du Contrôle et de la Qualité

La Direction du contrôle et de la Qualité est dirigée par un Directeur aidé dans ses fonctions par un Assistant, tous nommés par le Directeur Général. Elle est créée par la Décision n°037/2005/DG/SP du 26 juillet 2005 de la Direction Générale. Elle est composée de trois services opérationnels à savoir : Le service Audit Interne : Détaché de la Direction Générale ; le service Contrôle de la Qualité : Créé avec la DCQ par décision N°037/2005/DG/SP ; le service Statistiques et Etudes Economiques : Détaché de la Direction Commerciale.

1.) Attributions de la Direction du Contrôle et de la Qualité

La Direction du Contrôle et de la Qualité est chargée :

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- de concourir à l'élaboration et à la mise à jour des manuels de procédures des activités de toutes les structures de la société ;
- d'asseoir la démarche qualité de la SOBEMAP en vue de sa certification par métier aux normes ISO ;
- de contrôler et d'améliorer de façon continue la qualité des prestations de service fournies par la SOBEMAP ;
- d'effectuer des missions de contrôle de la qualité ;
- de diriger des missions d'évaluation, d'enquêtes de satisfaction des clients et préconiser éventuellement des mesures correctives ;
- d'asseoir le système de management environnemental à la SOBEMAP ;
- d'exécuter chaque année, des missions d'audit environnemental ;
- d'effectuer des missions d'audit interne ;
- de coordonner et de centraliser la production de toutes les données statistiques de l'entreprise ;
- d'assister tous les responsables de la société en leur fournissant des outils d'aide pour la prise des décisions tactiques et stratégiques ;
- de susciter l'élaboration et le suivi des tableaux de bord par métier à exécuter au niveau de chaque structure et, en cas de graves défaillances sonner l'alerte ;
- de mettre en place et de suivre un dispositif de veille stratégique ;
- d'exécuter toutes autres missions assignées par la hiérarchie et relevant de sa compétence.

2.) Attributions des services de la Direction du Contrôle et de la Qualité

* Le service Audit Interne

Le service Audit Interne est chargé de :

- contrôler et vérifier les opérations engagées, les procédures utilisées et les informations délivrées par les directions et services de la société ;

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- assister les responsables de la société dans l'exercice de leur fonction en leur fournissant des analyses, des appréciations et recommandations correctives et préventives sur les activités de la société en vue de : la protection des actifs sociaux contre les pertes de toutes sortes ; la fiabilité des informations comptables et financières ; la performance et l'efficacité des systèmes d'information et d'organisation ;
- rendre compte de sa mission au Directeur Général par voie hiérarchique.

*** Le Service Contrôle de la Qualité**

Le service Contrôle de la Qualité est chargé :

- de s'assurer que la politique qualité est bien communiquée et comprise au sein de l'entreprise et qu'elle est bien adaptée ;
- d'assurer la sensibilisation aux exigences du client dans toute la société ;
- de tenir la revue de direction ;
- de planifier, d'exécuter et de rendre compte au Directeur Général par voie hiérarchique des audits qualité ;
- de s'assurer que la politique environnementale est adoptée par tous et divulguée au sein de l'entreprise ;
- de planifier, d'exécuter et de rendre compte au Directeur Général les missions d'audit environnemental ;
- de suivre le développement du système de la veille stratégique au sein de l'entreprise.

*** Le Service Statistiques et Etudes Economiques**

Le service Statistique et Etudes Economiques s'occupe de la coordination, de la production et de la diffusion de toutes les informations statistiques d'une part, et de participer à la planification stratégique et aux études à caractère général d'autre part. A ce titre, ce service est chargé :

- d'assurer la collecte et le traitement des données statistiques au plan interne et sur l'environnement économique de l'entreprise ;

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- d'assurer la centralisation des recettes significatives de la SOBEMAP ;
- produire des données statistiques sur la gestion comptables des engins de manutention, sur les litiges maritimes, sur les marchandises transférées au dépôt douanes ou sur les états différentiels définitifs ;
- réaliser des études sur la clientèle de la SOBEMAP et / ou sur la mise en œuvre d'un tableau de bord.
- de concevoir, d'animer et d'exploiter des bases de données sur les activités de l'entreprise et sur son environnement ;
- de contribuer à traduire les enjeux opérationnels en outils d'aide à la décision ;
- d'élaborer les tableaux de bord par métier en vue de suivre le niveau de performance de l'entreprise ;
- de diriger les enquêtes de satisfaction- clients ou d'évaluation et de formuler à l'endroit de la hiérarchie des approches de solutions en cas de nécessité ;
- de réaliser des études périodiques, spécifiques et/ou prospectives sur la clientèle, sur le système d'exploitation et sur l'environnement concurrentiel de l'entreprise ;
- d'élaborer des modèles de prévisions (trafics, chiffres d'affaires, charges,...) ou procéder à des simulations de politique et analyser leur impact sur le chiffre d'affaires ;
- de participer à l'élaboration du plan stratégique de l'entreprise ;
- d'élaborer le rapport d'activités de l'entreprise ;
- d'élaborer et de suivre le dispositif de veille stratégique de la SOBEMAP.

3.) Organisation et Fonctionnement Service Statistique et Etudes Economiques

Le service Statistique et Etudes Economiques est dirigé par un chef service aidé dans ses fonctions par un Assistant, tous nommés par le Directeur Général sur proposition du Directeur du Contrôle et de la Qualité. Il comprend deux sections à savoir :

- La Section Collecte et Synthèse ;

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- La Section Traitement Informatique des Navires.

La Section Collecte et Synthèse a pour mission(CS) :

- d'assurer la collecte, la synthèse et le traitement de toutes les données statistiques liées aux activités de l'entreprise et à sa gestion ;
- de coordonner et de centraliser la production de toutes les données statistiques sur le chiffres d'affaires et le trafic manipulé ;
- de centraliser et de synthétiser les informations statistiques post- trafic (litiges maritimes, marchandises transférées en dépôt douane, états différentiels, etc.) ;
- de centraliser et de synthétiser les informations statistiques liées à la gestion des ressources humaines ;
- de mettre à jour les différentes bases de données relatives aux activités de l'entreprise et sur son environnement.

La Section Traitement Informatique des Navires a pour mission (TINA) :

- de suivre le mouvement des navires traités sur les quais en vue de leur attribuer un numéro d'identification pour permettre le traitement informatique de l'escale ;
- de vérifier la conformité entre les données inscrites sur les « time-sheet » et celles inscrites dans les rapports d'exploitation, les informations nécessaires à la comptabilité analytique ;
- de tenir à jour les informations statistiques sur la gestion des escales à savoir : main d'œuvre utilisée, moyens techniques, durée des opérations, tonnages manipulés, rendements, etc ;
- de faire le rapprochement des données statistiques des quais avec celles du service statistiques (période : trimestrielle, semestrielle et annuelle).

Les attributions du service Statistiques et Etudes Economiques, sont définies comme suit :

Ces attributions peuvent être résumées en deux fonctions essentielles :

- i. La collecte et le traitement des informations sur les plans internes et externe ;

ii. La conduite des études nécessaires à la prise de décision.

*** Description des attributions**

- Opérations de collecte et de traitement

La collecte et le traitement des informations se font à deux niveaux :

a.) Au plan interne

Il s'agit de produire par période et sous forme de tableaux statistiques des données relatives aux activités commerciales ou d'exploitation.

b.) Au plan externe

Plusieurs facteurs exogènes, en rapport avec l'environnement de l'entreprise ont une influence plus ou moins directe sur ses activités. Il s'agit de collecter des informations chiffrées ou non, sur l'environnement de l'entreprise pour : Connaître la position de l'entreprise par rapport à ses concurrents ; rassembler le maximum d'informations sur l'environnement économique de l'entreprise ; bref assurer une veille concurrentielle.

- Les études économiques

La collecte et le traitement des données aboutissent à la confection et la mise à jour de différentes bases de données. Ces données sont exploitées de multiples façons : Satisfaire les demandes d'informations émanant de diverses structures intérieures ou extérieures telles que : la Présidence, Ministères, Direction Générale, Centres de recherches, etc ; produire des rapports périodiques sur les activités commerciales ; réaliser des études spécifiques ou prospectives sur la clientèle ; élaborer des modèles de prévision et procéder à des simulations de politique et analyser leur impact sur le chiffre d'affaires

Section 2: Cadre théorique et méthodologique

Paragraphe 1 : Problématique, Objectifs et Hypothèses de l'étude

Cette partie est consacrée à la présentation de la problématique, des objectifs et hypothèses de l'étude.

1-1.) Problématique

La littérature économique actuelle met un accent particulier sur le caractère global et intégré du développement qui par ailleurs, pourrait se définir comme une action permanente et dynamique visant le progrès à multiples dimensions de la vie de l'homme. Parmi les dimensions auxquelles s'intéresse le développement de tout peuple à travers le monde, une attention de plus en plus grande est accordée à l'économie parce qu'elle constitue la base de toute organisation et de toute action qui engendre le progrès et le mieux être de l'humanité. Néanmoins, cette économie reçoit des contributions de toute part, entre autres des entreprises publiques qui constituent les vecteurs de développement économique et social d'un pays. Après leur indépendance, la plupart des Pays en voie de développement ont connu une expansion rapide du nombre et de l'importance relative des entreprises d'Etat, tout particulièrement en Afrique (Dwight et al, 2008). Beaucoup de ces pays procèdent en dehors d'autres méthodes de recouvrement des recettes (l'exploitation des mines, des ressources naturelles etc.), par la création des entreprises afin d'augmenter le volume des recettes de l'Etat. Au Bénin ces entreprises publiques participent à plus de la moitié des ressources à la formation du Produit intérieur brut(PIB) suite aux différentes activités qu'elles mènent au sein des différents secteurs soit, 34 ,67% dans le secteur tertiaire, 13,29% dans le secteur secondaire, 34,27 % dans le secteur primaire et 17,78% pour les services non marchands.(Orientation stratégique de développement du Bénin 2006- 2011). Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), soixante-quinze pour cent (75%) du commerce mondial en volume transitent par voie maritime. Ainsi, ce moyen se présente comme le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental. L'objectif primordial de toute entreprise étant la recherche du profit, il est important pour l'entreprise, de bien gérer toutes les ressources mises à sa disposition. Mais dans le cas des entreprises publiques, l'Etat poursuit d'autres objectifs que la maximisation des profits. Les gestionnaires de ces entreprises ont fréquemment pour

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

instructions, entre autres, de maintenir leurs prix à un faible niveau pour permettre aux consommateurs d'accéder à leurs services, d'augmenter leurs effectifs au-delà du nécessaire, d'investir et de s'implanter dans des régions moins développées, etc.

Ainsi, au Bénin celles-ci exercent des activités, non seulement dans les secteurs de l'électricité, des transports, des télécommunications, des finances mais aussi dans les secteurs portuaires et maritimes qui sont l'une des branches du secteur tertiaire. Le produit intérieur brut(PIB) du Bénin est constitué de plus de la moitié des ressources provenant exclusivement du secteur tertiaire soit 54,4% dont 60% provenant du domaine portuaire, maritime et une gestion optimale s'avère donc nécessaire. Le secteur portuaire et maritime constitue donc un maillon essentiel pour l'économie béninoise avec des potentialités incommensurables que seules les réformes courageuses peuvent contribuer à éclore. Ce secteur est constitué du Port Autonome de Cotonou(PAC) l'un des plus grands ports de la sous région et qui entretient sans doute de très bonne relations commerciales avec l'Europe, l'Amérique du Nord, du Sud, l'Asie et fait de Cotonou une « ville entrepôt » générant une intense activité d'échanges. Il dispose aussi d'une manutention et de logistique, du Conseil National des Chargeurs du Bénin(CNCB), de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime(COBENAM) et de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP) considérés comme poumon économique du Bénin de part son importance dans la mobilisation des ressources étatiques. Contribuant à plus de 80% des recettes douanières et plus de 80% des échanges commerciaux du Bénin avec l'extérieur s'effectuant par voie maritime, l'outil portuaire joue au niveau du secteur tertiaire et donc dans l'économie du Bénin, un rôle très important.

