

# REPUBLIQUE DU BENIN

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



## UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION



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

### LICENCE PROFESSIONNELLE EN SCIENCESECONOMIQUES

*Option : Economie Appliquée*

#### THEME

## CONTRIBUTION DU TRAFIC PORTUAIRE A LA CROISSANCE ECONOMIQUE BENINOISE

#### Présenté par :

Crépin Rodolphe SEGBEDJI

&

Jean Claude ANANI

Pour l'obtention du diplôme  
D'INGENIEUR DES TRAVAUX STATISTIQUES

#### Sous la Direction de :

#### Maître de mémoire :

Dr Gilles C.TOBOSSSI  
Enseignant à la FASEG Ingénieur  
des travaux statistiques

#### Maître de stage :

Mr. Aristide MONSIA

Année Académique : 2014-2015

***AVERTISSEMENT***

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

***DEDICACE***

-A mes parents **MrSEGBEDJI Raymond** et **Mme YETONGNON Louise** pour leur éducation, leur conseil, leur soutien indéfectible et tous les sacrifices qu'ils ont fournis pour que je sois à cette étape de ma vie ;

-A toute ma famille.

**Crépin G. R. SEGBEDJI**

-A mes parents **Mr ANANI c. Louis** et **Mme KOUASSI Afiavi** et **a tous mes freres et sœurs** pour leur éducation, et leur assistance qui ne cessent de me porter plus haut et plus fort ;

- Aux sieurs, **Innocent ECLOU**, **Guillaume AIDODEY**, **Abraham Benjamin MEDESSOU** pour leur conseil et leur soutien financier ;

**Jean- Claude S. ANANI**

## **REMERCIEMENTS**

A en croire **SOCRATE** : « l'homme ne trace pas tout seul son destin » ; puisque les exhortations, conseils et assistances des autres constituent souvent pour lui des instruments puissants et utiles dans la réalisation de son destin.

La preuve est que, la réalisation de ce mémoire a été rendue possible grâce aux nombreux apports des uns et des autres, à qui nous réservons au seuil de notre travail quelques lignes pour les remercier à défaut de leur témoigner autrement :

- ✓ Au Docteur Gilles TOBOSSI, notre tuteur de mémoire pour la spontanéité avec laquelle il a accepté de diriger ce mémoire.
- ✓ A tous les enseignants de la FASEG qui ont œuvré à notre formation et à notre réussite.
- ✓ A Monsieur Aristide MONSIA, notre maître de stage, pour son assistance et ses conseils.
- ✓ A toutes les Autorités à qui nous avons été confiés au Port Autonome de Cotonou, en particulier les agents de la Direction de l'Exploitation Portuaire.
- ✓ Aux sieurs Gaffa DIALLO et Alban Gildas A. KOUTCHADE respectivement économiste statisticien et statisticien à la DGAE pour les tâches rendues.
- ✓ A Monsieur Daniel GUIDJIME pour son aide dans la réalisation de ce mémoire.
- ✓ A tous nos frères, sœurs et amis qui ont contribué à la réussite de ce travail.

***LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES***

<b>ACAM</b>	Association des Consignataires et Agents Maritimes
<b>ACONPOV</b>	Association des Consignataires des Navires Porte Véhicule
<b>APPC</b>	Association pour la promotion du Port Cotonou
<b>ASPAC</b>	Association Sportive du Port Autonome de Cotonou
<b>CAE</b>	Conseil d'Analyse Economique
<b>CCC</b>	Cellule de Communication et de Coopération
<b>CPMP</b>	Cellule de Passation des Marchés Publics
<b>CCIB</b>	Chambre du commerce et d'Industrie du Bénin
<b>CS</b>	Conseil de Sécurité
<b>DRH</b>	Direction des Ressources Humaines
<b>DFC</b>	Direction Financière et Comptable
<b>DCM</b>	Direction Commerciale et du Marketing
<b>DC</b>	Direction de la Capitainerie
<b>DEP</b>	Direction de l'Exploitation Portuaire
<b>DT</b>	Direction Technique
<b>DSI</b>	Direction des Systèmes d'Information
<b>DSP</b>	Document Stratégique par Pays
<b>DAJC</b>	Direction des Affaires Juridiques et du Contentieux
<b>DPSD</b>	Direction de la Prospective, de la Stratégie et du Développement
<b>DCG</b>	Direction du Contrôle Général
<b>MCA</b>	Millenium Challenge Account
<b>PAC</b>	Port Autonome de Cotonou
<b>PAL</b>	Port Autonome de Lomé
<b>PL</b>	Port de Lomé
<b>PC</b>	Port de Cotonou
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>R&amp;D</b>	Recherche et Développement
<b>PGF</b>	Productivité Globale des Facteurs
<b>SPS</b>	Service Personnel et Solde
<b>SEF</b>	Service Emploi et Formation
<b>SCGF</b>	Service comptabilité général et fiscalité
<b>SRT</b>	Service Recouvrement et Trésorerie
<b>SGS</b>	Service Gestion et Stocks
<b>SF</b>	Service Facturation
<b>SMVC</b>	Service Marketing et Veille Commercial

<b>SES</b>	Service Etude et Statistique
<b>SAM</b>	Service Apurement et Manifeste
<b>SANL</b>	Service Accueil Navires et Lamanage
<b>SPN</b>	Service Pilotage Navire
<b>SPSSIC</b>	Service Police, Sécurité, Sureté, Incendie et Calamités
<b>SFA</b>	Service Formation d'Accès
<b>SGDEIP</b>	Service Domaine et Exploitation des Installations Portuaires
<b>STTCOC</b>	Service Trafic Terrestre et Contrôle Opérations Commerciales
<b>SPSP</b>	Service Productivité et Suivi des Performance
<b>SETCT</b>	Service Etudes Techniques et Control Travaux
<b>SETHO</b>	Service Etudes Topographiques, Hydrographiques et Océanographiques
<b>SMO</b>	Service Maintenance et Ouvrages
<b>SMIEPB</b>	Service Maintenance Installations Electriques, Phares et Balises
<b>SMEM</b>	Service Maintenance Equipements et Matériels
<b>SEPI</b>	Service Etudes et Projets Informatiques
<b>SRSSI</b>	Service Réseau, Système et Sécurité Informatiques
<b>SSA</b>	Service Support et Application
<b>SIGUCE</b>	Système d'Information du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur
<b>SOBEMAP</b>	Société Béninoise de la Manutention Portuaire
<b>SPDG</b>	Secrétariat Particulier de Directeur Général
<b>SEJR</b>	Service Juridiques et Règlementation
<b>SC</b>	Service Contentieux
<b>SSC</b>	Service Suivi des Concessions
<b>SEPS</b>	Service Etudes Prospectives et Stratégiques
<b>SPIS</b>	Service Projets et Investissements Structurants
<b>SSE</b>	Service Suivi et Evaluations
<b>SMR</b>	Service Management des Risques
<b>SAI</b>	Service Audit Interne
<b>SCI</b>	Service Contrôle Interne
<b>SB</b>	Service Budget
<b>SCFSP</b>	Service Contrôle Facturation et Sauvegarde du Patrimoine
<b>SCA</b>	Service Comptabilité Analytique

# ***LISTES DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES***

## **LISTE DES TABLEAUX**

Tableau n1 : Résultats sur chaque variable .....	38
Tableau n 2 : Résultat du test de corrélation sur les variables... ..	40
Tableau n 3 : Test de Stationnarité des variables .....	42
Tableau n4 : Résultat de l'estimation des coefficients dudu modèle... ..	43

## **LISTE DES GRAPHIQUES**

Graphique n1 : Evolution des différentes variables .....	39
Graphique n2 : Qualité de la régression du modèle... ..	44
Graphique n3 : Simulation dynamique à l'aide de l'équation du modèle .....	46

***RESUME***

L'objectif de la présente étude est d'analyser la contribution du Port Autonome de Cotonou à travers le volume des trafics à l'évolution de l'activité économique au Bénin. Pour y parvenir nous avons adopté une méthodologie consistant à explorer les documents mis en place par les acteurs portuaires, les bases de données statistiques et les travaux qui ont porté sur ce même sujet. L'analyse a été faite en deux étapes, une analyse descriptive complétée par une analyse économétrique. Eux égard des résultats, L'analyse descriptive nous a révélé que les coefficients de corrélation des variables à savoir le produit Intérieur Brut, la population active occupée, l'investissement et le trafic portuaire sont positifs et significatifs et cela met en exergue le fait que ces différentes variables s'interagissent de façon positive. En ce qui concerne l'analyse économétrique, nous avons utilisé un modèle linéaire général. Le résultat le plus important auquel nous sommes parvenus est que les trafics portuaires impactent positivement la croissance économique du Bénin.

Mots clés : Trafic, corrélation, croissance économique, acteurs portuaires, population active.

# ***SOMMAIRE***

## **INTRODUCTION**

### **Chapitre1 : cadre institutionnel, théorique et méthodologique de l'étude**

Section 1 : Cadre institutionnel de l'étude

Section 2 : Cadre théorique et méthodologique de l'étude

### **Chapitre 2 : Analyse économique de la contribution du trafic portuaire su la croissance**

Section1 : Présentation et analyse des résultats

Section 2 : Validation des hypothèses et recommandations

## **CONCLUSION GENERALE**

## **BIBLIOGRAPHIE**

## **ANNEXE**

## **TABLES DES MATIERES**

## *INTRODUCTION*

Le Bénin s'est engagé depuis la fin des années 1980 dans un processus de transformation radicale de son économie (DSP, 2005). Les réformes entreprises ont contribué à l'amélioration du cadre macro-économique, au désengagement progressif de l'Etat du secteur productif, à la restructuration du secteur financier et à l'amélioration de la gestion des finances publiques. De plus la mondialisation favorise les échanges entre les différents pays. Chaque pays peut opter pour une ou plusieurs voies de communication (maritime, aérienne, fluviale, routière ou ferroviaire) pour favoriser les échanges commerciaux compte tenu de ses ressources. Le secteur maritime occupe aujourd'hui une place importante comme voie privilégiée d'échanges commerciaux. Ce secteur offre des services diversifiés qui en font un secteur très attractif pour une économie. Selon les Statistiques de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, 90% des échanges internationaux se font par la voie maritime (CNUCED, 2013).

Le Port de Cotonou 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 Nigéria et du Mali et se positionne de plus en plus comme le port de convergence de la sous-région. D'autre part, la rationalisation du fonctionnement du port 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 aux yeux des investisseurs internationaux. Aussi, l'économie béninoise demeure-t-elle 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.