La Sobemap, de part son fonctionnement contribue considérablement aux recettes de l'État et donc à la constitution du budget. Plusieurs entreprises y mènent des activités en matière de manutention, de consignation, de transit, de relevage, de transport et d'avitaillement et par conséquent, sont impliquées dans ces opérations portuaires. Mais, leur contribution au développement économique et à l'émergence des autres secteurs n'a pas encore été suffisamment étudiée.

Par ailleurs, à l'échelle nationale, l'estimation de leur activité économique en matière de création de richesse n'est pratiquement pas perceptible. Une telle situation pourrait s'expliquer par le fait que l'utilisation de leur richesse est beaucoup plus orientée vers le développement

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

de la Sobemap, ce qui voile leur importance dans l'économie. Malgré sa position stratégique, son importance dans l'évolution de l'économie nationale demeure jusqu'à nos jours inexplorés. C'est dans cet optique que le présent mémoire intitulé « Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin » se propose d'analyser les interrelations entre l'évolution de l'activité portuaire de la Sobemap et celle de l'économie nationale. Quelles sont alors les interdépendances entre les activités portuaires de la Sobemap et les activités dans les différents secteurs de l'économie ? Comment les recettes fiscales influencent-elles l'activité économique au Bénin ? Telles sont les interrogations qui feront l'objet de la présente étude.

1-2.) OBJECTIFS ET HYPOTHÈSES

1-2-1.) Objectif général

L'objectif général de ce travail est d'analyser la contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à l'évolution de la croissance économique au Bénin.

1-2-2.) Objectifs spécifiques

Ils peuvent se formuler comme suit :

- OS1 : Mesurer l'effet des trafics portuaires (TP) de la SOBEMAP sur la croissance économique au Bénin.

- OS2 : Analyser l'effet des recettes fiscales (prélevées sur les marchandises portuaires) sur la croissance économique au Bénin.

1-3.) Hypothèses de recherche

Les objectifs spécifiques formulés ci-dessus nous permettent de formuler les hypothèses de recherche suivantes :

- H1 : Un Allègement des trafics portuaires de la SOBEMAP agit négativement sur la croissance économique au Bénin.

-H2 : Les recettes fiscales (prélevées sur les marchandises portuaires) influencent positivement et significativement la croissance économique au Bénin.

Paragraphe 2 : REVUE DE LITTÉRATURE

Cette partie vise à donner une présentation de la revue de littérature collectée dans le cadre de cette étude. Nous débiterons par la définition de la croissance économique puis la définition et la description des concepts portuaire. Ensuite, suivra un résumé des études théoriques et empiriques sur les interrelations entre l'activité de la Sobemap et la croissance économique et quelques approches théoriques de la fiscalité sur la croissance économique

2-1) Théories de la croissance

Les théories explicatives de la croissance sont relativement récentes dans l'histoire de la pensée économique. Ces théories ont conduit à mettre en avant le rôle primordial du progrès technique dans la croissance. Sur le long terme, seul le progrès technique est capable de rendre plus productive une économie (et donc de lui permettre de produire plus, c'est-à-dire d'avoir de la croissance). Toutefois, ces théories expliquent encore mal d'où provient ce progrès, et en particulier en quoi il est lié au fonctionnement de l'économie.

- L'école classique

La plupart des économistes de l'école classique, au début de la révolution industrielle, pensaient qu'aucune croissance ne pouvait être durable, car toute production devait, selon eux, inexorablement converger vers un état stationnaire. C'est ainsi le cas de David Ricardo pour qui l'état stationnaire était le produit des rendements décroissants des terres cultivables, ou encore pour Thomas Malthus qui le liait à son « principe de population ».

Toutefois, Adam Smith, à travers son étude des effets de productivité induits par le développement de la division du travail, laissait entrevoir la possibilité d'une croissance ininterrompue. Et Jean-Baptiste Say écrivait « Remarquez en outre qu'il est impossible d'assigner une limite à la puissance qui résulte pour l'homme de la faculté de former des capitaux ; car les capitaux qu'il peut amasser avec le temps, l'épargne et son industrie, n'ont point de bornes. » (Traité d'économie politique, Livre I, chapitre XII).

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

.Le progrès technique comme résidu : modèle de Solow

Robert Solow a été le premier à proposer un modèle formel de la croissance. D'inspiration néoclassique, ce modèle se fonde sur une fonction de production à deux facteurs : le travail et le capital. La production résulte donc exclusivement de la mise en combinaison d'une certaine quantité de capital (moyens de production) et de travail (main d'œuvre). Le modèle de Solow se fonde sur l'hypothèse que les facteurs de production connaissent des rendements décroissants, c'est-à-dire qu'une augmentation de ceux-ci dans une certaine proportion engendre une augmentation dans une proportion plus faible de la production. Il pose également comme hypothèse que les facteurs de production sont utilisés de manière efficace par tous les pays. En posant que la population connaît un taux de croissance que Solow qualifie de « naturel » (non influencé par l'économie), le modèle déduit trois prédictions : Augmenter la quantité de capital (c'est-à-dire investir) augmente la croissance, avec un capital plus important, la main-d'œuvre augmente sa productivité (dite apparente). Les pays pauvres auront un taux de croissance plus élevé que les pays riches. Ils ont en effet accumulé moins de capital, et connaissent donc des rendements décroissants plus faibles, c'est-à-dire que toute augmentation de capital y engendre une augmentation de la production proportionnellement plus forte que dans les pays riches. En raison des rendements décroissants des facteurs de production, les économies vont atteindre un point où toute augmentation des facteurs de production n'engendrera plus d'augmentation de la production. Ce point correspond à l'état stationnaire. Solow note toutefois que cette troisième prédiction est irréaliste : en fait, les économies n'atteignent jamais ce stade, en raison du progrès technique qui accroît la productivité des facteurs. Les théories récentes cherchent précisément à rendre ce facteur endogène c'est-à-dire à construire des modèles qui expliquent son apparition. Ces modèles ont été développés à partir de la fin des années 1970 notamment par Paul Romer, Robert E. Lucas et Robert Barro. Ils se fondent sur l'hypothèse que la croissance génère par elle-même le progrès technique. Ainsi, il n'y a plus de fatalité des rendements décroissants : la croissance engendre un progrès technique qui permet que ces rendements demeurent constants. La croissance, si elle génère du progrès technique, n'a donc plus de limite. À travers le progrès technique, la croissance constitue un processus qui s'auto-entretient. Ces modèles expliquent que la croissance engendre du progrès technique par trois grands mécanismes. Premièrement, le learning by doing : plus on produit, plus on apprend à produire de manière efficace. En produisant, on acquiert en particulier de l'expérience, qui

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

accroît la productivité. Deuxièmement, la croissance favorise l'accumulation du capital humain, c'est à dire les compétences possédées par la main d'œuvre et dont dépend sa productivité. En effet, plus la croissance est forte, plus il est possible d'accroître le niveau d'instruction de la main-d'œuvre, en investissant notamment dans le système éducatif. D'une manière générale, la hausse du niveau d'éducation de la population - par des moyens publics ou privés - est bénéfique. Troisièmement, la croissance permet de financer des infrastructures (publiques ou privées) qui la stimulent. La création de réseaux de communication efficaces favorise par exemple, l'activité productive. Source : DGAE, 2013. Ces modèles sont toutefois très frustes en ce qu'ils n'expliquent pas les mécanismes précis qui font que la croissance économique stimule le progrès technique. En particulier, chacun des modèles de ces théories ne s'attache qu'à un seul mécanisme liant progrès technique et croissance. Comme le notent Dominique Guellec et Pierre Ralle, « Le modèle général recouvrant l'ensemble des formes du progrès technique est sans doute trop complexe pour être élaboré, ce qui limite la portée des résultats obtenus puisque les interactions entre plusieurs formes existantes sont ignorées ».

2-1-1) Quelques déterminants de la croissance

On peut distinguer plusieurs types de déterminants à la croissance. Parmi eux, on peut citer : les richesses naturelles, l'environnement extérieur, la population, l'innovation, l'investissement, la connaissance, la cohérence du développement etc. Les principales conclusions des travaux de Xavier Sala-i-Martin, économiste espagnol spécialiste de la croissance, confirment qu'il n'y a pas qu'un seul déterminant simple de la croissance économique. Xavier Sala-i-Martin avance par ailleurs que le niveau initial est la variable la plus importante et la plus robuste. C'est-à-dire que, dans la plupart des cas, plus un pays est riche, moins il croît vite. Cette hypothèse est connue sous le nom de convergence conditionnelle. Il considère également que la taille du gouvernement (administration, secteur public) n'a que peu d'importance. Par contre, la qualité du gouvernement a beaucoup d'importance : les gouvernements qui causent l'hyper-inflation, la distorsion des taux de change, des déficits excessifs ou une bureaucratie inefficace ont de très mauvais résultats. Il ajoute également que les économies plus ouvertes tendent à croître plus vite. Enfin, l'efficacité des institutions est très importante : des marchés efficaces, la reconnaissance de la propriété privée et l'état de droit sont essentiels à la croissance économique.

2-1-2.) Quelques approches théoriques de la fiscalité sur la croissance

Pour Adam SMITH, « l'impôt peut entraver l'industrie du peuple et le détourner de s'adonner à certaines branches de commerce ou de travail, qui fournirait de l'occupation et des moyens de subsistance a beaucoup de monde. Ainsi, tandis que d'un côté il oblige le peuple à payer, de l'autre côté il diminue ou peut - être anéantit quelques - unes des sources qui pourraient le mettre plus aisément dans le cas de le faire ». Depuis, la plupart des économistes tentent à considérer que la fiscalité pénalise la croissance économique (les économistes de l'offre avec Laffer en tête.) Les effets attendus de la fiscalité sur la croissance varient en fonction du cadre théorique retenus (modèle de croissance néoclassique ou de croissance endogène), du facteur de production soumis à l'impôt (impôt sur le capital ou impôt sur le travail), des techniques de production ou du processus d'accumulation du capital humain. Dans la filiation du modèle de croissance néo - classique de Solow (1956) à taux d'épargne exogène des auteurs comme Sato (1967), Krzyzaniak (1967) et Feldstein (1974) ont étudié les effets de la fiscalité sur la croissance. Chamley (1986) et Judd (1985), quant à eux, utilisent des modèles à taux d'épargne endogène [Ramsey (1928)]. Selon ces modèles, la fiscalité agit sur le taux de croissance dans la phase transitoire, et sur le niveau de revenu par tête de l'état régulier

Source : DGAE – MFE 2013

2-2.) Interrelation entre l'activité de la Sobemap et la Croissance

Economique

2-2-1.) Contributions théoriques

La Sobemap, 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. Le 26 juin 2007, avait eu lieu un séminaire gouvernemental portant sur le thème ``Réflexions sur la Compétitivité de la Sobemap : Entraves et Solutions" dans l'optique d'une gestion stratégique pour l'amélioration continue des performances de la Sobemap. Il était question d'assurer la compétitivité de la Sobemap par rapport aux autres entreprises

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

portuaires, à travers une coordination efficiente de tous les acteurs portuaires selon les orientations stratégiques du Gouvernement. En dépit de cette volonté politique affichée et malgré les efforts consentis ces dernières années, la Sobemap continue de faire face à des dysfonctionnements majeurs qui induisent des pertes de recettes et des manques à gagner pour l'économie nationale et le bien-être des populations. Ces dysfonctionnements se situent sur le plan de la gestion de la dite société et sur celui de l'exploitation portuaire. Quelques problèmes clés sont mis en exergue à savoir le manque d'efficacité dans l'exercice de l'autorité au sein des services de la Sobemap, l'absence ou faible appropriation des outils modernes de gestion administrative et financière, les durées de séjour prolongées des marchandises en zone portuaire, les conteneurs en particulier, les attentes anormalement prolongées de navires sur rade, le faible développement des investissements privés dans l'aménagement des infrastructures de la Sobemap, la lourdeur des procédures douanières et d'enlèvement ou d'expédition des marchandises. Tous ces problèmes ajoutés aux facteurs extérieurs liés aux transports maritimes internationaux font des réformes portuaires un impératif catégorique. C'est sans doute ce que Millenium Challenge Account (MCA) a compris en acceptant de construire deux quais avec un terminal et en confier la gestion à un concessionnaire. D'ici peu le Bénin disposera de deux quais, pour une question de compétitivité parce que ces quais serviront maintenant mais aussi dans 20 à 50 ans. Il est plus rentable de venir avec de gros navires au port et à partir de là faire le dispatching vers les autres destinations. L'évolution au niveau international impose au Bénin plus de performance. Dans les années à venir, il y aura un développement plus accru du transport maritime comme élément fondamental d'accroissement du commerce international ; Il est donc de notoriété publique que la Sobemap 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.

2-2-2.) Travaux empiriques

Il n'y a pas de conformité dans les études empiriques sur la relation existante entre le port et la croissance économique. Ainsi, un certain nombre d'études empiriques a mis en évidence le lien entre le port et la croissance économique. Dans l'analyse de la relation entre le port et la croissance, la plupart des auteurs ont utilisé des modèles macro-économétriques où ils ont cherché à montrer la corrélation entre le niveau de croissance et l'activité portuaire de la Sobemap.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Ainsi, Soumanou Toléba, Directeur Général de la Sobemap, en 2013 a montré que la Sobemap fait partie aussi des poumons de l'économie béninoise. Dans "Prévision de trafics et planification des infrastructures portuaires : Expérience en Méditerranée occidentale" Jesús PONCELA a effectué une étude afin de planifier les infrastructures et de prévoir les recettes. Dans le schéma utilisé dans cette étude, il apparaît que le trafic concret et spécifique reste le principal objectif visé. Cependant, l'ensemble de l'exercice est devenu plus cohérent, grâce aux relations étroites entre le trafic maritime et le commerce extérieur. Le secteur économique du trafic maritime comporte une variable fondamentale proche, qui est le commerce extérieur, et une variable déterminante, qui est la croissance. L'utilisation d'un modèle économique permettant de prévoir l'évolution du commerce extérieur représente un cadre de référence afin d'obtenir des informations cohérentes en ce qui concerne les trafics entre eux et les trafics maritimes avec une croissance économique déterminée. 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 n'affectent pas directement le commerce extérieur, 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 le MIDE (Macro-économique intersectoriel d'Espagne). Le MIDE est un modèle d'équilibre général 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. Source : DGAE, 2014

Deux étudiants DOUMEFIO Hervé et KPEHOUNTON Immaculée(2008) en fin de formation en statistique à l'ENEAM, ont abordé autrement la question relative au port. En effet, ils ont

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

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 bonne 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 Nigéria et aux différentes mesures prises, en vue de la modernisation de la Sobemap. 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 la Sobemap, 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 construction de même que les trafics de véhicules et les navires porte conteneur ne sont pas créateurs de richesse. Source : DGAE, 2014

Cependant, différentes statistiques essentiellement mesurées en tonnage permettent de voir l'effet de la Sobemap 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 3: Méthodologie de l'étude

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

3-1.) Méthode d'analyse

Il s'agit dans cette sous section d'exposer le modèle servant de référence pour notre analyse. D'une manière générale il s'agira d'expliquer la croissance par rapport à l'évolution du trafic portuaire de la SOBEMAP et des recettes fiscales au Bénin. Théoriquement, la formulation de ce modèle part nécessairement de la fonction de production de Cobb Douglas qui exprime la production en fonction du travail et du capital. Dans notre étude, les volumes du travail et du capital seront mesurés respectivement par les trafics portuaires T_p et les recettes fiscales R_f , car elle permet d'avoir des élasticités constantes par une linéarisation logarithmique. Elle se présente comme suit : $Y = f(T_p ; R_f)$ avec : $Y =$ Produit Intérieur Brute (en Fcfa) ; $T_p =$ Trafic Portuaires(en Fcfa) ; $R_f =$ Recettes Fiscales (en Fcfa).

3-2.) Spécification du modèle et choix des variables

3-2-1.) Modèle économétrique

Le modèle empirique qui découle de cette fonction et qui sera testé dans le cadre du présent travail s'écrit de la façon suivante :

$$\ln\text{PIB}_t = a_0 + a_1 \ln T_{p_t} + a_2 \ln R_{f_t} + U_t$$

Avec U_t : le terme d'erreur (ensemble des variables omises et dont l'influence sur la croissance est non négligeable). Au regard de la revue de la littérature, les trafics portuaires et les recettes fiscales ont un effet positif sur la croissance dans les modèles

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Tableau 1 : Hypothèses sur les signes des coefficients des variables

Variabiles	Dénomination	Signes attendus
Trafics Portuaires	Tp	+
Recettes Fiscales	Rf	+
PIB	Y	Expliqué

Source : Réalisé par les auteurs, 2015.

3-2-2.) Choix des variables

3-2-2-1.) La variable expliquée : le Produit Intérieur Brut (PIB)

Nous suivrons l'évolution de la production annuelle totale d'une année à une autre. Au niveau des secteurs, il s'agit de la production mesurée en volume et en pourcentage du PIB totale. Elle constitue l'output de la production de chaque secteur et caractérise l'intensité de leur activité. Un grand volume de production conduit à une grande rentabilité si les facteurs de productions sont utilisés de manière efficiente. Une croissance évolutive devrait avoir un effet d'entraînement sur les finances publiques. Le signe attendu de la variable PIB réel peut être le signe positif. La théorie stipule que les investissements peuvent avoir un effet positif sur la croissance économique. Le signe attendu ici est en principe le signe positif.

3-2-2-2.) Les variables explicatives

- **Les Trafics Portuaires** : Il s'agira ici de suivre sur une période donnée, les mouvements de toutes les marchandises qui sont enregistrés au niveau de la Sobemap. Le trafic des produits alimentaires, du coton, des engrais et insecticides, des matériaux de construction de même que les trafics des véhicules d'occasion et des navires (porte conteneur) sont plus créateurs de richesse au niveau de la dite structure. Contribuant à plus de 90%des recettes douanières, le trafic portuaire peut avoir un effet positif sur la croissance. Le signe attendu ici est le signe positif. Il en est de même pour les importations.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- **Les Recettes Fiscales** (prélevées sur les marchandises portuaires) :Elles représentent les prélèvements obligatoires sur les biens ou les revenus des personnes physiques ou morales en vue de la couverture des charges publiques, eu égard à leurs capacités contributives, sans contrepartie directe, individuelle et personnelle. Elle est composée des recettes douanières, taxes directe et indirecte puis des recettes non fiscales. Etant donné que les ressources de la fiscalité béninoise représentent plus de 80% des recettes publiques, on devrait s'attendre à ce que la fiscalité ait un impact positif sur la croissance économique. Communément appelé « Poumon » de l'économie béninoise, le signe attendu ici est également le signe positif.

3.3) Sources des données et présentation de la méthode d'estimation

Les données retenues vont de 1984 à 2014 pour tenir compte de la disponibilité des données concernant toutes les variables de l'étude. Cette période fournit une série de 31 données annuelles pour chaque variable permettant d'assurer une bonne robustesse des tests économétriques. Ces statistiques sont prélevées dans les sources suivantes : Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE) ; La Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP) ; BCEAO. L'étude utilise l'outil économétrique pour tester les relations entre les variables. A cet effet, la méthode d'estimation retenue pour la relation spécifiée plus haut se fait en six grandes étapes :

-Test de stationnarité de Dickey Fuller Augmented (ADF) : Une série chronologique est stationnaire si son espérance et sa variance restent inchangées dans le temps. Le test de racine unitaire indique l'ordre d'intégration des séries.

-Test de cointégration à la Hendry et MCE : L'analyse de la cointégration permet d'appréhender clairement la relation entre deux variables. Les séries X_t et Y_t sont cointégrés si et seulement si : Ces séries sont affectées d'une tendance stochastique de même ordre d'intégration. La cointégration à la Hendry est une méthode à une seule étape : L'estimation du modèle à correction d'Erreur(MCE) après avoir retenu l'hypothèse.

-Test de causalité de Granger : Au niveau théorique, la mise en évidence de relations causales entre les variables économiques fournit des éléments de réflexion propices à une meilleure compréhension des phénomènes économiques.

-Test de normalité de Jarque Bera : Il est utile de vérifier dans un travail de recherche, la normalité des erreurs surtout pour le calcul des intervalles de confiance et aussi pour effectuer les tests de student sur les paramètres. Le test de Jarque et Bera (1984) fondé sur la notion de Skewness (asymétrie) et de Kurtosis (aplatissement), permet de vérifier la normalité d'une distribution statistique.

-Test de Significativité : Les variables explicatives retenues dans le cadre de l'étude peuvent être non significatives dans l'explication de la variable dépendante du modèle, la significativité de chacune des variables explicatives est déterminée par la lecture des probabilités critiques qui seront inférieures à 5 % ou les « t - Statistic » qui seront supérieurs à 1,96 et la significativité globale du modèle, elle est déterminée à travers la valeur prob (F - Statistic) qui doit être inférieure à 5 %.

-Test d'homoscédasticité de White: Le Test d'homoscédasticité est utile dans la mesure où il permet de détecter et de corriger l'hétéroscédasticité des erreurs. Le modèle est homoscédastique si probabilité est supérieure à 5%. Dans le cas où la probabilité est inférieure ou égale à 5% le modèle est hétéroscédastique.

Chapitre2 : Présentation et analyse du rôle économique, économétrique de la contribution de la SOBEMAP à la croissance économique au Bénin

Sectoin1 : Présentation et analyse du rôle économique du trafic portuaire de la SOBEMAP

Cette section examine l'architecture de l'économie béninoise à travers les secteurs et acteurs du trafic portuaire (paragraphe1) ; l'évolution de la croissance économique, des recettes fiscales au Bénin (paragraphe2) et des trafics portuaires de la Sobemap.

Paragraphe1 : L'économie béninoise, secteurs et acteurs du trafic portuaire

Cette section présente l'économie béninoise à travers la structure du PIB, la contribution sectorielle au PIB.