A cet égard, la présente étude vise à analyser la contribution des trafics portuaires à la croissance de l'économie béninoise. Ensuite, les résultats qui en découleront permettront de voir si le Port Autonome de Cotonou (PAC) peut être considéré ou non comme un moteur de l'économie béninoise et de prendre conscience de sa participation dans la croissance économique.

L'étude est organisée en deux grandes parties.

Dans la première partie il a été question de présenter d'abord le cadre institutionnel, théorique et méthodologique de l'étude, ou nous avons présenté la problématique, les objectifs, les hypothèses de l'étude de même que les données et les méthodes utilisées et la revue de littérature

La seconde partie quant à elle, a traité le modèle d'analyse, les principaux résultats obtenus, ainsi que leur interprétation statistique et s'est achevée par des recommandations de mesures politiques et économiques dans l'optique de pallier aux insuffisances du Port Autonome de Cotonou afin de le rendre plus compétitif.

**CHAPITRE I :**

***Cadre institutionnel, théorique et méthodologique de  
l'étude***

**Section 1 : Cadre institutionnelle****PARAGRAPHE1 :PRESENTATION DU PORT AUTONOME DE COTONOU****1-Description**

Situé par 6°11'22 «Nord et 2°26'30 EST, le port de Cotonou est implanté sur une cote sablonneuse en bordure Sud de la ville de Cotonou, capitale économique de la république du Benin. Le port en eau profonde à accumulation de sable, le port de Cotonou offre le grand avantage de fournir aux navires un plan d'eau abritée, pouvant leur permettre d'effectuer des opérations commerciales et de ravitaillement dans d'excellentes conditions. Cette disposition contribue à l'efficacité du port et à la rapidité des escales des navires. Le PAC constitue donc un espace économique où interviennent plusieurs structures chargées d'assurer les opérations nécessaires au passage des navires, des personnes et marchandises.

Le PAC est à vocation régionale. Il se révèle être le débouché à la mer le plus proche, le couloir d'accès le plus rapide, le moins accidenté pour servir l'Est des pays sans littoral tels que le Mali et le Burkina-Faso et le premier port de transit de la république du Niger. Dans la sous-région, le PAC est sensiblement à égal distance du port de Lagos (NIGERIA) 115 km et de transbordement le plus proche et le plus rapide du NIGERIA.

C'est une société d'Etat à caractère industriel et commercial dotée de personnalité juridique et de l'autonomie financière. Créé le 31 décembre 1964 par la loi N°64-39, modifiée par l'ordonnance N°7655 du 12 Octobre 1976, le PAC est actuellement régie par la loi N°88-005 du 26 Avril 1988 portant création, organisation et fonctionnement des entreprises morales publiques et semi-publiques. Ses statuts ont été adoptés par décret N°89-306 du 28 Juillet 1989 le port de Cotonou dispose des infrastructures ci-après :

- Un quai principal d'environ 1500 mètres qui comprend :
  - 1 appontement pour navires rouliers ;
  - 1 poste conteneur de 220m.
- Un quai secondaire sur le traverse et comprenant :
  - Un poste mixte pétrolier /pondéreux de 200m ;
  - Un poste pour chargement des huiles végétales de 160m ;
  - Un poste pour chalutier en escale ;
- Silos à grain d'une capacité de 1100 milles tonnes pour le débarquement de céréales vrac ;

- Installation pour la pêche industrielle ;
- Chambres frigorifiques ;
- Usine de production de glaces alimentaires ;
- Des magasins cales et entrepôts couverts de plus de 70000m<sup>2</sup> ;
- Trios parcs à conteneurs d'environ 30000m<sup>2</sup> ;
- Terre-pleins bitumés de plus de 50000m<sup>2</sup> ;
- Vaste zones de transit pour le Niger, le Burkina-Faso, le Mali et le Tchad ;
- Installation spécialisée pour le débarquement, le stockage et la distribution des produits pétroliers et de gaz.

Dans le but de traduire, par des actes, son titre de port a vocation régional, l'administration du PAC offre des facilité et avantages au trafic en transit. Il s'agit de :

- Délai de franchise illimitée ;
- Exonération de la redevance de passage ;

-Priorité d'accostage et de traitement des navires transportant des marchandises jugées stratégiques pour les pays de l'hinterland ;

-Possibilité de réduction ponctuelle des redevances des marchandises en transit et réduction des tracasseries et des postes de contrôle sur les corridors de transit grâce au système de laissez-passer.

## **2-Historique**

Jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, l'embarquement et le débarquement de marchandises passagers s'effectuaient en deux (02) points du littoral Béninois : Ouidah et Grand-Poopó par transbordement sur les pirogues qui assuraient la liaison entre les navires mouillant en rades foraines et le rivage. Le Wharf, construit en 1891, a survit des améliorations successives en 1910, 1926, 1928 et 1950. Avec l'évolution rapide du trafic, l'idée de construction d'un port en eau profonde s'imposa et devint réalité le 1<sup>er</sup> Aout 1965, date d'inauguration de la première partie du port. Les travaux d'extension démarrés en 1979 prirent fin en 1083.

## **3- Objectifs**

Pour relever les défis liés à cette vocation, plusieurs politiques de développements ont été mise en œuvre pour aboutir aux objectifs ci-après :

- Satisfaire aux exigences du trafic ;
- Etre un pôle attractif pour les trafics non captifs grâce à une compétitivité toujours accrue ;
- Rester pour le Benin et son Hinterland un élément moteur de développement économique en suscitant des activités commerciales diversifiées ;
- Maximiser la productivité et le rendement portuaires par l'amélioration des prestations, la construction d'infrastructures, la sécurisation et la sureté du port de Cotonou ;
- Construire et acquérir de nouvelles infrastructures afin de libérer les espaces au PAC : et de permettre une meilleure exploitation du domaine portuaire ;
- Promouvoir et faire rayonner la place portuaire béninoise en suscitant l'adhésion de tous les acteurs portuaires à une union communautaire, une mobilisation des énergies et ressources ;
- Maitriser les couts et délai de passage portuaire.

#### **4-Mission et activités**

Les grandes mutations technologiques qui s'observent de part et d'autre du secteur des activités maritimes et portuaires ont créé un environnement concurrentiel sans précédent aux seins duquel tous ports se dotent de multiples stratégies pour maintenir leur équilibre et promouvoir leur épanouissement. Le PAC, pour ne pas rester en marge de cette compétition internationale a créé un cadre de mobilisation des acteurs et partenaires en vue de leur adhésion et de leur participation active à la mise en œuvre d'une politique efficace de communication plus percutante et plus attractive. A cet effet, plusieurs actions ont été menées et des associations mises sur pied. Ce sont :

- La réalisation d'une étude en vue du choix du mode de gestion pouvant impliquer le secteur privé dans la gestion du port ;
- La mise en place du SIGUCE ;
- L'élaboration d'un schéma directeur pour le PAC pour une exploitation rationnelle des espaces disponibles.

Le PAC est l'autorité portuaire chargée notamment :

- D'assurer l'entretien et l'exploitation du port ;

- De gérer le domaine portuaire et d'y exercer les travaux d'amélioration et d'extension nécessités par les besoins du trafic.

Pour parvenir à l'accomplissement de ses tâches, il jouit des prérogatives de pouvoir public. La circonscription du port est définie par le décret N°84-250 du 22 juin 1984 et comprend des terrains, des surfaces d'eaux et d'autres ouvrages portuaires placés sous la direction du Ministre de l'Economie Maritime et des Infrastructures portuaires.

### **5-Organigramme du Port Autonome de Cotonou**

L'organigramme du Port Autonome de Cotonou comprend avec les structures rattachées à la Direction Générale, dix (10) Directions Techniques qui se présentent comme suit :

#### **❖ Direction Générale (DG)**

Les structures rattachées au Directeur Général se composent du :

- Secrétariat Particulier du Directeur Général (SPDG)
- Service des Relations Publiques (SRP)
- Chargés des missions et Conseillers Techniques
- Secrétariat Général
- Station de Remorquage
- Département de la Gestion de l'Environnement
- Secrétariat de la Personne Responsable des Marchés Publics
- Cellules de Contrôle des Marchés Publics
- Département de la Communication et de la Coopération
- Département de la qualité et des processus organisationnels

**❖ Direction des Ressources Humaines(DRH)**

Cette Direction a pour mission :

- D'élaborer et de mettre en œuvre la politique des ressources humaines de l'entreprise,
- D'assurer le management général des ressources humaines,
- D'œuvrer à l'application de la légalisation sociale en vigueur et à l'amélioration des conditions de travail dans l'entreprise.

Elle comporte trois(03) à savoir :

- Le Service du Personnel et de la Solde(SPS) ;
- Le Service de l'Emploi et de la Formation(SEF) ;
- Le Service des Affaires sociales et de la Prévoyance(SASP).

**❖ Direction Financière et Comptable (DFC)**

Elle est chargée :

- De mettre en œuvre la politique du Port Autonome de Cotonou en matière de comptable et financière ;
- D'assurer la tenue des comptes, la gestion des fiscale de l'entreprise, la production et la diffusion des états financiers ;
- De gérer les ressources financières et les stocks et d'assurer le recouvrement des créances.

Elle comporte trois (03) services à savoir :

- Le Service de la Comptabilité Générale et de la Fiscalité(SCGF) ;
- Le service du Recouvrement et de la Trésorerie(SRT) ;
- Le Service de la Gestion des Stocks(SGS).

**❖ Direction Commerciale et du Marketing (DCM)**

Elle a pour mission :

- De définir et de mettre en œuvre la politique de marketing, de promotion et de veille commerciales du Port Autonome de Cotonou et de veiller du bon fonctionnement des organes communautaires du port de Cotonou ;
- De définir et de mettre en œuvre la politique tarifaire du Port Autonome de Cotonou, de procéder aux règlements de tous les problèmes liés aux factures émises et de suivre les activités du Guichet Unique du Port de Cotonou ;
- D'élaborer les statistiques commerciales du Port de Cotonou et de réaliser les études d'ordre général ou à caractère spécifique y afférentes ;
- D'exécuter les travaux d'apurement des manifestes des navires ;
- D'établir les autorisations d'exercices d'activités aux opérateurs portuaires sur la base des conventions-cahiers de charges et de les soumettre à l'approbation du Directeur Général.

Cette Direction comporte quatre (04) services à savoir :

- Le Service de la Facturation(SF)
- Le Service du Marketing et de la veille commerciale(SMVC) ;
- Le Service des Etudes et des Statistiques(SES) ;
- Le Service de l'Apurement des Manifestes(SAM).

**❖ Direction de la Capitainerie (DC)**

Elle est chargée :

- D'assurer la sécurité de la navigation et des installations portuaires ;
- D'assurer la police du Port à terre et sur les plans d'eau ;
- D'assurer le placement des navires ;
- D'assurer la communication radio et le service d'information nautique ;
- D'appuyer la structure en charge de la gestion de l'environnement dans la mise en œuvre des conventions environnementales et dans l'assurance de la police environnementale ;
- De mettre en œuvre les ISPS.

Elle comporte quatre(04) services que sont :

- le Service Accueil des Navires et Lamanage(SANL) ;

- le Service Pilotage des Navires (SPN) ;
- le Service Police, Sécurité, Sureté, Incendie et Calamités (SPSSIC) ;
- le Service des Formalités d'Accès.

❖ **Direction Technique (DT)**

Elle a pour mission :

- De concevoir et de mettre en œuvre la politique de maintenance de l'outil portuaire excepté le matériel flottant ;
- De contribuer au développement des installations et équipements portuaires ;
- D'assurer l'inspection régulière des ouvrages et équipements ;
- De programmer, d'exécuter ou de faire exécuter tous les travaux relatifs à la réalisation, à la maintenance et à la réhabilitation des ouvrages et équipements portuaires ;
- De contribuer à l'élaboration et à l'actualisation du plan Directeur du Port de Cotonou ;
- De coordonner les études de faisabilité technique des projets de développement des installations et des équipements portuaires ;
- D'étudier la faisabilité technique des projets de développement des installations portuaires initiés par d'autres opérateurs de la plateforme portuaire ;
- De produire les rapports et les plans bathymétriques périodiques sur l'état des fonds marins relevant des compétences de l'Autorité Portuaire ainsi que les rapports ou les données topographiques sur le domaine portuaire ;
- De participer à la définition des politiques environnementales dans le domaine portuaire et aux études d'impact environnemental ;
- De produire un rapport mensuel sur l'état du matériel, des ouvrages et équipements ainsi qu'un rapport annuel.

Cette Direction comporte cinq(05) services à savoir :

- Le Service des Etudes Techniques et du contrôle des Travaux(SETC) ;
- Le Service des Etudes Topographiques, Hydrographiques et Océanographiques(SETHO) ;
- Le Service de la Maintenance des Ouvrages(SMO) ;
- Le Service de la Maintenance des Installations Electriques, Phare et Balises(SMIEPB) ;
- Le Service de la Maintenance des Equipements et Matériels(SMEM).

#### ❖ **Direction de l'Exploitation Portuaire (DEP)**

Cette Direction est chargée :

- D'assurer le contrôle de l'utilisation du domaine portuaire, des terminaux, des magasins et des Terre-pleins par les concessionnaires ;
- De suivre la productivité des intervenants dans l'enceinte portuaire ; de contrôler le trafic terrestre dans l'enceinte portuaire ;
- De procéder à la régulation des entrées, sorties, séjours, pesage, et contrôle de gabarit des camions gros porteurs opérant au Port de Cotonou ;
- D'assurer le contrôle des activités au port de pêche ;
- De participer aux études et planification portuaires.

Elle comporte trois(03) services à savoirs :

- Le Service de la Gestion du Domaine et de l'Exploitation des Installations Portuaires(SGDEIP) ;
- le Service du Trafic Terrestre et du contrôle des Opérations Commerciales(STTCOC) ;
- le Service Productivité et Suivi des Performances(SPSP).

#### ❖ **Direction des Systèmes d'Information (DSI)**

Elle a pour mission :

- De planifier le développement du système d'information de l'entreprise et d'en assurer la gouvernance ;
- D'assurer l'acquisition, la mise en place, la sécurité et l'évolution du système d'information ;
- D'apporter aux utilisateurs l'aide nécessaire à l'utilisation de l'outil informatique.

Cette Direction Comporte trois(03) services à savoir :

- Le Service des Etudes et Projets Informatiques(SEPI)
- le Service Réseau, Système et Sécurité Informatique(SRSSI)
- le Service Support et Application(SSA).

❖ **Direction des Affaires juridiques et du contentieux (DAJC)**

Elle est chargée :

- De prévenir les litiges et de défendre les intérêts du PAC devant les juridictions ;
- D'assurer la veille juridique et règlementaire au sein de l'entreprise ;
- D'assurer le suivi des concessions portuaires.

Elle comporte trois(03) services à savoirs :

- Le Service des Etudes Juridiques et de la règlementaire (SEJR) ;
- Le Service du Contentieux(SC) ;
- Le Service du Suivi des Concessions(SCC).

❖ **Direction de la Prospective, de la Stratégie et du Développement (DPSD)**

Cette Direction est chargée :

- D'assurer la réalisation des études prospectives et stratégiques pour le développement de l'Entreprise et du Port de Cotonou ;
- D'élaborer, en liaison avec les autres structures de l'Entreprise, les plans stratégiques de développement et de coordonner leur mise en œuvre et évaluation ;
- De suivre et d'évaluer la mise en œuvre des plans d'actions des différentes structures de l'entreprise ;
- De concevoir, de déployer et d'améliorer les outils de maîtrise des risques et d'aide aux prises de décisions ;
- D'élaborer les rapports d'activités de l'entreprise.

Elle comporte quatre(04) services à savoirs :

- Le Service des Etudes Prospectives et Stratégiques(SEPS) ;
- Le Service des Projets et Investissements Structurants(SPIS) ;
- Le Service du Suivi et Evaluation(SSE) ;
- Le Service de Management des Risques(SMR).

#### ❖ **Direction du Contrôle Général (DCG)**

Elle est chargée :

- D'assurer le contrôle interne, le contrôle de gestion, l'audit et l'inspection ; d'améliorer les dispositifs de contrôle interne ;
- De planifier, de faire exécuter les missions d'audit interne et externe et d'assurer le suivi des recommandations ;
- D'assurer l'élaboration du budget et d'en effectuer le suivi et le contrôle ;
- De s'assurer de l'exhaustivité et de l'exactitude de la facturation des prestations et de la sauvegarde du patrimoine ;
- De veiller à la maîtrise des couts.

Cette Direction comporte cinq(05) services :

- Le service du Contrôle Interne(SCI) ;
- Le Service de l'Audit Interne(SAI) ;
- Le Service du Budget(SB) ;
- Le Service du contrôle de la Facturation et de la Sauvegarde du Patrimoine(SCFSP) ;
- Le Service de la Comptabilité Analytique(SCA).

### **Paragraphe 2 : LE MACRO-ENVIRONNEMENT**

La macro environnement est définie comme étant l'ensemble des facteurs qui influencent l'entreprise et auxquels celle-ci devra s'adapter.

#### **1-Environnement géographique**

De par sa situation géographique le Port Autonome de Cotonou dessert outre le Bénin, le géant voisin qu'est le Nigéria malgré les multiples ports dont il dispose et constitue ainsi un énorme marché potentiel pour le transbordement et pour le trafic en transit ainsi que les pays de l'hinterland dont le Niger dont il détient en moyenne près de 81% des parts du marché. A cela, s'ajoutent dans une moindre mesure les marchés du Mali, du Burkina Faso et du Tchad.

## **2-Environnement Socio-économique**

Considéré comme le « poumon de l'économie Béninoise » et comme un créateur d'emplois directs et à pleins temps, le Port Autonome de Cotonou est entre autre le principal pourvoyeur des recettes douanières dont il génère la collecte pour près de 80%.il accompagne et contribue à la dynamique de la croissance agricole, commerciale, industrielle et financière, à l'ensemble de la sphère économique.

## **3-Environnement juridique institutionnel**

Etant une société d'Etat, le Port Autonome de Cotonou est fortement soumis aux influences des décisions prises en conseil des ministres et rapportés par son ministère de tutelle. Cette situation ne lui permet pas d'avoir une capacité d'adaptation et de réaction suffisamment rapide pour suivre les mouvements des marchés et des concurrents puisque pour toutes décisions importantes, il faut que le Directeur Général obtienne l'approbation du conseil d'administration.

## **4-Environnement culturel**

Depuis plusieurs années, le Port Autonome de Cotonou(PAC) s'investit dans la promotion du sport national et participe également aux activités culturelles soit en les parrainant, soit en les sponsorisant. Il apporte aussi un soutien matériel et financier à son équipe de basket-ball dénommée ASPAC (Association Sportive du Port Autonome de Cotonou) et à son équipe de football dénommée ASPACFC. Mais avec l'arrivée du Directeur, Joseph AHANHANZO les activités de sponsoring ont été suspendues jusqu'à nouvel ordre.

## **5-Environnement technologique**

Dans un environnement portuaire sous régional fortement concurrencé, la technologie apparaît comme un véritable atout pour se démarquer des concurrents. Au Port Autonome de Cotonou, on constate de nos jours certains progrès techniques et technologiques. Notre port est actuellement doté :

D'un système intégré de sécurité conforme aux normes internationales (système de vidéo surveillance, système de prévention et de lutte contre l'incendie etc.)

Des portails électroniques. Des équipements de mise en œuvre du plan de Zoning ont été installés et des travaux de circulation et de mise à niveau de la sureté de notre port ont été effectués en son sein.

## **6-Environnement écologique**

Depuis sa création, en 1965 le Port Autonome de Cotonou ne dispose d'aucun service spécialisé dans l'étude de son environnement écologique. A cet effet, les américains ont exigé la création d'un département chargé de l'étude environnementale du port avec l'avènement du projet de Millenium Challenge AC count (MCA, 2007). Ce département comporte en son sein deux services à savoir : le Service Inspection et Audit (SIA), et le Service des Etudes Environnementales et Planification (SEEP).

Le projet MCA a doté ce département de certains équipements à savoir : équipement de traitement des Vrac Solide ; une Station Océanographiques au Port Autonome de Cotonou et d'équipement de lutte contre la pollution. Ce département dispose des moyens pour traiter les déchets solides des navires. Ils ont pour missions de l'hygiène dans l'enceinte portuaire et de contribuer ainsi à la réduction de la pollution atmosphérique.

### **Paragraphe 3 : L'ENTREPRISE ET SON MICROENVIRONNEMENT**

Le microenvironnement d'une Entreprise est l'ensemble des facteurs qui exercent une influence sur le fonctionnement de l'Entreprise et sur qui cette dernière a une influence réciproque.

#### **1-Les fournisseurs**

Les fournisseurs sont en amont et désignent les différentes sociétés qui approvisionnent en matériel les institutions. Ils représentent une part importante de l'environnement car sans eux l'entreprise se voit incapable de produire pour satisfaire les clients.