1-1.) Structure du PIB : prépondérance du secteur informel

L'économie béninoise se caractérise par un fort taux d'informel. Le secteur agricole est entièrement informel de même que les secteurs industriel et tertiaire où, il existe une part très importante du secteur non enregistré. Le fort développement du secteur informel a un impact négatif sur la mobilisation des ressources internes. D'une part, il est susceptible de se soustraire de ses obligations fiscales en payant moins ou pas du tout d'impôt et d'autre part, du fait de la concurrence souvent déloyale qu'il exerce au secteur formel. Par ailleurs, en contribuant à la réduction de la marge budgétaire, le poids du secteur informel béninois compromet par ricochet les efforts de lutte contre la pauvreté et la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Source : INSAE, 2011

1-1-1.) Contribution sectorielle au PIB

Sur la période de 2000 à 2010, la structure de l'économie béninoise a été caractérisée par : (i) un secteur primaire contribuant en moyenne à 32,8% du PIB. Toutefois, cette part du secteur primaire s'est inscrite dans une tendance baissière continue en passant de 34,6% en 2001

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

à 32,4% en 2010. Cette situation est fortement liée aux perturbations enregistrées dans la filière cotonnière ; (ii) un secteur secondaire embryonnaire et dont la contribution à la formation du PIB est de 13,2% environ en moyenne annuelle de 2001 à 2010. Ce secteur affecté par les effets des contre performances des campagnes cotonnières notamment celle de 2005/2006 et de la crise énergétique, a enregistré une baisse, étant donné que l'industrie béninoise reste principalement dominée par les usines d'égrenage du coton et les huileries dont la matière première est la graine de coton et ses dérivés ; un secteur tertiaire représentant en moyenne 35,6% du PIB. Ce secteur est essentiellement porté par le commerce avec environ 47% de la contribution du secteur, les transports et les télécommunications avec 22% et les autres services marchands avec 26%. L'une des particularités du régime fiscal du Bénin est l'exonération de la plupart des revenus agricoles. Cette situation s'expliquerait par le fait que le secteur agricole est dominé par des exploitations de petites tailles et des cultures de subsistance. Source : INSAE, 2011

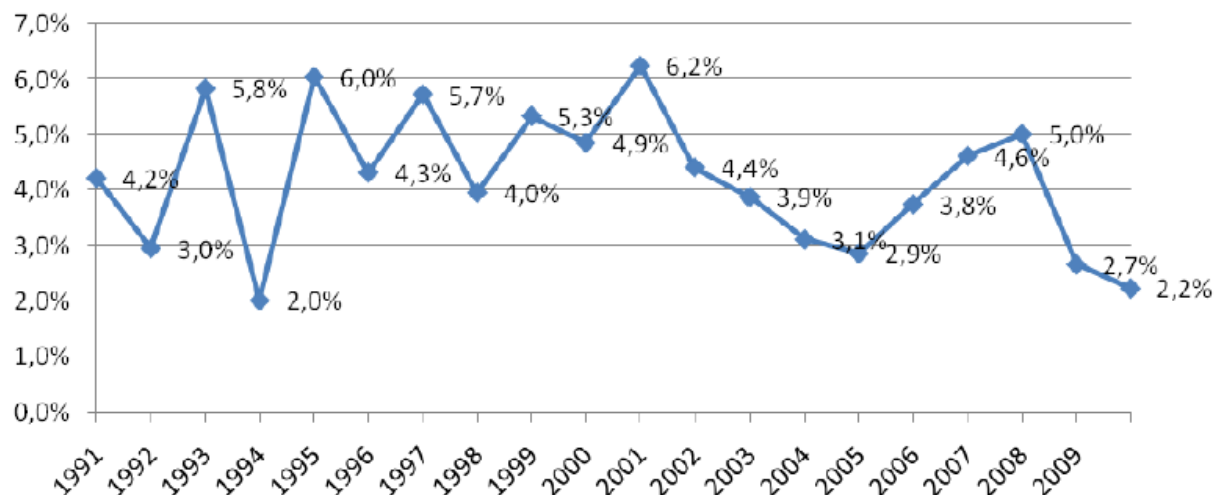
Paragraphe2: Evolution de la croissance économique, des recettes fiscales et du trafic portuaire au Bénin

2-1.) Evolution du taux de croissance de 1991 à 2009 au Bénin

Le produit intérieur brut béninois a connu une évolution erratique tout au long de la période 1990-2009. Après avoir enregistré une croissance moyenne de 4,7% de son PIB sur la période 1990-2001 avec une tendance haussière, l'économie béninoise est entrée dans une phase de ralentissement.

<wq

Graphique 1: Evolution du taux de croissance de 1991 à 2009



Source : Compte nationaux, INSAE, 2009

En effet, s'affichant à 6,2% en 2001, le taux de croissance du produit intérieur brut a évolué continuellement à la baisse avant de s'effondrer en 2005 pour s'établir à 2,9%. La période 2005-2009 a été d'abord marquée par une phase d'accélération et ensuite une phase de décélération en liaison avec la crise financière internationale. Les caractéristiques dominantes de l'activité économique sur cette période sont, d'une part, le poids de l'économie populaire dite secteur informel qui constitue près de 72% du PIB et d'autre part, sa rigidité, tant en ce qui concerne la structure des ressources que des emplois du PIB.

2-2.) Evolution des recettes fiscales de 2000 à 2011

Les recettes fiscales de porte ont d'abord connu une évolution en dents de scie au titre des trois (3)

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Tableau2: Evolution des recettes fiscales de 2000 à 2011

(en %)	2000-2002	2003-2005	2006-2008	2009-2011
Recettes fiscales	11,9	4,8	14,0	2,8
Recettes de la Douane	9,7	4,8	14,2	-0,1
Taxe sur valeur ajoutée	3,3	3,1	14,1	-2,7
Droit de douane	23,5	0,1	16,3	-2,4
Recettes des Impôts	14,7	4,7	13,7	5,9
Impôt sur les revenus non salariaux	12,6	4,0	12,1	-0,3
Impôt sur salaires	14,3	6,3	10,8	4,2
Taxes sur biens et services	16,2	7,9	14,1	10,7

Source :DGID, DGDDI et traitement du consultant(2013)

Premières périodes triennales avant de connaître globalement une baisse de 0,1%, que nous pouvons assimiler à une stagnation, au titre de la période 2009-2011. En ce qui concerne les recettes fiscales intérieures, la même tendance haussière en dents de scie est observée au titre des quatre périodes triennales de l'étude, avec un taux d'accroissement de 5,9% pour le quatrième triennal. Les impôts sur les revenus non salariaux ont connu une baisse de 0,3%, alors que les taxes sur biens et services se sont accrues de 10,7% par rapport à la période précédente, en dépit des effets pervers de la crise internationale. Nous pouvons donc affirmer que la politique fiscale est aussi un facteur important des recettes fiscales. Sur la période de 2000 à 2011, les recettes fiscales ont globalement évolué à la hausse mais en dents de scie. On note un taux de croissance maximum de 14% au titre de la période 2006-2008 et un taux minimum de 2,8% pour le triennal 2009-2011, les recettes fiscales douanières représentent de façon quasi stable, environ 55% des recettes fiscales sur la période de 2000 à 2011. Il s'ensuit que les recettes fiscales seraient influencées par l'évolution des importations, et non par la production nationale. Les Etats membres de l'UEMOA et le Bénin en particulier doivent mettre en œuvre des réformes économiques et fiscales pour densifier leur production nationale en vue de l'atteinte de ces objectifs. Le précédent constat amène à analyser la structure des

échanges commerciaux du Bénin en vue d'identifier les principaux partenaires et les produits phares qui contribuent significativement aux recettes fiscales de porte.

2-3.) Evolution du trafic portuaire de la Sobemap entre 2013 et 2014

2-3-1.) Trafic manipulé par catégorie de marchandises

L'analyse du trafic manipulé par catégorie de marchandises révèle que l'augmentation de 89384 tonnes de trafic observée au cours de l'année 2014 par rapport à l'année 2013 est essentiellement due respectivement à une augmentation des importations : de 243393 tonnes de riz dont (en sacs ou en vrac) ; de 1518 tonnes de conteneurs.

Cette tendance haussière des importations a été toutefois ralentie par une réduction de 400,752 tonnes des exportations de véhicules et pièces et de 4013,078 tonnes de conteneurs et Bolsters par rapport à la même période de l'année dernière, ramenant le solde des importations à 35670,121 tonnes. La situation comparée du trafic manipulé par catégorie de marchandises entre l'année 2013 et 2014 se présente comme suit :

2-3-2.) Trafic manipulé par pays destinataires ou expéditeurs

L'analyse du trafic global manipulé par pays montre que sur 89907,24 tonnes d'augmentation des importations au cours de l'année 2014 par rapport à l'année 2013 ; 9,512 et 50502,743 tonnes sont en provenance ou à destination du TOGO et des autres pays, soit 100% et 97% du volume total des importations. Le reste, soit 93763,993 et 555,205 tonnes sont induit par le BENIN et le NIGERIA.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Tableau 4 : Tonnages manipulés par pays à l'import et à l'export en tonnes

PAYS	IMPORT		Taux d'accr %	EXPORT		Taux d'accr %	IMPORT + EXPORT		Taux d'accr %
	2013	2014		2013	2014		2013	2014	
BENIN	281.795,188	377.688,834	25%	24 422,652	17 146,723	-	306217,840	399 981,832	23%
NIGER	263.026,142	213 500,132	-	112,175	3,428	-	263138,317	213 503,560	-23%
NIGERIA	2 464,107	3 004,342	18%	0,000	14,970	100	2 464,107	3 019,312	18%
TOGO	0,000	9,512	100	0,000	0,000	-	0,000	9,512	100%
BURKINA	131,579	48,599	-	0,000	0,000	-	131,579	48,599	-171%
MALI	60,200	0,000	-	0,000	0,000	-	60,200	0,000	-
AUTRES	56,826	31 522,321	100	1 291,521	20328,76	94%	1 348,347	51 851,090	97%
TOTAUX	547534,042	625 773,740	13%	25826,348	37493,89	31%	573360,390	663 267,630	14%

Source : Service Statistiques et Etudes Economiques, Sobemap, 2014

Section 2 : Analyse économétrique du rôle des trafics portuaires de la SOBEMAP sur la croissance économique au Bénin

Dans la section 2, il ressort que le niveau de croissance économique d'un pays peut être appréhendé à travers le Produit Intérieur Brut (PIB). Plusieurs variables peuvent expliquer la croissance du PIB, mais nous ne retiendrons que l'effet des trafics portuaires et des recettes fiscales (prélevées sur les marchandises portuaires). Ainsi cette section abordera la présentation du modèle et l'analyse des résultats (paragraphe 1) avant de passer aux recommandations et suggestions (paragraphe 2).

Paragraphe1 : Présentation du modèle et analyse des résultats

1.) Présentation du modèle

1-1.) Rappel du modèle

Comme spécifié dans le second chapitre de la partie I, le modèle retenu pour l'analyse de la contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la croissance économique au Bénin dans le cadre du présent travail est :

$$\mathbf{Ln PIB}_t = \mathbf{a}_0 + \mathbf{a}_1 \mathbf{lnTp}_t + \mathbf{a}_2 \mathbf{lnRf} + \mathbf{U}_t (\mathbf{E})$$

Avec : **PIB** = Produit Intérieur Brut (Valeur Ajoutée en Fcfa) ; **Tp** = Trafics portuaires (en Fcfa courant, trafic des marchandises), **Rf** = **Recettes Fiscales** (en Fcfa courant), $\hat{\mathbf{a}}_1$; $\hat{\mathbf{a}}_2$; $\hat{\mathbf{a}}_3$ les paramètres à estimer.