Ceux du PAC sont : les prestations de services portuaires, les prestataires de services à l'importation et à l'exportation, les fournisseurs étrangers.

#### **2-Les clients du PAC**

Les clients représentent les maitres de toute entreprise. Ce sont eux qui consomment ou non les produits de l'entreprise. Nous avons : les clients actuels, les clients potentiels, les non consommateurs relatifs et les non consommateurs absolus.

**Ceux du PAC sont** : les chargeurs et les armateurs. Ils représentent les principaux clients en matière d'importations et d'exportations.

### **3-Les acteurs de la chaine portuaire**

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

- ✓ **Les chargeurs** : ce sont les entreprises importantes ;
- ✓ **Les consignataires du navire ou l'agent maritime** : ce sont des négociants qui renseignent sur les mouvements des navires et représentent les intérêts de l'armateur dans le port ;
- ✓ **Le transitaire ou commissionnaire agréé en Douane** : il intervient dans toutes les procédures d'embarquement et de débarquement des marchandises et est, l'interlocuteur désigné du destinataire de la marchandise auprès des acteurs portuaires. En cela il est le mandataire ;
- ✓ **Le bureau de Douane-port** : c'est le lieu du déroulement des opérations de dédouanement au détail des marchandises ;

Les sociétés de relevage qui emploient des ouvriers qu'on appelle tacherons ou manutentionnaires et qui s'occupent des opérations de chargement et de déchargement des marchandises sur les camions ;

- ✓ **Les transporteurs** : ils assurent l'acheminement des marchandises à destination par la route ou par voie ferrée ;
- ✓ **Le conseil National des Chargeurs du Bénin** : il défend les intérêts des opérateurs économiques importateurs et exportateurs et perçoit à ce titre diverses taxes sur les opérations d'enlèvement des marchandises du Port Autonome de Cotonou ;
- ✓ **Les manutentionnaires** : ce sont les entreprises qui s'occupent des activités de chargements des navires, du reconditionnement des marchandises de leur stockage et de leur sécurisation ;

**La SOBEMAP ; la COMAN-SA, et la SMTC** sont les trois sociétés qui opèrent au Port. La première est une société étatique tandis que les deux dernières sont des entreprises privées qui font de la manutention des conteneurs depuis avril 1998.

#### **4-Les autres acteurs**

Il s'agit entre autre de l'Association des Consignataires des Navires Porte Véhicule (**ACONPOV**) et l'Association des Consignataires et Agents Maritimes (**ACAM**), du conseil de sécurité (**CS**), de l'Association pour la promotion du Port Autonome de Cotonou (**APPAC**), du Bureau du contrôle et de la chambre du Commerce et de l'Industrie du Bénin (**CCIB**) etc.

#### **5-Les concurrents du PC**

La concurrence est l'ensemble des entreprises qui cherchent à satisfaire les mêmes besoins mais également celles qui pourraient offrir de nouvelles façons de les combler. A cet effet le Port de Cotonou (PC) a plusieurs concurrents que sont :

**Le Port de Lomé (PL)** : situé à 135 km du Port de Cotonou (PC), le PL a de bonnes caractéristiques et dispose d'une zone franche permettant aux entreprises industrielles et commerciales de s'implanter facilement et de bénéficier dans le cadre de leurs activités et de la franchise douanière. La fluidité et la simplification des formalités (une même facture comporte les taxes portuaires et les redevances de manutention), la facilitation dans l'acheminement, l'escorte régulière, l'opération dénommée « Solidarité sur la mer » font que le Port de Lomé est apprécié et choisit par de nombreux opérateurs économiques.

**Le Port d'Abidjan (PA)** : c'est l'un des plus grands ports de l'Afrique de l'Ouest avec six (06) kilomètres environ de quai, des équipements modernes et très performants en manutentions.

Il constitue la voie la plus rapide et la moins accidentée pour l'accès à la mer du Mali (corridor route en parfaite état) et pour le Burkina- Faso (chemin de fer et route bitumée).

**Les Ports de Tema et de Takoradi** : ils sont semi-autonomes et disposent d'une gamme complète d'outillages, de facilités pour la manutention de tous les types de cargaisons. Il en est de même pour le Port de Lagos. Néanmoins, des contraintes liées aux problèmes de linguistique, et de devises ; freinent les opérateurs à choisir ces Ports.

#### **Paragraphe 4 : CADRE DU DEROULEMENT DU STAGE**

Notre stage s'est déroulé sous la Direction de l'Exploitation Portuaire. Cette Direction est composée de trois(03) services que sont :

- Le service du Trafic Terrestre et du contrôle des Opérations Portuaires ;

- Le Service de productivité et Suivi des Performances ;
- Le Service Gestion Domaine et Exploitation des Installations Portuaires.

Toute formation qui se veut complexe doit pouvoir associer la théorie à la pratique car en économie, toute théorie qui n'est pas soutenue par la pratique est vouée à l'échec.

En effet, quelques importantes expériences ont été acquises à la cour de notre stage au Port Autonome de Cotonou à la Direction de l'exploitation portuaire en vue de rendre complexe les différentes expériences théoriques acquises au cœur de notre formation universitaire. Ainsi à travers ces différents services parcourir nous avons noté quelques expériences :

➤ SERVICE DU TRAFIC TERRESTRE ET CONTROLE DES OPERATIONS COMMERCIALES :

Dans ce service, un bref résumé nous a été fait sur le PAC (son origine, ses missions, et ses objectifs). Ensuite, nous avons appris à contrôler aussi bien les mouvements d'entrée, de séjour, et de sortir des camions gros porteurs que les formalités administratives que ces derniers doivent remplir tout au long des opérations manutentionnaires. Nous avons appris à contrôler l'authenticité des documents liés à la gestion des véhicules d'occasions.

➤ SERVICE DE PRODUCTIVITE ET DU SUIVI DES PERFORMANCES :

Dans ce service, nous avons appris comment se fait la vérification de la productivité au niveau des différentes structures portuaires ainsi que les méthodes et techniques utilisées pour recueillir les informations sur ces structures.

Mais tout a été appris de façon théorique car ce service venait juste de naître au sein de cette Direction et donc n'est pas encore réellement sur le terrain pour une éventuelle pratique de leurs différentes attributions.

➤ SERVICE GESTION DOMAINE ET EXPLOITATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES :

Dans ce service, un bref aperçu du PAC nous a été présenté ainsi que les attributions de ce service. Ensuite, nous avons appris à rédiger des lettres en réponses positives ou négatives des lettres envoyées au PAC pour la demande des espaces, terre-plein, des magasins, des bureaux, des cabines et autres.

### **1-Remarques**

La non-assistance financière et matérielle aux stagiaires qui sont livrés à eux même

### **2-Faiblesses**

Une faiblesse est l'état de moindre force rendant incapable de résister ou de s'imposer. C'est aussi l'état de ce qui est insuffisamment fort ou vigoureux.

Au cours de notre stage nous avons relevé des faiblesses qui se regroupent comme suit :

- L'insuffisance de personnel qui constitue un retard énorme pour l'élaboration des tâches et qui induit à ne pouvoir faire face véritablement aux attributions assignées à cette Direction par ces différents services et donc connaîtra toujours un rendement décroissant à la fin de chaque exercice et par conséquent ce résultat sera généralisé sur l'ensemble des résultats de la structure ;
- Manque de matériel administratif ;
- la vétusté des matériels techniques ;
- Le séjour prolongé des navires en rade ;
- Le retard dans l'élaboration du bulletin statistique ;
- La faible cadence de manutention des marchandises ;
- La complexité des formalités de passage portuaire des marchandises ;
- L'inefficacité de la politique commerciale ;

### **3-Menaces**

Une menace est un problème posé par une tendance défavorable ou une perturbation de l'environnement qui, en absence d'une réponse marketing appropriée, conduirait à une détérioration de la position de l'entreprise.

#### ➤ **Le PORT AUTONOME de COTONOU (PAC) dans un environnement régional concurrentiel.**

Le PORT AUTONOME de COTONOU se trouve en concurrence directe avec le PORT AUTONOME de Lomé qui profite d'un tirant d'eau plus favorable et le PORT de Tema qui dispose d'une surface de plan d'eau plus vaste. Ce qui signifie que si le PORT AUTONOME de COTONOU n'est pas performant, les trafics peuvent être détournés vers les autres ports, en particulier le trafic de conteneurs.

#### **4-SUGGESTIONS :**

- Faire des recrutements en vue d'en disposer de ressources humaines nécessaires pour le bon fonctionnement de ladite structure ;
- Equiper les bureaux avec des matériels administratifs pour éviter la lenteur administrative ;
- Mettre à la disposition du personnel des matériels efficaces pour un contrôle rigoureux de la qualité des marchandises ;
- Aider les stagiaires de façon financière.

### **Section 2 : Cadre théorique et méthodologique**

#### Paragraphe 1 : Cadre théorique

##### **1-Problématique**

Dans les pays de l'Afrique, la relance de l'économie nationale en vue de la réduction de la pauvreté constitue un des objectifs essentiels des politiques mises en place par des gouvernants. En effet, le redémarrage des activités génératrices de revenus passe irrémédiablement par l'accroissement des investissements. Mais, la structure économique de ces pays, ne leur permet malheureusement pas de puiser dans leurs ressources propres pour effectuer cet effort de relance. Pour la plus part de certains de ces pays, La source de création de richesse est **lePort**.

Le Bénin depuis son accession à l'indépendance en 1960, s'efforce de renforcer les bases de son développement. Doté d'un potentiel de production non négligeable, il a les atouts nécessaires au décollage effectif de son économie. Cependant, il est encore loin du niveau potentiel de production auquel ses atouts et ses facteurs de production le prédestinent.

Ainsi, le Bénin tire des atouts importants de son port. Les évolutions rapides et impressionnantes enregistrées dans le domaine du transport maritime font du port de Cotonou une variable source de financement dans la gestion de l'économie du pays.

Selon les statistiques de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED, 2013), le port de Cotonou est la source de près de 90% des recettes douanières et plus de 90% des échanges avec l'extérieur. C'est donc un sous-secteur

stratégique dont dispose le pays pour sa politique de développement et de réduction de la pauvreté. D'où des investissements doivent se faire pour ce secteur.