1-2.) L'estimation

Comme souligné en section 2 du chapitre I, l'étude utilise l'outil économétrique pour tester les relations entre les variables. A cet effet, la méthode d'estimation retenue pour la relation spécifiée plus haut se fait en quatre grandes étapes : Identification de l'ordre d'intégration des séries à l'aide du test de racine unitaire de Dickey et Fuller ; test de cointégration à la Hendry en une seule étape et le modèle à correction d'erreur ; mise en évidence des relations de

causalité entre les variables à l'aide du test de causalité de Granger ; test de normalité de Jarque Bera, test d'homoxédacité de white. Toutefois il sera procédé à la vérification de la significativité de chacune des variables et du modèle dans son ensemble. Les différents tests sont effectués grâce au logiciel Eviews 7.

2.) Analyse des résultats

Dans cette section il sera procédé à la présentation des résultats des estimations puis passer à leurs analyses.

2-1.) Présentation des résultats

Dans cette sous section nous allons déterminer l'ordre d'intégration des variables ; vérifier la cointégration et la validation des hypothèses.

2-1-1.) Détermination de l'ordre d'intégration des variables

Depuis que l'économétrie a perçu, que la validité des estimations est tributaire de la stationnarité des variables ; il est recommandé de toujours commencer par chercher l'ordre d'intégration des variables dans tout travail d'économétrie.

2 -1- 2.) Règle de décision

La détermination de l'ordre d'intégration des variables est faite suivant les tests de racine unitaire. A ces tests, appliqués à l'aide du logiciel **Eviews (version 7)** sont attachés des règles de décision précises permettant de se prononcer sur l'ordre d'intégration des variables. Dans les différents tests appliqués ici, le nombre de retards retenus est celui correspondant au test pour lequel la statistique Akaike (Akaike info criterion) est la plus faible. Le nombre de retards étant retenu sur la base de la statistique Akaike, la stationnarité de la variable est jugée à partir de la comparaison entre les probabilités ADF (Augmented Dickey Fuller test statistic) et critical value (Mackinnon Critical Values for rejection of Hypothesis of a unit root. c'est - à - dire la valeur critique Mackinnon) au seuil de 5%. L'alternative d'hypothèses qui se présente à l'issue du test est la suivante :

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

H₀: racine unitaire ou non stationnarité.

H₁ : non racine unitaire ou stationnarité.

Si **P(ADF) >5%** alors l'hypothèse **H₀** est acceptée. Par conséquent la série est non stationnaire.

Si **P(ADF) <5%** alors l'hypothèse **H₁** est acceptée. Cela traduit la stationnarité de la série.

Les tests sont appliqués à niveau, puis en différence, au cas où il y aurait présence de racine unitaire à ce premier stade. L'étude de la cointégration se fait sur la base du même ordre d'intégration des variables. Une fois l'ordre d'intégration connu, la relation de long terme entre les variables est estimée. Le résidu de cette estimation est soumis aussi au test de racine unitaire. Si le résidu est stationnaire on est en présence de cointégration. Des Modèles à Correction d'Erreur peuvent être élaborés et estimés à partir de la relation de long terme estimée. Les MCE fournissent les élasticités des variables aussi bien pour le court terme que pour le long terme, qui traduit le degré d'influence des variables exogènes sur la variable endogène. Si le résidu n'est pas stationnaire alors il n'y pas de relation de cointégration entre les variables. L'étude considère le seuil de 5% pour la validation des différentes hypothèses.

2-1-3.) Tests de stationnarité

Par souci de synthèse et compte tenu du nombre important des tests appliqués, le tableau 1 ci-dessous résume les résultats des tests de racine unitaire appliqués à niveau à l'ensemble des variables.

Tableau 5 : Résultats des tests de stationnarité à niveau

Variables	Probabilité(ADF)	Résultats	Nombre de retard
ln Pib	0,9996	ln Pib n'est pas I(0)	01
ln Tp	0,9991	ln Tp n'est pas I(0)	01
ln Rf	0,7607	ln Rf n'est pas I(0)	01

NB I(0) = intégré d'ordre zéro

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Source : Réaliser par les auteurs 2015

Les tests de racine unitaire sur toutes les variables aboutissent aux résultats suivants : $P(ADF) > 5\%$ pour les variables $\ln \text{Pib}$; $\ln \text{Tp}$; $\ln \text{Rf}$.Il en découle qu'aucune variable n'est stationnaire à niveau. Probablement elles seront intégrées d'ordre 1. L'examen de l'ordre d'intégration des variables se poursuit en différence première et pour toutes les variables dans un souci de lecture d'un même niveau d'intégration. Les différents résultats obtenus à l'issue de ce test se résument dans le tableau 2 suivant :

Tableau 6: Résultats des tests de stationnarité en différence première.

Variables	Probabilités(ADF)	Résultats	Nombres de retard
$\ln \text{Pib}$	0,0255	$\ln \text{Pib}$ est I(1)	00
$\ln \text{Tp}$	0,0013	$\ln \text{Tp}$ est I(1)	02
$\ln \text{Rf}$	0,0467	$\ln \text{Rf}$ est I(1)	02

NB I(1) = intégré d'ordre un

Source : Réaliser par les auteurs 2015

Les résultats des tests de racine unitaire en différence première montrent la stationnarité de toutes les variables, autorisant ainsi l'étude de la cointégration à partir de ces variables. Il y a donc présomption de cointégration. En effet, pour toutes les variables : $P(ADF) < 5\%$. Ce qui permet d'accepter l'hypothèse alternative H_1 de stationnarité des variables correspondantes. Ainsi, on peut procéder à la construction du modèle à correction d'erreur (MCE) encore appelé « modèle à correction d'équilibre » déduit de la relation de long terme.

2-1-4.) Significativité, homoscédasticité, normalité, autocorrélation des erreurs, cointégration et Modèle à Correction d'Erreur

Il s'agit ici de vérifier la Significativité des variables et du modèle ; l'homoscédasticité des erreurs ; la Cointégration des variables et de procéder à la validation des hypothèses.

2-1-4-1.) Test de significativité

Le test de significativité est issu de l'estimation du modèle de long terme. Il est estimé par les MCO (voir annexe) et on peut tirer les conclusions qui suivent :

Test de significativité des variables : Les variables $\ln TP(0,0004)$ et $\ln RF(0,0000)$ influencent la variable $\ln PIB$ car les probabilités qui leurs sont associées sont inférieurs à 5%.

Test de significativité globale du modèle : Le modèle est globalement significatif car $F\text{-statistic} = 1956,922$ supérieure à 1,96.

2-1-4-2.) Test d'homoscédasticité de White

Le test d'homoscédasticité de White est fait après avoir estimé les paramètres par m.c.o. Les résultats du test montrent que la probabilité (F-statistic) est 0,0767 supérieure à 5%. Le modèle est alors homoscédastique.

2-1-4-3.) Vérification de la normalité des erreurs

La statistique de Jarque Bera est définie par : $JB = n S^2 / 6 + (K-3)/24$ où S est le coefficient de dissymétrie (Skewness) et K le coefficient d'appatissement (Kurtois), JB suit sous l'hypothèse de normalité une loi de Khi-deux à deux degrés de liberté. On accepte au seuil de 5%, l'hypothèse de normalité si $JB < 5,99$ ou si probabilité $> 0,05$. Les résultats du test effectué à l'aide du logiciel Eviews (version 7) montrent que toutes les valeurs de JB sont inférieures à 5,99. Les séries PIB , Tp , Rf du Bénin sont normales et Lognormales sur la période 1984 à 2014.

2-1-4-4.) Test d'autocorrélation

Le test d'autocorrélation est aussi fait après estimation des paramètres par m.c.o. Les résultats du test montrent que la probabilité associée est 0,6954 supérieur à 5% alors les séries PIB , Tp , Rf du Bénin ne sont pas autocorrélés sur la période de 1984 à 2014.

2-1-4-5.) Test de cointégration

Il est procédé au test de racine unitaire sur le résidu issu de l'estimation de la relation de long terme. L'hypothèse de cointégration des variables est acceptée si le résidu est stationnaire. Le tableau n°8 suivant rend compte des résultats du test de racine unitaire appliqué sur le résidu.

Tableau 7: Résultats du test de cointégration

Variable	Probabilité (ADF)	Résultat
Résidu de l'équation	0,0008	Cointégration

Le résidu étant stationnaire, la présomption de cointégration des variables est acceptée. Nous pouvons alors établir le modèle à correction d'erreur correspondant à l'équation (E).

2-1-4-6.) Modèle à Correction d'Erreur (MCE)

Le modèle à Correction d'erreur s'obtient en introduisant dans l'équation(E), des différentiels (D) au niveau des variables et des variables retardées(R) telles que : $\mathbf{R}(\mathbf{X}_t) = \mathbf{X}_{t-1}$; $\mathbf{D}(\mathbf{X}_t) = \mathbf{X}_t - \mathbf{X}_{t-1}$. Le modèle à correction d'Erreur correspondant à notre modèle s'établit ainsi: $\mathbf{D}(\ln \mathbf{PIB})_t = \mathbf{a}_0 + \mathbf{a}_1 \mathbf{D}(\ln \mathbf{Tp})_t + \mathbf{a}_2 \mathbf{D}(\ln \mathbf{Rf})_t + \mathbf{a}_3 \ln(\mathbf{RPIB})_t + \mathbf{a}_4 \ln(\mathbf{RTp})_t + \mathbf{a}_5 \ln(\mathbf{RRf})_t + \mathbf{U}_t$. La validité des MCE est liée au signe du coefficient \hat{a}_3 qui doit être compris entre - 1 et 0 avec une probabilité critique associée inférieure à 5 %. Les élasticités de court terme sont représentées par les coefficients \hat{a}_0 , \hat{a}_1 , \hat{a}_2 tandis que celles de long terme sont dérivées à partir de \hat{a}_3 , \hat{a}_4 , \hat{a}_5 . Le tableau n°8 suivant retrace de façon synthétique les résultats de l'estimation du MCE.

Tableau 8 : Résultats de l'estimation du MCE

Variabes	Coefficients	Probabilités
D (lnTp)	- 0,1042***	0,1252
D (lnRf)	0,8928***	0,1340

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

ln (RPIB)	-0,3331**	0,0210
ln(RTp)	0,1166***	0,1832
ln (RRf)	2,0551**	0,0108

Réaliser par les auteurs 2015

(*) Significatif à 1 % ; (**) significatif à 5 % (***) Significatif à 15 % ;

$R^2 = 0,674254$; R^2 ajusté=0,606402

Calcul des élasticités de long terme : La formule de calcul des élasticités de long terme est la suivante : Pour **LnTp** : Elasticité de long terme = $-a_4 / a_3$; pour **Ln Rf** : Elasticité de long terme = $-a_5 / a_3$.

Tableau9: La matrice des élasticités des variables après estimation du MCE

Variables	Elasticité de court terme	Elasticité de long terme	Probabilités	
Ln Tp	0,1166*** (2,888)	0,3500*** (2,004)	0,1832	0,1252
Ln Rf	2,0551** (2,764)	6,1681*** (1,990)	0,0108	0,1340

Réaliser par les auteurs 2015

(*) Significatif à 1 % ; (**) significatif à 5 % ; (***) significatif à 10 %

NB : les chiffres entre parenthèses représentent les statistiques t calculées.

2-2.) Interprétation des résultats et Validation des hypothèses

Il est question dans cette partie d'interpréter dans un premier temps les résultats de l'estimation puis de procéder à la validation des hypothèses dans le second.

2-2-1.) Interprétation des résultats

Les résultats obtenus ci-dessus montrent que les trafics portuaires de la Sobemap et les recettes fiscales ont des coefficients dont les signes sont ceux attendus.

Les Trafics portuaires de la Sobemap **Tp** ont un effet positif sur la croissance du PIB. Cela se traduit par son coefficient tant dans le modèle de court terme que celui de long terme. En effet une augmentation du niveau du trafic portuaire de 10 % entraîne une augmentation du PIB de 1,166% à court terme et de 3,50 % à long terme. Cette sensibilité du PIB au trafic portuaire explique l'importance de cette variable dans le processus du développement. Ceci pourrait s'expliquer par les récents changements dans la politique du gouvernement qui encourage les exportations et donc la production locale. Les producteurs produisent plus et varient la gamme de leurs produits dans le but de s'offrir plus de possibilités de vente profitant ainsi de l'environnement portuaire favorable aux échanges extérieurs. Cela pourrait aussi s'expliquer par le fait que le Bénin a effectué une diversification de manière à ce que les nouveaux produits exportés apportent de la richesse au pays. La diversification des exportations à travers la compétitivité des produits proposés exerce un effet favorable sur la production. Par ailleurs, l'exportation de ces produits apporte des devises étrangères qui entrent dans l'équilibre de la balance des paiements et dans la stabilisation macro économique du pays, conditions nécessaires pour la croissance économique. Cependant, au vu de son coefficient, l'influence de cette variable est peu élevée. Ceci pourrait se justifier par le fait que la Sobemap n'influence pas directement l'économie et, ce n'est qu'à travers ses effets induits, qu'il contribue à la croissance. Ainsi, il est à noter que les autres secteurs de l'économie entrent également dans la formation de la production intérieure brute réelle.

Les Recettes fiscales **Rf** (prélevées sur les marchandises portuaires) utilisées pour la régression de notre modèle jouent favorablement sur la formation du PIB. Comme le confirme son coefficient, une augmentation du niveau de recette fiscale de 10 % entraîne une augmentation du PIB de 20,5% à court terme et de 61,68% à long terme. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que, la plupart des pays qui sont lourdement tributaires des produits de bases transitent majoritairement par le Port, or les recettes fiscales dépendent beaucoup de l'évolution de tous les autres produits y compris les cours de ces produits. Ainsi, l'observation d'une hausse des cours dans l'activité portuaire entraînerait une augmentation des recettes

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

publiques par le biais des taxes sur le commerce extérieur et les revenus. Le résultat obtenu peut être expliqué aussi par le fait que ces dernières années, le trafic a régulièrement augmenté en moyenne de 6,25%, les performances se sont nettement améliorées et la Sobemap a élargi ses activités. De plus l'augmentation des recettes fiscales vient du fait que, compte tenu des critiques soulevées sur les taux d'imposition très élevés, il a été préconisé un élargissement de la base taxable et une amélioration des prestations de l'administration fiscale. Cela a provoqué une augmentation des recettes fiscales depuis les quinze dernières années jusqu' à nos jours, et du même coup, une augmentation du PIB.

2-2-2.) Validation des hypothèses

Hypothèse 1 : Un Allègement des trafics portuaires de la SOBEMAP agit négativement sur la croissance économique au Bénin. L'hypothèse H_1 est validée au plan empirique.

Hypothèse2 : Les recettes fiscales (prélevées sur les marchandises portuaires) influencent positivement et significativement la croissance économique au Bénin. L'hypothèse H_2 est vérifiée.

La validation de ces différentes hypothèses ouvre la voie aux recommandations et suggestions qui mettront un terme à notre travail.

Paragraphe2:Recommandations et suggestions

Au terme de cette étude, il ressort que les différentes variables explicatives considérées ont de façon globale répondu à nos préoccupations, ouvrant ainsi la voix aux recommandations et suggestions qui loin de se borner au cadre de la présente étude, vont bien au - delà dans le simple but de faire développer le Bénin; ce qui est d'ailleurs la préoccupation finale de toute étude économique. Ainsi de façon générale il s'agira de :

- Amélioration et augmentation de la capacité d'accueil de la Sobemap et de stockage des marchandises.

Le port autrement dit la Sobemap se trouve aujourd'hui dans une situation de congestion. Cette situation ajoutée aux problèmes d'organisation qui se posent dans l'enceinte portuaire est la cause essentielle de délai excessif d'attente en rade des navires, en particulier des porte-

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

conteneurs. Il convient alors de prendre des mesures hardies pour accroître et améliorer les installations existantes. Les actions ci-après ont été identifiées : la mise en œuvre d'un plan de circulation du port ; la mise en adéquation des infrastructures d'accueil ; l'extension des installations portuaires de Cotonou en partenariat avec les opérateurs privés ; la construction de ports secs en partenariat avec le secteur privé ; la construction d'un nouveau port sur la côte béninoise en Built Operate and Transfer (BOT) ; la construction d'un port pétrolier en BOT ; l'amélioration de la fonctionnalité des installations existantes ; le remembrement des anciennes zones réservées aux conteneurs.

- Renforcement de sécurité dans l'enceinte portuaire.

La dégradation de la sécurité à la Sobemap est bien connue des usagers et des autorités portuaires qui s'emploient à y remédier. La Direction de la Marine marchande et la Sobemap, pour se conformer au code ISPS, ont fait élaborer un plan de sécurité et de sûreté des installations portuaires. La mise en œuvre de ce plan devra se poursuivre par des actions à réaliser par le Port Autonome de Cotonou sur fonds propres et par le biais du Programme du millenium Chalenge Account (MCA-Bénin). La mise en œuvre de cet axe stratégique passe par la réalisation des actions ci-dessous : la création d'une voie réservée aux camions d'hydrocarbures en vue de réduire considérablement leur traversée dans l'enceinte portuaire ; la mise en conformité du Port avec le code ISPS afin de maintenir le Port de Cotonou sur la liste des ports fréquentables (en cours de réalisation) ; l'exécution du volet portuaire du programme Millenium Challenge Account Bénin (en cours de réalisation).

- Accélération des procédures et réduction des délais d'enlèvement des 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 la Sobemap. Pour y remédier les actions suivantes ont été identifiées : 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 et l'adoption 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.

- Exploration et encouragement de l'estimation de la valeur ajoutée portuaire

Le service statistique des études et des performances de la Sobemap ne dispose pas d'une base de données fiable pouvant servir à l'élaboration de la valeur ajoutée portuaire. Pour cela, il faudrait élaborer une base de données et explorer voir encourager l'estimation de la valeur ajoutée portuaire suivant l'équation : $PIB = \alpha \cdot VA_p$. Cette équation permettra une fois la valeur ajoutée portuaire estimée, d'avoir un coefficient beaucoup plus significatif dans le modèle postulé. Ce qui pourrait aider les dirigeants de la Sobemap à suivre l'évolution du trafic portuaire dans l'économie béninoise.

Conclusion

Le présent document a essayé d'étudier sur la période 1984-2014, l'effet de la hausse des trafics portuaires et des recettes fiscales sur la croissance économique. Nous avons commencé cette étude par une présentation globale des différents secteurs de l'économie et du trafic portuaire, en vue de mieux comprendre nos résultats théoriques. Cette présentation de l'évolution des différents secteurs de l'économie béninoise nous a permis de réaliser un bon état des lieux puis un diagnostic clair sur la situation économique et structurelle des secteurs en question. Au terme de notre analyse, il ressort que les trafics portuaires ont joué un rôle dans la croissance économique du Bénin. L'évolution du trafic portuaire est un facteur explicatif de l'évolution, du commerce, des banques et assurances, des transports, des autres services et donc de la croissance économique en général. Pour mieux appréhender cet effet de l'évolution des trafics portuaires et des recettes fiscales et sur l'économie nationale, nous avons eu recours à l'estimation d'un Modèle à Correction d'Erreur (MCE). Les résultats de nos estimations économétriques ont permis non seulement d'identifier à long et à court terme l'effet de la hausse du trafic portuaire et des recettes fiscales sur la croissance économique. Ainsi, la croissance économique réagit positivement face à une hausse du trafic portuaire et des recettes fiscales. La conséquence heureuse du développement de nombreuses activités liées ou connexe 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, la Sobemap a contribué énormément à résorber le chômage. Elle est également pourvoyeur des recettes de l'État. Les droits de douane perçus 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'hinterland ou pour lesquels la Sobemap constitue une société de transbordement, viennent accroître les disponibilités nationales. On peut donc considérer en toute quiétude que la Sobemap par le biais du port est un moteur de l'économie nationale, donc participe considérablement à la croissance économique au Bénin.

Mais, l'analyse des comptes nationaux a montré que les secteurs primaire et tertiaire sont les plus contributifs à la formation du PIB. La présente étude a montré que le Port, activité motrice du secteur tertiaire, est un moteur de l'économie béninoise puisqu'il a un effet d'entraînement sur tous les autres secteurs de l'économie. Par ailleurs, les activités du secteur primaire en particulier l'agriculture occupent à elles seules, la majorité de la population active.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

L'agriculture est pratiquée par 55% des personnes en âge de travailler d'après les données du troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitation. Il procure 90% des recettes d'exportation du pays et participe à hauteur de 15% aux recettes de l'Etat. De ce fait, il occupe également une place prépondérante dans l'économie béninoise et donc, prise dans son ensemble, pourrait être considérée, comme moteur de l'économie nationale, au même titre que le Port. Aussi, les performances réalisées au niveau de ce secteur (agriculture) au cours des années antérieures, en matière de création de richesse grâce aux nouvelles réformes entreprises dans le secteur, indiquent que l'effet d'entraînement du secteur agricole pourrait être plus important que celui du port. Ceci étant, pour confirmer ou infirmer cette assertion, une étude sur la contribution de l'agriculture à l'évolution de l'économie nationale s'avère donc nécessaire. Etude, qui fera certainement l'objet d'une prochaine réflexion, permettra de voir, entre le port et l'agriculture, lequel tire le plus l'économie vers la croissance, autrement dit, lequel est le véritable moteur de l'économie nationale.

Bibliographie

- Analyse des déterminants des recettes fiscales au Bénin : Rapport annuel, février 2013, DGAE-MEF
- Bourbonnais Régis (2000). ``Econométrie". 3^{ème} édition.
- Catin Maurice et Van Huffel Christophe (2004). ``L'impact de l'ouverture économique sur la concentration spatiale dans les pays en développement" Revue Région et Développement n°20-2004.
- Caves R. (1996). ``Multinational Enterprise and Economic analysis" second édition.
- Conférence des nations Unies pour le Commerce et le Développement, CNUCED (2008). ``Rapport sur l'investissement dans le monde, 2008".
- Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement. « Examen de la Politique de l'Investissement Bénin »
- De Gregorio José (1992). ``Economic growth in Latin America", Journal of Development Economics, Vol. 39.
- Dieppe Maritime « Le Profil ``Développement durable" ».
- Dor Eric (2004). ``Econométrie".
- Fodiyé B. Doucouré (2007). ``Méthodes économétriques : Cours et travaux pratiques".
- Gouvernement du Bénin (2007). ``Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté 2007-2009".
- Gupta S. et Yang Y. (2006). ``Les freins au commerce en Afrique" Revue Finances et Développement, Vol.43.
- Identification et évaluation des ressources fiscales et douanières pouvant contribuer au financement du programme national de restructuration et mise à niveau : Rapport de d'étude, juin2011, Ministère de l'industrie et du commerce.