Par ailleurs, force est de constater que les opérateurs nationaux préfèrent investir beaucoup plus dans le secteur tertiaire que dans le secteur industriel simplement parce que le tissu industriel reste fragile et quasi inactif en matière de la création de la richesse immédiate. Il n'apporte que 14% comme valeur ajoutée à l'économie<sup>1</sup>. C'est dans cette logique que s'inscrit l'objectif de la croissance économique à partir des secteurs les plus prometteurs pour son porter à deux chiffres, car telle est la voie que devrait emprunter le pays dans la catégorie des nations émergentes et apporter un mieux être à la population. Cette croissance reposerait mieux sur le secteur tertiaire que primaire qui représente respectivement près de 50% et 36% du PIB (produit intérieur brut), (HOUNSINOU et AMOUSSA, 2008).

En effet, les produits d'exportation ont pour principal passage le port pour atteindre, à des couts raisonnables, les marchés extérieurs, on ne peut pas aujourd'hui négliger le rôle important que joue l'outil portuaire au niveau d'une économie disposant d'une façade maritime comme le Bénin. Le port de Cotonou est considéré comme un véritable poumon de l'économie béninoise en ce sens qu'il contribue de par son fonctionnement à une augmentation des recettes de l'Etat et donc à une bonne réalisation des prévisions budgétaires.

Au Bénin, près de 90% des échanges commerciaux du pays passent par le port de Cotonou générant ainsi plus de 50% de recettes fiscales, 80% à 85% des recettes douanières<sup>2</sup>. L'outil portuaire joue au niveau tertiaire et donc dans l'économie du Bénin, un rôle très important. Le port de par son fonctionnement contribue considérablement aux recettes de l'Etat et par conséquent à la constitution du budget.

Malgré les problèmes qu'a connus le port de Cotonou dans les dernières années, il occupe une grande place dans la croissance économique du pays.

Face à ces statistiques, il est primordial de se poser certaines questions ci-après :

- Quelles sont les interdépendances entre les activités portuaires et les activités dans les différents secteurs de l'économie ?
- Quel est l'impact du trafic portuaire sur la croissance économique du Bénin?

<sup>1</sup> INSAE, 2013

<sup>2</sup> Rapport annuel de performance 2013, Port Autonome de Cotonou

Ces questions courantes n'appellent pas de réponses simples et posent donc le problème d'analyses rigoureuses et cohérentes avec des outils et méthodes statistiques performants.

C'est donc face à toute une série de constats, de questionnements et dans le souci d'apporter des éléments de réponse dans le contexte du Bénin que l'étude portant sur le thème « Contribution du trafic portuaire à la croissance de l'économie béninoise » se révèle être le meilleur moyen pour permettre aux responsables à divers niveaux de disposer d'un tableau de bord économique et financier susceptible d'aider à la prise de décision.

Ce travail présente des intérêts multiples. Il permettra de disposer de données chiffrées sur la contribution du port de Cotonou à la croissance économique au Bénin. Il vise aussi la promotion du port sur le plan national en ce sens qu'il sert à expliquer aux autorités, aux entreprises locales et à la population, ce que le port de Cotonou représente pour le pays. Il pourra également servir de base pour l'élaboration d'une stratégie économique visant à l'amélioration de la compétitivité du port de Cotonou.

## **2-Objectifs et hypothèses de l'étude**

### **➤ Objectifs**

L'objectif général de la présente étude est d'évaluer la contribution du trafic portuaire sur la croissance économique du Bénin.

#### **De façon spécifique il s'agira de :**

- évaluer à travers une étude corrélationnelle, l'interdépendance entre la croissance économique, la population active, l'investissement et le trafic portuaire.
- mesurer l'impact de l'activité portuaire sur la croissance économie béninoise.

### **➤ Hypothèses**

Les objectifs spécifiques nous permettent de formuler les hypothèses de recherches suivantes :

**H1** : la croissance économique entretient une relation de dépendance avec le trafic portuaire, l'investissement et la population active ;

**H2** : l'activité portuaire influe positivement à la croissance économie béninoise.

## **3-REVUE DE LITTERATURE :**

Cette partie vise à donner une représentation de la revue de littérature utilisée dans le cadre de notre étude. Nous avons passé en revue des approches préalables de certains auteurs qui ont abordé soit partiellement ou totalement les thèmes que nous avons évoqués et les analyses qu'ils en ont faites.

#### **4-Clarification de quelques concepts :**

##### ➤ **Trafic**

Selon Larousse, le trafic est l'ensemble des transports de marchandises ou de voyageurs, ou des circulations de véhicules ou de bâtiments, qui s'effectuent pendant une durée définie (jour, mois, année), sur une voie de communication ou sur l'ensemble des voies d'un territoire.

##### ➤ **Port**

Selon le dictionnaire « ROBERT » le Port se définit comme un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, charger ou décharger leur cargaison, assurer leur entretien, etc.

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

En un mot, le port est une interface entre navires et marchandises ;entre navires(les transbordements) ; entre marchandises(groupage/dégroupage).

En effet, le port assure deux catégories d'activités à savoir :

Les activités commerciales et / ou industrielles. Ces activités sont aux services des navires et des marchandises. C'est-à-dire qu'il est opérationnel et donne lieu à la facturation.

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

##### ➤ **La Croissance économique :**

La croissance économique désigne l'augmentation de la production de biens et de services dans une économie sur une période donnée qui est généralement longue. En pratique, l'indicateur utilisé pour la mesurer est le Produit Intérieur Brut (PIB). Il est mesuré « en volume » ou « à prix constants » pour corriger les effets de l'inflation. Le taux de croissance, lui, est le taux de variation du PIB. On utilise la croissance du PIB par habitant comme indicateur pour appréhender l'amélioration du niveau de vie.

Si dans le langage courant, on emploie souvent le terme de « Croissance » dans les cadres d'évolution à court terme, les économistes l'utilisent conventionnellement pour décrire une augmentation de la production sur le long terme.

Selon la définition de François Perroux, la croissance économique correspond à « l'augmentation soutenue pendant une ou plusieurs périodes longues d'un indicateur de dimensions, pour une nation, le produit global net en termes réels ». La définition de Simon Kuznets va au-delà et affirme qu'il y a croissance lorsque la croissance du PIB est supérieure à la croissance de la population.

A court terme, les économistes utilisent plutôt le terme d'« expansion », qui s'oppose à « récession », et qui indique une phase de croissance dans un cycle économique. La croissance potentielle estime l'écart entre la croissance mesurée et celle qui serait obtenue avec une pleine utilisation de tous les facteurs de production ; cet écart est minimal au plus fort d'une expansion.

## **5-Littérature théorique**

Dans ses recherches sur la nature et les causes de la Richesse des Nations (1776), Adam Smith met en évidence le rôle de la division du travail (surplus, marché, gains de productivité) comme facteur de croissance. Cette division de travail se trouve renforcée par la participation du pays au commerce international (théorie des avantages absolus). L'optimisme de Smith apparaît à travers les traits d'une croissance illimitée (elle dure tant que l'on peut étendre la division du travail et le marché). Cette théorie appliquée à notre pays nous amène à dire alors qu'il existe une corrélation positive entre les échanges commerciaux d'un pays et la croissance économique et la division du travail. Dans le cas de notre travail, la division du travail des activités portuaires au PAC depuis quelques années est un des facteurs de base contribuant à l'augmentation de la croissance en ce sens ou plusieurs sociétés se sont installées dans le domaine et chacun spécialisé dans un domaine donné. Les sociétés de

manutention, transit, d'exportation et d'importation. Mais Thomas Malthus dans son Essai sur le principe de population (1796), Thomas Malthus ne part dans le même sens que Adam Smith pour lui, la croissance d'un pays est limitée et ce malgré une augmentation des échanges commerciaux en raison de la démographie galopante. Pour lui, la production agricole croît de façon arithmétique alors que la population croît de façon exponentielle et que la misère est la conséquence de la surpopulation.

- A la suite de la crise de 1929, les travaux de D'Omar et Harrods vont chercher à rendre compte des conditions et caractéristiques essentielles de l'équilibre d'une économie capitaliste en croissance. Du côté de la demande (et à court terme), la variation de l'investissement détermine via le principal multiplicateur Keynésien, le niveau de revenu et de la demande globale. L'effet revenu associé à une augmentation de l'investissement  $\Delta I$ , est égal à  $\Delta I [1/(1-c)]$ . C'est-à-dire  $\Delta I [1/s]$  où  $s=(1-c)$  sachant que  $c$  et  $s$  représentent respectivement les propensions marginales à consommer et à épargner. Du côté de l'offre (et à long terme), l'investissement accroît la capacité de production. L'effet capacité stipule que l'investissement doit engendrer une stimulation de la capacité de production, via le mécanisme de l'accélérateur. L'investissement accroît les capacités de production dans une proportion égale à  $1/v$  où  $v$  est le coefficient de capital et correspond à l'inverse de la productivité moyenne du capital soit  $v= K/Y$  où  $K$  est le stock de capital et  $Y$  la production). L'effet de capacité est donc égal  $I (1/v)$ . De part cette théorie pour D'Omar et Harrods l'investissement contribue positivement à la croissance économique. **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, 1963, économiste espagnol spécialiste de la croissance, confirment qu'il n'y a pas qu'un seul déterminant simple de 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 plus part 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.

- **Mesure de la croissance économique :**

En économie, la croissance désigne l'évolution annuelle, exprimée en pourcentage, du P.I.B. (Produit Intérieur Brut) ou du P.N.B. (Produit National Brut). Pour éviter le problème de l'augmentation des prix, la croissance est calculée en "monnaie constante" (hors inflation), le P.I.B. étant corrigé de l'augmentation de l'indice des prix. Ceci permet de calculer une croissance en volume.

La formule de calcul, dans le cas du PIB de l'année " t ", est la suivante :

$$\text{Croissance} = [\text{PIB}(t) - \text{PIB}(t-1)] / \text{PIB}(t-1).$$

Une croissance du PIB n'implique pas nécessairement une élévation du niveau de vie. En effet, si la croissance du PIB démographique est plus rapide que la croissance du PIB, le PIB par tête diminue.

## 6- Les travaux empiriques

Les travaux empiriques publiés au cours des années 2000 ont utilisé principalement des régressions en coupe transversale sur un ensemble de pays. Ils utilisent souvent des coefficients de corrélation simple entre la croissance des exportations et le PIB ou des coefficients de corrélation entre, d'une part, un ensemble d'indices représentant l'ouverture ou les politiques commerciales des pays et, d'autre part, la croissance à long terme. Ces études ont été présentées dans les travaux d'Edwards (2001) et (2004) et ont conclu généralement à un lien étroit entre l'ouverture et la croissance économique.

L'apparition de la nouvelle théorie du commerce international et la théorie de la croissance endogène a conduit à concentrer les recherches empiriques sur les canaux par lesquels l'ouverture peut influencer le taux de croissance. En général, l'effet de l'ouverture sur la croissance passe par trois voies : la formation du capital physique (croissance tirée par l'investissement et induite par l'ouverture), du capital humain (croissance tirée par les compétences et induites par l'ouverture) et du savoir (croissance tirée par la technologie et induite par l'ouverture).

Dans ce cadre, une bonne manière d'évaluer un impact (indirect) de l'ouverture sur la croissance consiste à établir un modèle à équations simultanées. Jusqu'à aujourd'hui, ce modèle n'a jamais été réalisé. Cependant, certains auteurs comme Baldwin et Seghezza (2004) ont trouvé, en réalisant une estimation en trois étapes sur les données en coupe transversale et en estimant des équations séparées, une croissance tirée par l'investissement et

induite par l'ouverture. Ce résultat a été confirmé par celui de **Lee (2005) et (2006)** en deux étapes. D'autres travaux ont été réalisés au moyen de techniques de Co intégration et ont montré une croissance tirée par la technologie et induite par l'ouverture. En effet, **Coe et Moghadam (2004)** jugent que les échanges et le capital au sens large sont responsables de la quasi-totalité de la croissance enregistrée par l'économie française depuis vingt ans.

Dans le même sens, **Coe et E. Helpmann (2005)** ont trouvé, sur un échantillon de 22 pays industriels, que la PGF d'un pays dépend non seulement de son propre stock de capital en R&D mais aussi de celui de ses partenaires commerciaux. Par ailleurs, ils ont montré que l'effet positif de la R&D étrangère sur la PGF d'un pays donné dépend de son degré d'ouverture.

**En 2006, Brecher, Ehsan et Lawrence** ont cherché à montrer le lien entre l'externalité de la R&D et la croissance de la PGF des secteurs au Canada et aux Etats-Unis. Ils ont montré qu'entre **2004 et 2006**, l'effet de la R&D développée aux Etats-Unis sur la productivité canadienne tend à être au moins aussi fort que l'effet sur la productivité des Etats-Unis.

**Harrison (2007)** revient sur les définitions possibles des indicateurs d'ouverture il utilise sept indicateurs rencontrés souvent dans la littérature et trouve, en réalisant des estimations OLS, souvent une relation positive entre ces indicateurs et la croissance économique. Dans un deuxième temps, l'auteur regroupe les analyses sur la causalité de la relation entre la croissance du PIB et l'évolution des exportations et / ou des importations. Les conclusions de cette étude sont mitigées et ne permettent pas d'affirmer que cette relation joue dans un seul sens.

#### ➤ **Relation entre trafic portuaire et croissance économique au BENIN :**

Du Document **STRATEGIE PAR PAYS (DSP, 2012)**, le BENIN enregistre depuis le début des années 90, un taux de croissance annuel de l'ordre de 5%. Cette croissance repose essentiellement sur le secteur tertiaire qui représente 50% du PIB. Après une croissance de 4,8% entre **2000 et 2003**, en raison d'une activité plus soutenue du secteur tertiaire et de la bonne tenue de l'investissement qui a atteint 19,8% du PIB en 2003 contre 17,3% en **2002**, le taux de croissance du PIB est estimé à 2,7% en **2004**. Ce repli de l'activité économique est le reflet de la baisse de l'activité portuaire dû à la concurrence du Port de Lomé qui s'est accru face à la dégradation de la performance de notre Port et des restrictions commerciales imposées par le Nigéria. De ce document, il ressort que les trafics portuaires de

l'économie béninoise ont une corrélation positive. Toutefois une étude sur l'estimation de la valeur ajoutée portuaire et l'élaboration d'un indicateur de performance de l'activité portuaire ' Réalisée et soutenue par **DOUMEFIO et KPEHOUNTON en 2008**' n'approuve pas totalement l'affirmation des auteurs du DSP. Dans leurs travaux, ils ont montré que la valeur ajoutée portuaire 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. Dans la réalisation de leurs travaux ils se sont rendu compte, 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 du port de Cotonou. Ils en ont déduit qu'en dépit de sa contribution à une bonne réalisation des prévisions budgétaires, le port participe faiblement à la formation du PIB ; ce qui est confirmé par sa part dans le secteur tertiaire à hauteur de 20,80%. Une contribution largement en dessous de 50%.

En somme, ils ont conclu qu'une augmentation des trafics de marchandises ne s'accompagne pas toujours d'une augmentation de la valeur ajoutée portuaire et que le port de Cotonou ne contribue pas pour autant à la création de la richesse, aussi que ses performances ne s'améliorent pas au fil des années et que tous les produits alimentaires, le coton, ne sont pas créateurs de richesse. Cependant, différentes statistiques essentiellement mesurées en tonnage permettent de voir l'effet du port sur la croissance économique.

## **Paragraphe 2 : CADRE METHODOLOGIQUE**

Il s'agit ici d'envisager la méthodologie qui suppose le choix d'outil d'analyse susceptible de nous conduire vers la mise en évidence de la relation entre l'activité portuaire et la croissance économique.

L'exposé de cette partie nous permettra de formuler le modèle d'analyse, de préciser la nature et les sources de données utilisées, de définir les variables et de présenter la méthode d'estimation.

### Formulation du modèle

Tout modèle économétrique est constitué de deux types de variables : une variable expliquée ou variable endogène ou encore variable dépendante et une ou des variable(s) explicative(s) ou variable(s) exogène(s).

A la lumière du cadre de référence de la théorie économique, le modèle de croissance part de la fonction de production du type Cobb Douglas qui exprime la production en fonction du volume de travail et du capital.

$$Y = AK^\alpha L^\beta$$

Avec Y la production (Produit Intérieur Brut), (K) le facteur capital, (L) facteur travail, A facteur technologique,  $\alpha$  élasticité de la production par rapport au capital,  $\beta$  élasticité de la production par rapport au facteur travail. En faisant l'hypothèse que le trafic portuaire (TP) et l'investissement (INV) résultent du capital et que la population active occupée (pop actocc) du travail l'équation devient :

$$PIB = A K^\alpha (\text{popu actocc})^\beta_{\text{avec (TP+INV), le capital (k)}}$$

En linéarisant cette équation et en considérant une année quelconque t, le modèle utilisé dans notre étude est définie par :

$$\mathbf{LogPIB = \beta_0 + \beta_1 Log(TP)_t + \beta_2 Log(pop actocc)_t + \beta_3 Log(Inv)_t + \mu t}$$

## **1-Nature et Source des données**

La recherche documentaire effectuée a permis de regrouper toute la littérature se rapportant à notre thème. Les données retenues vont de 1967 à 2013 pour tenir compte de la disponibilité de ces dernières concernant toutes les variables de l'étude. Cette *période fournit une série de 47 observations pour chaque variable, permettant d'assurer une bonne robustesse des tests économétriques*. Ces données collectées sont essentiellement relatives aux statistiques élaborées par le PAC, et la Banque Mondiale (AfricanDevelopmentIndicators, 2013).

A cet effet, les principales sources ci-après ont été identifiées :

- Les centres de recherche et de documentation (INSAE) pour toutes les informations spécifiques à la question.
- Le Ministère de l'Economie et des Finances, par le biais de ses directions techniques, notamment la DGAE, pour la collecte des données relatives aux finances publiques.
- La cellule de Suivi des programmes Economiques et Financiers (CSPEF) pour les données relatives au Tableau des Opérations Financières de l'Etat.
- Le Service des Statistiques des Etudes et des Performances du Port Autonome de Cotonou pour les données relatives au trafic portuaire.
- **2-Présentation des variables**

La littérature nous a permis de repérer un certain nombre d'éléments pertinents qui sont indépendants entre eux :

- **Y** : le Produit Intérieur Brut. Le PIB est utilisé pour mesurer le niveau de croissance économique d'un pays. En effet, le PIB est la valeur de la création de richesse nationale. Il est aussi la valeur des biens et services produits au cours d'une période (généralement l'année) pour les unités résidentes. Elle est la variable expliquée et s'exprime en milliard de F.CFA.
- **INV** : Un investissement est une dépense ayant pour but de modifier durablement le cycle d'exploitation de l'entreprise ; à la différence d'une charge, il n'est pas détruit par celui-ci. Investir revient en effet pour celui qui s'y décide à renoncer à une consommation immédiate pour accroître ses recettes futures. Bien entendu, le surcroît de recettes

occasionné par cet investissement devra être suffisant pour assurer sa rentabilité prévisionnelle. L'investissement est donc un processus fondamental dans la vie de l'entreprise, qui engage durablement celle-ci. La variable capital est un facteur déterminant dans l'explication de la croissance. Le capital est mesuré dans le présent travail par l'investissement. Il est une variable explicative et s'exprime en milliard de F.CFA.

- **TP** : les trafics portuaires. Il s'agira ici de suivre sur une période donnée, les mouvements de toutes les marchandises qui sont enregistrés au niveau du Port Autonome de Cotonou. Elle est une variable explicative et s'exprime en millier de tonne.
- **Popa** : La population active se définit comme l'ensemble des personnes en âge de travailler qui sont disponibles sur le marché du travail, qu'elles aient un emploi (population active occupée) ou qu'elles soient au chômage (population active inoccupée) à l'exclusion de celles ne cherchant pas d'emploi, comme les personnes au foyer, étudiants, personnes en incapacité de travailler, rentiers. Selon les définitions, l'âge est fixé entre 15 et 64 ans, ou porte sur toutes personnes de plus de 15 ans. Elle est aussi une variable explicative et s'exprime en millier.

### **Population active occupée (popu actocc)**

Selon la définition de l'OIT, la population active occupée représente les personnes faisant partie de la population active, à l'exception des chômeurs.

L'investissement (inv), le trafic portuaire (tp) et la population active (popa) constituent les variables explicatives.

Dans cette section, la méthodologie adoptée permet de faire une étude exploratoire des données relatives à l'activité portuaire afin de mettre en évidence l'influence du trafic portuaire sur la croissance de l'économie Béninoise.

Après avoir réuni les données nécessaires à la vérification des hypothèses de l'étude, nous avons utilisé le logiciel **SPSS** (Statistical Package for Social Science) dans sa version **18** et le logiciel **EViews** dans sa version **7** pour le traitement des données recueillies.

L'analyse des données sur les variables a été effectuée à l'aide des outils de la statistique descriptive basée sur une étude corrélacionnelle entre les variables. Quant à l'analyse inférentielle c'est-à-dire l'impact de l'activité portuaire sur la croissance de l'économie Béninoise, elle a été menée grâce à un modèle de régression linéaire multiple.