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

- INSEE « L'impact de l'activité portuaire sur les transports terrestres et la logistique » en Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Kuznets S. (1955). ``Economic Growth and Income Inequality''.
- Le Lloyd « Anvers a enregistré une valeur ajoutée record en 1994 », 20 juin 1996.
- Le port d'Anvers« Communiqué de presse « Impact économique de l'activité portuaire ». Paper 110-Document Series.
- Lexique économique (2004). 8^{ème} édition. EDITIONS DALLOZ.
- Lucas R. (1988). ``On the mechanics of economic development" Journal of Monetary Economics, Vol. 22.
- Ludovic Le Bart, Alain Morineau, Marie Piron`` Statistique exploratoire multidimensionnelle 3^e édition " 2^e cycle / Master Ecoles d'ingénieurs.
- Mémoires:`` Estimation de la valeur ajoutée portuaire et élaboration d'un indicateur de performance de l'activité portuaire "Réalisé et soutenu par DOUMEFIO Hervé et KPEHOUNTON Immaculée (2008).
- National Bank of Belgium`The economic importance of the port of Ghent", résumé 1995.
- Port Autonome de Cotonou `` Revue officielle du Port Autonome de Cotonou " d'octobre 2008.
- Ports d'Abidjan et de Cotonou`` Echanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des Ports d'Abidjan et de Cotonou".
- Programme des Nations Unies pour le Développement, PNUD(2008). ``Rapport sur le Développement Humain 2007/2008".
- SAUVANT Alain et VERNY Jérôme (2007)« Quantification de l'activité économique indirecte liée aux Ports Maritimes Français »

Tables des matières

Avertissement.....	2
Dédicaces.....	3
Remerciement.....	4
Sigle et abréviation.....	5
Tableaux et graphiques.....	6.
Résumé.....	7
Introduction.....	9
Chapitre 1 : Cadre institutionnel, théorique et méthodologique.....	11
Section 1 : Cadre institutionnel de l'étude... ..	11
Paragraphe 1: Présentation générale de la Sobemap.....	11
1-1 : Historiques et activités de la SOBEMAP.....	11
1-1-1-Historique.....	11
1-1-2 . Les activités de la Sobemap.....	12
1-2- Organisation de la SOBEMAP.....	15
Paragraphe2 : Déroulement du stage.....	16
2-1. Environnement, moyens logistiques et restitution de stage.....	16
2-2. Structure de la direction du contrôle et de la qualité.....	18
Section 2 : Cadre théorique et méthodologique.....	24
Paragraphe 1 : Problématique, objectifs et hypothèses de l'étude.....	24
1-1) Problématique.....	24
1-2) Objectifs.....	26
1-3) Hypothèses de recherches.....	26
Paragraphe 2 : Revus de littérature.....	27
2-1.) Théories de la croissance.....	27
2-1-1) Quelques déterminants de la croissance.....	29
2-1-2) Quelques approches théories de la fiscalité sur la croissance.....	30
2-2) Interrelation entre activités de la SOBEMAP et la croissance économique.....	30
2-2-1) Contribution théorique.....	30

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

2-2-2) Travaux empiriques.....	31
Paragraphe 3 : Méthodologie de l'étude.....	34
3-1) Méthode d'analyse.....	34
3-2) Spécification du modèle et choix des variables.....	34
3-3) Source des données et présentation de la méthode d'estimation	36
Chapitre 2 : Présentation et analyse du rôle économique, économétrique de la contribution de la SOBEMAP à la croissance économétrique au Bénin.....	38
Section 1 : Présentation et analyse du rôle économique du trafic portuaire de la SOBEMAP..	38
Paragraphe 1 : L'économie béninoise, secteurs et acteurs du trafic portuaire	38
1-1.) Structure du PIB : Prépondérance du secteur informelle	38
1-1-1. Contribution sectorielle au PIB	38
Paragraphe 2 : Evolution de la croissance économique, des recettes fiscales et du trafic portuaire au Bénin	39
2-1) : Evolution du taux de croissance de 1991 à 2009	40
2-2) Evolution des recettes fiscales de 2000 à 2011	41
2-3) Evolution du trafic portuaire de la SOBEMAP entre 2013 et 2014	42
Section 2 : Analyse économétrique du rôle des trafiques portuaires de la SOBEMAP sur la croissance économétrique au Bénin	43
Paragraphe 1 : Présentation du modèle et analyse des résultats.....	43
1.) Présentation du modèle	43
1-1) Rappel du modèle.....	43
1-2) L'estimation	44
1-3) 2.) Analyse des résultats.....	44
2-1) Présentation des résultats.....	44
2-2) Interprétions des résultats et validation des hypothèses	49
Paragraphe 2 : Recommandation et suggestion.....	52
Conclusion.....	55
Bibliographie.....	56
Annexe	61

ANNEXES

Test de Stationnarité

✓ Lnpib (à niveau)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	3.464848	0.9996
Test critical values: 1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LNPIB)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 09:51

Sample (adjusted): 1986 2014

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LNPIB(-1)	0.051439	0.014846	3.464848	0.0018
D(LNPIB(-1))	0.333772	0.198193	1.684072	0.1037
R-squared	0.529936	Mean dependent var	115.7787	
Adjusted R-squared	0.512526	S.D. dependent var	88.71004	
S.E. of regression	61.93677	Akaike info criterion	11.15658	
Sum squared resid	103576.4	Schwarz criterion	11.25087	
Log likelihood	-159.7704	Hannan-Quinn criter.	11.18611	
Durbin-Watson stat	1.851198			

✓ DLnpib

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.891784	0.0255
Test critical values: 1% level	-4.309824	
5% level	-3.574244	
10% level	-3.221728	

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

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LNPIB,2)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 09:57

Sample (adjusted): 1986 2014

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LNPIB(-1))	-0.787196	0.202271	-3.891784	0.0006
C	-6.761671	24.01151	-0.281601	0.7805
@TREND(1984)	6.273387	1.974385	3.177388	0.0038
R-squared	0.370950	Mean dependent var		11.61652
Adjusted R-squared	0.322561	S.D. dependent var		72.44175
S.E. of regression	59.62439	Akaike info criterion		11.11170
Sum squared resid	92431.78	Schwarz criterion		11.25315
Log likelihood	-158.1197	Hannan-Quinn criter.		11.15600
F-statistic	7.666073	Durbin-Watson stat		1.798632
Prob(F-statistic)	0.002415			

✓ InRf (à niveau)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	3.102697	0.9991
Test critical values: 1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LNRf)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 10:05

Sample (adjusted): 1986 2014

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LNRf(-1)	0.064041	0.020640	3.102697	0.0045
D(LNRf(-1))	0.190619	0.210235	0.906693	0.3726

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

R-squared	0.273680	Mean dependent var	22.47931
Adjusted R-squared	0.246779	S.D. dependent var	22.58656
S.E. of regression	19.60249	Akaike info criterion	8.855663
Sum squared resid	10374.96	Schwarz criterion	8.949959
Log likelihood	-126.4071	Hannan-Quinn criter.	8.885195
Durbin-Watson stat	1.905974		

✓ DlnRf

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-5.236338	0.0013
Test critical values: 1% level	-4.339330	
5% level	-3.587527	
10% level	-3.229230	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation
 Dependent Variable: D(LNRF,2)
 Method: Least Squares
 Date: 22/02/15 Time: 10:09
 Sample (adjusted): 1988 2014
 Included observations: 27 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D (LNRF (-1))	-1.713945	0.327317	-5.236338	0.0000
D(LNRF(-1),2)	0.737422	0.260019	2.836025	0.0096
D (LNRF(-2),2)	0.534741	0.198177	2.698295	0.0131
C	-6.764167	7.983367	-0.847282	0.4060
@TREND(1984)	2.595452	0.649482	3.996188	0.0006

R-squared	0.609893	Mean dependent var	1.396296
Adjusted R-squared	0.538965	S.D. dependent var	24.75155
S.E. of regression	16.80620	Akaike info criterion	8.646949
Sum squared resid	6213.863	Schwarz criterion	8.886918
Log likelihood	-111.7338	Hannan-Quinn criter.	8.718304
F-statistic	8.598708	Durbin-Watson stat	2.199212
Prob (F-statistic)	0.000245		

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la
Croissance Economique au Bénin

✓ **LnTp (à niveau)**

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.281705	0.7607
Test critical values: 1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LNTP)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 10:13

Sample (adjusted): 1986 2014

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LNTP(-1)	0.037052	0.131527	0.281705	0.7803
D(LNTP(-1))	-0.285568	0.217222	-1.314637	0.1997
R-squared	0.046674	Mean dependent var	23.01931	
Adjusted R-squared	0.011365	S.D. dependent var	157.8997	
S.E. of regression	156.9998	Akaike info criterion	13.01684	
Sum squared resid	665521.7	Schwarz criterion	13.11114	
Log likelihood	-186.7442	Hannan-Quinn criter.	13.04637	
Durbin-Watson stat	2.083013			

✓ **D LnTp**

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.621519	0.0467
Test critical values: 1% level	-4.339330	
5% level	-3.587527	
10% level	-3.229230	

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

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LNTP, 2)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 10:16

Sample (adjusted): 1988 2014

Included observations: 27 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LNTP(-1))	-2.045810	0.564904	-3.621519	0.0015
D(LNTP(-1),2)	0.605094	0.456435	1.325696	0.1985
D(LNTP(-2),2)	0.273648	0.290204	0.942948	0.3559
C	-56.51136	74.44915	-0.759060	0.4559
@TREND(1984)	5.807414	4.101308	1.415991	0.1708
R-squared	0.689447	Mean dependent var	0.212222	
Adjusted R-squared	0.632983	S.D. dependent var	262.3209	
S.E. of regression	158.9190	Akaike info criterion	13.14024	
Sum squared resid	555615.6	Schwarz criterion	13.38021	
Log likelihood	-172.3933	Hannan-Quinn criter.	13.21160	
F-statistic	12.21036	Durbin-Watson stat	2.206456	
Prob(F-statistic)	0.000022			

✓ Estimation du modèle à long terme

Dependent Variable: LNPIB

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 10:28

Sample: 1984 2014

Included observations: 31

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	210.3640	27.22029	7.728208	0.0000
LNTP	-0.502631	0.126322	-3.978971	0.0004
LNRF	5.426204	0.136289	39.81408	0.0000
R-squared	0.992879	Mean dependent var	1518.581	
Adjusted R-squared	0.992370	S.D. dependent var	1055.072	
S.E. of regression	92.16048	Akaike info criterion	11.97671	
Sum squared resid	237819.5	Schwarz criterion	12.11548	
Log likelihood	-182.6389	Hannan-Quinn criter.	12.02194	
F-statistic	1951.922	Durbin-Watson stat	1.221275	
Prob (F-statistic)	0.000000			

✓ Test de stationnarité sur le residu

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.612005	0.0008
Test critical values: 1% level	-2.647120	
5% level	-1.952910	
10% level	-1.610011	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(RESID01)

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 10:36

Sample (adjusted): 1986 2014

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
RESID01 (-1)	-0.768918	0.212879	-3.612005	0.0012
D(RESID01 (-1))	0.247789	0.193484	1.280674	0.2112
R-squared	0.335805	Mean dependent var	5.371596	
Adjusted R-squared	0.311205	S.D. dependent var	101.5077	
S.E. of regression	84.24494	Akaike info criterion	11.77181	
Sum squared resid	191624.6	Schwarz criterion	11.86610	
Log likelihood	-168.6912	Hannan-Quinn criter.	11.80134	
Durbin-Watson stat	2.012253			

✓ Test d'homocédasticité de wite

Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	2.286488	Prob. F(5,25)	0.0767
Obs*R-squared	9.727750	Prob. Chi-Square(5)	0.0833
Scaled explained SS	13.86187	Prob. Chi-Square(5)	0.0165

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 11:32

Sample: 1984 2014

Included observations: 31

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-4286.813	6146.513	-0.697438	0.4920
LNTP	140.3647	85.62461	1.639303	0.1137
LNTP^2	-0.366100	0.658745	-0.555754	0.5833
LNTP*LNRF	0.217270	0.818027	0.265603	0.7927
LNRF	10.59547	62.42918	0.169720	0.8666
LNRF^2	-0.032506	0.149200	-0.217869	0.8293
R-squared	0.313798	Mean dependent var	7671.598	
Adjusted R-squared	0.176558	S.D. dependent var	14575.70	
S.E. of regression	13226.53	Akaike info criterion	21.98982	
Sum squared resid	4.37E+09	Schwarz criterion	22.26737	
Log likelihood	-334.8422	Hannan-Quinn criter.	22.08030	
F-statistic	2.286488	Durbin-Watson stat	2.975056	
Prob(F-statistic)	0.076683			

✓ Test d'autocorrelation des erreurs

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.369295	Prob. F(2,22)	0.6954
Obs*R-squared	0.974452	Prob. Chi-Square(2)	0.6143

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 22/02/15 Time: 01:28

Sample: 1985 2014

Included observations: 30

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	13.08519	36.29240	0.360549	0.7219
DLNTP	0.056807	0.137753	0.412383	0.6840
DLNRF	-0.150330	0.782676	-0.192071	0.8494
LNPIB(-1)	-0.050928	0.150758	-0.337810	0.7387
LNTP(-1)	0.013336	0.139623	0.095514	0.9248
LNRF(-1)	0.251465	0.817800	0.307490	0.7614
RESID(-1)	0.255811	0.326360	0.783832	0.4415
RESID(-2)	0.037132	0.291291	0.127473	0.8997
R-squared	0.032482	Mean dependent var	-9.47E-14	
Adjusted R-squared	-0.275365	S.D. dependent var	51.67936	
S.E. of regression	58.36257	Akaike info criterion	11.19440	
Sum squared resid	74936.16	Schwarz criterion	11.56806	

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

Log likelihood	-159.9161	Hannan-Quinn criter.	11.31394
F-statistic	0.105513	Durbin-Watson stat	1.981118
Prob(F-statistic)	0.997380		

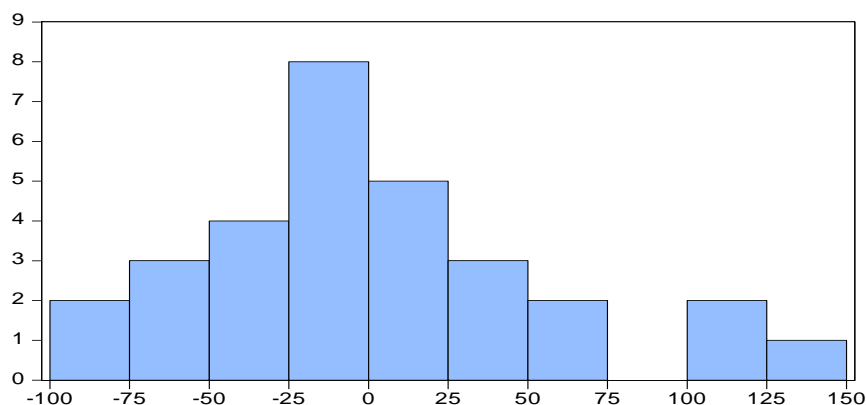
✓ Estimation du modèle à court terme

Dependent Variable: DLNPIB
 Method: Least Squares
 Date: 22/02/15 Time: 14:24
 Sample (adjusted): 1985 2014
 Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	95.27539	32.04742	2.972951	0.0066
DLNTP	-0.104253	0.103797	2.004390	0.1252
DLNRF	0.892818	0.731345	1.990789	0.1340
LNPIB (-1)	-0.333187	0.134827	-2.471226	0.0210
LNTP (-1)	0.116616	0.131268	2.888383	0.1832
LNRF (-1)	2.055164	0.743324	2.764830	0.0108

R-squared	0.674264	Mean dependent var	111.3027
Adjusted R-squared	0.606402	S.D. dependent var	90.54908
S.E. of regression	56.80813	Akaike info criterion	11.09409
Sum squared resid	77451.94	Schwarz criterion	11.37433
Log likelihood	-160.4114	Hannan-Quinn criter.	11.18374
F-statistic	9.935845	Durbin-Watson stat	1.672485
Prob(F-statistic)	0.000030		

✓ Test de normalité sur le résidu



Series: Residuals	
Sample 1985 2014	
Observations 30	
Mean	-9.47e-14
Median	-14.17249
Maximum	125.4997
Minimum	-85.27406
Std. Dev.	51.67936
Skewness	0.678728
Kurtosis	3.111195
Jarque-Bera	2.318815
Probability	0.313672

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

✓ Test de causalité de Granger

Pairwise Granger Causality Tests

Date: 22/02/15 Time: 12:08

Sample: 1984 2014

Lags: 2

Null Hypothesis:	Obs	F-Statistic	Prob.
LNTP does not Granger Cause LNPIB	29	1.22723	0.3108
LNPIB does not Granger Cause LNTP		10.2839	0.0006
LNRF does not Granger Cause LNPIB	29	6.51548	0.0055
LNPIB does not Granger Cause LNRF		4.83841	0.0172
LNRF does not Granger Cause LNTP	29	4.03095	0.0310
LNTP does not Granger Cause LNRF		5.15417	0.0137

✓ Base de données utilisée

Années	Pib	Ln Pib	Tp	Ln TP	Rf	Ln Rf
1984	423,6	6,04879	45,62	3,820346	45,2	3,811097
1985	405,1	6,004134	47,76	3,866188	48,1	3,873282
1986	436,9	6,079704	54,5	3,998201	53,9	3,98713
1987	469,8	6,152307	51,2	3,93574	50,2	3,916015
1988	479,9	6,173578	52,89	3,968214	47,5	3,86073
1989	472,7	6,158461	47,89	3,868907	34,4	3,538057
1990	488,9	6,192158	34,42	3,538638	39,6	3,678829
1991	474,9	6,163104	39,61	3,679082	47,2	3,854394
1992	533,63	6,279703	48,22	3,875774	57,4	4,050044
1993	560,29	6,328455	52,34	3,957761	65,8	4,18662
1994	594,42	6,387586	92,12	4,523092	71,8	4,519612
1995	644,07	6,467807	98,78	4,592895	123	4,912184
1996	887,26	6,788138	99,87	4,603869	142,6	4,960044
1997	1082,97	6,987463	101	4,615121	158,8	5,067646
1998	1207,8	7,096556	102,32	4,629105	182,6	5,207298
1999	1323,95	7,188375	46,09	3,830596	199,4	5,295313
2000	1448,42	7,278229	46,789	3,845648	234,1	5,455748
2001	1532,37	7,334571	24,98	3,218076	247,3	5,510602
2002	1679,62	7,426323	29,05	3,369018	282,5	5,643679
2003	1832,07	7,513202	31	3,433987	307,2	5,727499
2004	1556,9	7,579117	31,45	3,448399	311,4	5,741078
2005	2067,46	7,634076	34,03	3,527242	334	5,811141

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

2006	2140,02	7,66857	38,09	3,639952	378,8	5,937008
2007	2298,71	7,740103	447,8	6,104347	446,71	6,10191
2008	2460,2	7,807998	514,2	6,242612	512,2	6,238715
2009	2638,94	7,878133	501,2	6,217005	500,5	6,215608
2010	2970,53	7,996496	527,7	6,268528	525,9	6,265111
2011	3109,41	8,042188	54,4	3,996364	534,7	6,281706
2012	3248,197	8,085855	600,32	6,397296	598,2	6,393925
2013	3444,303	8,144477	712,89	6,569327	666	6,50129
2014	3762,682	8,232887	715,32	6,57273	700	6,51108

Source : BCEAO, SOBEMAP (Service statistique et Etudes Economiques)

Tableau 3: Tonnages manipulés par catégories de marchandises en tonnes

CATEGORIES DE MARCHANDISES	IMPORT		Taux d'acier %	EXPORT		Taux d'acier %	IMPORT + EXPORT		Taux d'accr
	2013	2014		2013	2014		2013	2014	
Engrais, produits chimiques	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Farine	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Graines de coton	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Riz	20 082,836	0,000	-	0,000	0,000	-	20 082,83	0,000	-
Sucre	16 051,720	0,000	-	12 345,150	0,000	-	28 396,87	0,000	-
Tourteaux, son de blé	0,000	0,000	-	3 113,268	0,000	-	3 113,268	0,000	-
Autres sacheries	4 388,289	139,500	-3046 %	0,000	6 960,000	100%	4 388,289	7 099,500	38%
SACHERIES	40 522,845	139,500	-28949 %	15 458,418	6 960,000	-122%	55 981,26	7 099,500	-689%
Balles de coton	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Balles: autres	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
BALLES	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Fûts	1,000	0,000	-	0,000	0,000	-	1,000	0,000	-
Colis lourds et encombrants	11 398,544	747,312	42%	349,561	1 637,348	79%	11 748,10	21 384,66	45%
Tôles, fers et mat. De construction	14 519,902	10 935,651	-33%	0,000	0,000	-	14 519,902	10 935,651	-33%
Véhicules	85 568,213	93 774,844	9%	393,094	793,846	50%	85 961,30	94 568,69	9%
Autres divers	3 998,263	46,467	-8505 %	20,200	14 484,54	100%	4 018,463	14 531,010	72%
DIVERS	115485,922	124504,2	7%	762,855	16915,73	95%	116248,77	141420,01	18%
Riz	163393,89	406787,0	60%	0,000	0,000	-	163393,89	406787,01	60%
Farine	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-	0,000	0,000	-
Autres sacheries	3 700,000	3 650,000	-1%	0,000	0,000	-	3 700,000	3 650,000	-1%

Contribution de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires à la Croissance Economique au Bénin

SACHERIES	398065,73	410437,0	3%	0,000	0,000	-	398065,73	410437,01	3%
Blé	4 200,000	0,000	-	0,000	0,000	-	4 200,000	0,000	-
Clinker, Gypse, Laitier	173178,00	228451,7	24%	0,000	0,000	-	173178,00	228451,79	24%
Soufre	12 000,000	27002,41	56%	0,000	0,000	-	12 000,000	27 002,41	56%
Autres vracs	0,000	9 900,000	100%	0,000	0,000	-	0,000	9 900,000	100%
VRAC	189378,00	265354,2	29%	0,000	0,000	-	189378,00	265354,20	29%
Conteneurs & Bolsters	35053,383	36601,59	4%	9 605,075	13 618,15	29%	44 658,45	50 219,75	11%
CONTENEURS & BOLSTERS	35 053,383	36601,59	4%	9 605,075	13618,15	29%	44 658,458	50219,751	11%
TOTAL GENERAL	778505,88	814176,0	4%	25 826,348	25878,06	0%	804332,2	845200,3	5%

Source : Service Statistiques et Etudes Economiques, Sobemap, 2014