### **3-Méthodologie utilisée pour examiner les données sur les variables**

Le test de corrélation permet d'analyser le sens et l'intensité de la liaison entre deux variables quantitatives.

#### © Hypothèses du test :

$$\begin{cases} H_0 : r = 0 \text{ (il n'y a pas une corrélation entre les deux caractères)} \\ H_1 : r \neq 0 \text{ (il y a une corrélation entre les deux caractères)} \end{cases}$$

$$r = \frac{\text{Cov}(X, Y)}{\rho(X) * \rho(Y)}$$

Avec  $r \in [+1 ; -1]$ , il mesure la qualité de la liaison affine entre  $X$  et  $Y$ .

#### © La statistique du test est : $z = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$

#### © Règle de décision :

- Si la probabilité critique (P-value) associée à la statistique calculée est supérieure à 5 %, alors nous acceptons l'hypothèse nulle. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de corrélation entre les deux caractères.
- Si la probabilité critique (P-value) associée à la statistique calculée est inférieure à 5 %, alors nous rejetons l'hypothèse nulle. C'est-à-dire qu'il y a une corrélation entre les deux caractères

### **4-Méthodologie utilisée pour la régression linéaire multiple**

L'économétrie n'est pas seulement un système de validation mais également un outil d'analyse. Elle permet de mettre en évidence la relation entre les variables économiques qui n'étaient pas a priori évidentes ou pressenties.

Les régressions linéaires multiples est une technique qui permet d'évaluer l'influence de plusieurs facteurs (ou variables indépendante) avec la variable dépendante.

Il existe plusieurs modèles, nous présentons ici le modèle de ‘‘Back Ward’’ qui consiste à prendre en compte l’ensemble des variables indépendantes dans la première série de calculs. Puis d’enlever au fur et à mesure les variables dont la contribution est la plus faible, jusqu’à l’élaboration d’un modèle adéquat.

Lorsque nous disposons de  $n$  observations  $(y_i, x_{i1}, \dots, x_{ip}), i = 1, \dots, n$ , qui sont des réalisations des variables aléatoires  $(Y_i, X_{i1}, \dots, X_{ip})$ , l’équation de régression s’écrit

$$y_i = a_0 + a_1 x_{i1} + \dots + a_p x_{ip} + \varepsilon_i \quad i = 1, \dots, n$$

Nous pouvons adopter une écriture condensée qui rend la lecture et la manipulation de l’ensemble plus facile.

$$\begin{cases} y_1 = a_0 + a_1 x_{1,1} + \dots + a_p x_{1,p} + \varepsilon_1 \\ y_2 = a_0 + a_1 x_{2,1} + \dots + a_p x_{2,p} + \varepsilon_2 \\ \dots \\ y_n = a_0 + a_1 x_{n,1} + \dots + a_p x_{n,p} + \varepsilon_n \end{cases}$$

Les équations suivantes peuvent être résumées avec la notation matricielle.

$$\begin{pmatrix} y_1 \\ \vdots \\ y_n \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 1 & x_{1,1} & \dots & x_{1,p} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 1 & x_{n,1} & \dots & x_{n,p} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} a_0 \\ a_1 \\ \vdots \\ a_p \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} \varepsilon_1 \\ \vdots \\ \varepsilon_n \end{pmatrix}$$

soit:  $y = Xa + \epsilon$

**La méthode d’estimation utilisée est celle des Moindre Carré Ordinaire (MCO).**

### Les Hypothèses

Comme en régression simple, les hypothèses permettent de déterminer : les propriétés des estimateurs (biais, convergence) ; et leurs lois de distributions (pour les estimations par intervalle et les tests d’hypothèses).

Il existe principalement deux catégories d’hypothèses :

#### ➤ **Hypothèses stochastiques**

- $H_1$  : Les  $X_j$  sont déterminées sans erreurs,  $j = 1, \dots, p$  ;
- $H_2$  :  $E(\varepsilon_i) = 0$  Le modèle est bien spécifié en moyenne ;
- $H_3$  :  $V(\varepsilon_i) = \sigma^2 \forall i$  Homoscédasticité des erreurs (variance constante)

- $H_4 : \text{cov}(\epsilon_i, \epsilon_j) = 0 \forall i \neq j$  Pas d'autocorrélation des erreurs.
- $H_5 : \text{cov}(X_i, \epsilon_j) = 0 \forall i \neq j$  Les erreurs sont linéairement indépendantes des variables exogènes.
- $H_6 : \epsilon \sim \mathcal{N}_n(0, \sigma^2 I_n)$  Les erreurs suivent une loi normale multidimensionnelle

( $H_6$  implique les hypothèses  $H_2$ ,  $H_3$  et  $H_4$  la réciproque étant fautive car les 3 hypothèses réunies n'impliquent pas que  $\epsilon$  soit un vecteur gaussien).

### ➤ Hypothèses structurelles

- $H_7$  : absence de colinéarité entre les variables explicatives, i.e.  $X'X$  est régulière,  $\det(X'X) \neq 0$  et  $(X'X)^{-1}$  existe (remarque : c'est équivalent à  $\text{rang}(X) = \text{rang}(X'X) = p + 1$ );
- $H_8 : \frac{X'X}{n}$  tend vers une matrice finie non singulière  $Q$  lorsque  $n \rightarrow +\infty$  ;
- $H_9 : n > p + 1$  Le nombre d'observations est supérieur au nombre de variables + 1 (la constante). S'il y avait égalité, le nombre d'équations serait égal au nombre d'inconnues  $a_j$ , la droite de régression passerait par tous les points, nous serions face à un problème d'interpolation linéaire (voir Interpolation numérique).

## **5-Les différents tests de validation du modèle**

Si nous désirons savoir si une variable explicative figurant dans un modèle est réellement – significativement – contributive pour expliquer la variable endogène, il convient de tester si son coefficient de régression est significativement différent de 0 pour un seuil choisi, en général 5%.

### *Il s'agit du test de Student.*

#### **A- Test de Student**

Ce test est très important ; en effet, si dans un modèle estimé, un des coefficients (hormis le terme constant) n'est pas significativement différent de 0, il convient d'éliminer cette variable<sup>2</sup> et de ré-estimer les coefficients du modèle.

#### **B- Test de détection de l'autocorrélation des erreurs**

-**Test de Breusch-Godfrey;**

- Test d'ARCH;

**C- Test de détection de hétéroscédasticité**

- Test de White

- Test d'égalité des variances ;

- **Test de Goldfeld-Quandt** : Ce test n'est valable que si l'une des variables est la cause de L'hétéroscédasticité et que le nombre d'observation est important.

- Test de Gleisjer ;

- Test d'ARCH ;

**D- Test de normalité des erreurs**

Il s'agit de tester si les résidus suivent une loi normale. Le test effectué est celui de Jarque-Bera (J-B) sous Eviews.

J-B suit sous l'hypothèse de normalité une loi de Khi-deux à 2 degrés de liberté. On accepte au seuil de 5% l'hypothèse de normalité si **J-B < 5,99** ou si Probabilité est supérieure à 0,05.

**E- Test de stabilité du modèle**

**Test de CUSUMS**

Ce test est fondé sur la dynamique de l'erreur de prévision. Ces tests permettent de détecter les instabilités structurelles des équations de régression au cours du temps.

Si la courbe ne coupe pas le corridor, le modèle est structurellement stable. Dans le cas contraire, le modèle n'est pas globalement stable et donc ne peut être pas utilisé pour réaliser une prévision.

➤ **Limite de l'étude**

On ne peut parler d'étude scientifique sans prendre en compte les limites des moyens dont la méthodologie a fait usage. En effet, cette étude a essayé de trouver les variables pouvant montrer la contribution du Port à l'essor de la croissance. La limite vient aussi du fait que les principaux agrégats (PIB, TP) sont exprimés en volume et non en valeur et donc ne prennent pas en compte l'effet inflationniste de la réalité économique. Il faut également rappeler les résultats d'une estimation tendent vers les vraies valeurs des paramètres, lorsque le nombre d'observation est suffisamment élevé. Dans nos pays en développement, les difficultés du système statistique rendent difficile l'obtention de séries à cause du retard dans

l'élaboration des bulletins statistiques. Dans ce contexte, les études se contentent des données disponibles en essayant d'utiliser les modèles adaptés.

**CHAPITRE 2 :**

***Analyse économique de la contribution du trafic  
portuaire sur la croissance***

**Section 1 : Présentation et analyse des données de l'étude.**

Cette section est d'abord consacrée à la présentation des données relatives aux différentes variables retenues pour mesurer la croissance de l'économie béninoise.

**Paragraphe 1 : Statistiques sur les données de l'étude.**

La description des variables est faite à l'aide des outils de la statistique descriptive. Le tableau ci-dessous présente les résultats sur chaque variable.

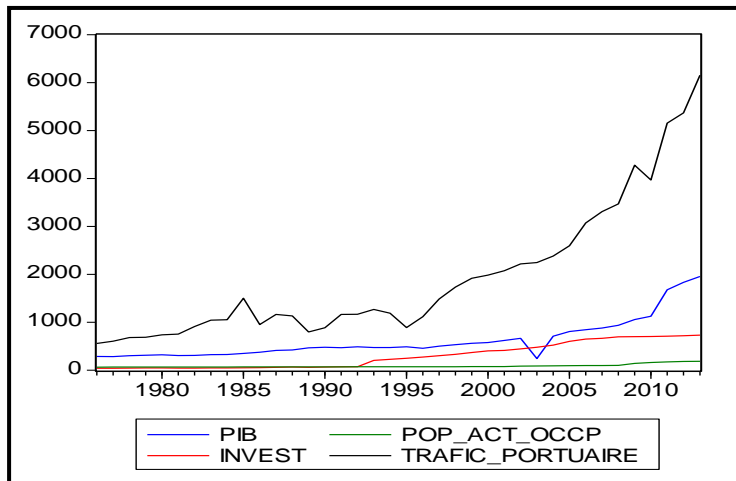
**Tableau N°1 : Résultat sur chaque variable**

Codes	Libellés	Moyennes	modes	Ecart-type	Mini	Maxi
INVEST	Investissement	392,0387	42,62 <sup>a</sup>	304,66243	42,62	857,10
Pop.act.occupée	La population active occupée	1274,5	730	900,90	650	3840
Trafic portuaire	Le trafic portuaire	2971,453	559,815 <sup>a</sup>	2536,076	559,815	8839,019
PIB	Le produit intérieur brut	1022,116	488,9	931,4139	244,3	3419,9

Source : réalisé sous SPSS.

L'analyse des résultats du tableau ci-dessus montre que l'investissement moyen est de **392,0387** milliards de franc alors que le trafic portuaire moyen est égal à **2971,453** en milliers de tonnes. Nous pouvons supposer que l'investissement dépend du trafic portuaire.

Par ailleurs, la population active moyenne occupée est de **1274,5** milliers et le produit intérieur brut moyen tourne au tour de **1022,116** milliards. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des différentes variables de l'étude.

**Graphique N°1 : Evolution des différentes variables**

Source : réalisé sous Eviews

### 1- Influence du « invest », la « Pop.act.occupée » et le « trafic portuaire » sur le produit intérieur brut (PIB)

A partir de l'analyse descriptive menée sur les variables de l'étude, nous remarquons que la croissance du PIB dépend fortement des variables telles que l'investissement, la population active occupée et le trafic portuaire. Toutefois, ces chiffres ne renseignent ni sur le sens ni sur l'intensité de la liaison. Effectuons alors le test de corrélation entre ces caractères.

Le tableau ci-dessous donne les statistiques du test sur les variables.

Tableau N°2 : Résultat du test de corrélation sur les variables

Corrélations					
		PIB	INVEST	Pop.act.occupée	Trafic portuaire
PIB	Corrélation de Pearson	1	<b>0,827**</b>	<b>0,986**</b>	<b>0,964**</b>
	Sig. (bilatérale)		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	N	47	47	47	47
INVEST	Corrélation de Pearson	<b>0,827**</b>	1	<b>0,791**</b>	<b>0,897**</b>
	Sig. (bilatérale)	<b>0,000</b>		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	N	47	47	47	47
Pop.act.occupée	Corrélation de Pearson	<b>0,986**</b>	<b>0,791**</b>	1	<b>0,934**</b>
	Sig. (bilatérale)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>		<b>0,000</b>
	N	47	47	47	47
Trafic portuaire	Corrélation de Pearson	<b>0,964**</b>	<b>0,897**</b>	<b>0,934**</b>	1
	Sig. (bilatérale)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	
	N	47	47	47	47

\*\* . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

**Source** : Test de corrélation réalisé sous SPSS.

#### Commentaire :

La lecture du tableau nous indique que tous les coefficients de corrélation sont tous supérieurs à **0,5**. De même, ces coefficients sont positifs et significatifs au seuil de **1 % < 5 %**. Ceci révèle que toutes les variables interagissent positivement. **En conclusion, le taux de croissance de l'économie béninoise dépend fortement des variables telles que la population active occupée, l'investissement et le trafic portuaire.**

**Par ailleurs, le degré de corrélation entre le PIB et le Trafic portuaire montre l'importance de commerce intérieur dans la croissance économique du Bénin.**

**Paragraphe 2 : Analyse de l'effet du trafic portuaire sur la croissance de l'économie béninoise.**

Une analyse économétrique a été effectuée pour tester l'hypothèse selon laquelle l'activité portuaire explique de façon significative la croissance de l'économie béninoise. Le modèle d'analyse retenu pour atteindre cet objectif est le modèle de régression linéaire multiple. Il s'est inspiré des travaux de GUIDJIME. Le modèle de régression linéaire est utilisé lorsque l'on souhaite expliquer une variable quantitative en fonction de certaines valeurs ou d'un ensemble de variables explicatives quantitatives.

Le modèle linéaire à estimer a pour variable expliquée :

Le « *le Produit Intérieur Brut (PIB) réel* ». L'estimation consistera à déterminer les contributions des facteurs expliquant le *PIB réel* par année.

Nous avons utilisé le logiciel *EVIEWS.7* pour effectuer la régression.

En nous appuyant sur les études similaires réalisées dans d'autres pays, notre modèle a pour variables explicatives celles représentées par la matrice ci-dessous :

- Le trafic portuaire (*trafic portuaire*) ;
- La population active occupée (*pop.act.accup*) ;
- L'investissement (*invest*).

Par la suite le modèle s'écrit comme suit :

$$Y = X_i \beta + \varepsilon$$

➤ Avec :  $X_i$  : la matrice des variables explicatives

$\beta$  : le vecteur des coefficients de régression

$E_t$  : la marge d'erreur

**Tableau n 3 : Test de stationnarité des variables**

variables	Avant la différenciation			Stationnaire après la différenciation		
	Modèle	T-Statistique	T-Statistique tabulé	Modèle	T-statistique	T-Statistique tabulé
PIBr	3	-3,043573	-2,148465	2	-5,010713	-3,574446
			-1,500495			-2,927380
			-1,179617			-2,599925
POP.ACT .OCCP	3	-2,435621	-2,013245 (*)	2	-3,366070	-3,568308
			-1,238642 (**)			-2,921175
			-1,117321 (***)			-2,598551
				<b>Stationnaire après la différenciation</b>		
Trafic Portuaire	3	-1,652743	-4,161144 (*)	2	-5,010713	-3,574446
			-3,506374 (**)			-2,927380
			-3,183002 (***)			-2,599925
INVEST	3	-2,583383	-4,152511	2	-3,366070	-3,568308
			-3,502373			-2,921175
			-3,180699			-2,598551

Source : réalisé par les auteurs

Comme toutes les séries ne sont pas intégrées du même ordre, il n'est pas possible de construire un modèle à correction d'erreur (MCE). Ceci parce que les variables ne sont pas cointégrées. Passons donc au **modèle de régression linéaire multiple**.

## **2 -Résultats de l'estimation économétrique**

Cette partie présente les résultats de la mise en œuvre de la méthodologie retenue, notamment celle relative à l'analyse économétrique. Cette analyse vise à étudier l'impact des principaux facteurs sur la croissance de l'économie béninoise.

**Tableau N° 4:** Résultat de l'estimation des coefficients du modèle

Dependent Variable: PIB  
 Method: Least Squares  
 Date: 04/11/15 Time: 09:48  
 Sample: 1967 2013  
 Included observations: 47

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
POP_ACT_L	6.856150	0.536671	12.77534	0.0000
TRAFIC_PORTUAIRE	0.136934	0.026344	5.197977	0.0000
FBKF_INVEST	0.098323	0.127943	-0.768495	0.4464
C	220.0239	32.34706	-6.801976	0.0000
R-squared	0.986541	Meandependent var		1022.116
Adjusted R-squared	0.985602	S.D. dependent var		931.4139
S.E. of regression	111.7602	Akaike info criterion		12.35185
Sumsquaredresid	537084.7	Schwarz criterion		12.50931
Log likelihood	286.2686	F-statistic		1050.662
Durbin-Watson stat	1.395367	Prob(F-statistic)		0.000000

Source : Réalisé sous EVIEWS.

#### a. Significativité globale du modèle

Faisons le test de *Fisher* pour étudier la significativité globale du modèle.

Les hypothèses du test sont :

**H0** : les estimateurs des coefficients de toutes les variables explicatives sont tous égaux à zéro

**H1** : il existe au moins un estimateur des variables explicatives, qui soit différent de zéro.

Nous avons **Prob (F-statistic) = 0,000 < 0,05 ; on rejette H0 au seuil de 5%. Le modèle est donc globalement significatif.**

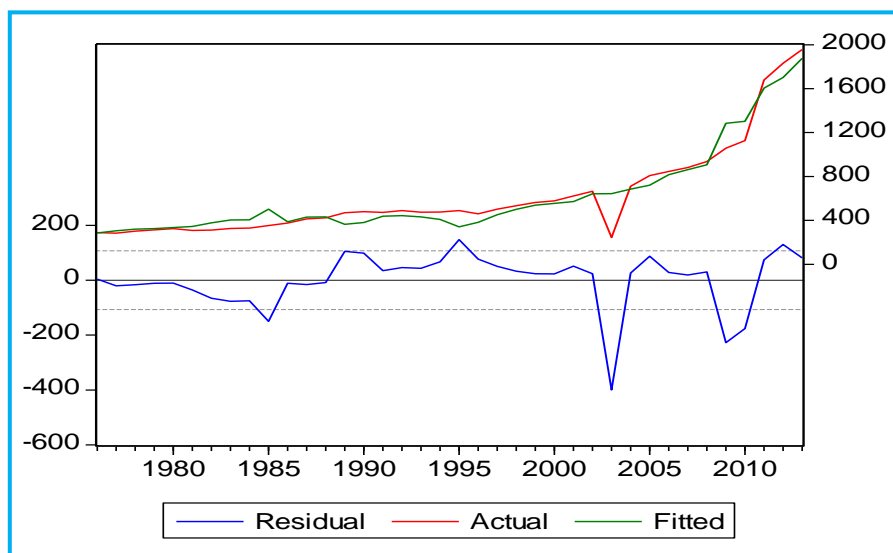
Avant d'expliquer le signe obtenu des paramètres du modèle, il est important de réaliser en amont quelques tests caractéristiques du modèle afin de s'assurer de la qualité de l'ajustement réalisé.

### b. La qualité d'ajustement du modèle

Le coefficient de détermination  $R^2$  qui mesure la qualité d'ajustement du modèle a un très bon score égal à **0,9865**. Ceci montre que la spécificité est réussie dans les **98,65 %** des cas.

La qualité de la régression du modèle peut être appréciée à travers le graphique 4.

**Graphique 2 : Qualité de la régression**



*Source : PAC/INSAE, réalisé par les auteurs*

#### ➤ Etape de validation

La phase de validation est nécessaire et conduit le plus souvent à un retour à la phase d'identification. Il est question de vérifier si les résidus des modèles sont non autocorrélés et homoscedastiques. Si tel n'est pas le cas, cela signifie que la spécification du modèle est incomplète et qu'il manque au moins un ordre à un processus.

### c. Test d'homoscédasticité des résidus du modèle

Faisons le test de **White** pour vérifier l'hypothèse d'homogénéité de la variance

White Heteroskedasticity Test:			
<b>F-statistic</b>	1.248307	Probability	<b>0.309452</b>
<b>Obs*R-squared</b>	7.394521	Probability	<b>0.285897</b>

Source : réalisé sous Eviews

*Il ressort du tableau ci-dessus que les résidus sont homoscédastique*

#### d. Test d'autocorrélation des résidus du modèle

Faisons le test de **Breusch-Godfrey** pour vérifier l'hypothèse d'autocorrélation des résidus

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
<b>F-statistic</b>	1.838175	Probability	<b>0.175514</b>
<b>Obs*R-squared</b>	3.915797	Probability	<b>0.141155</b>

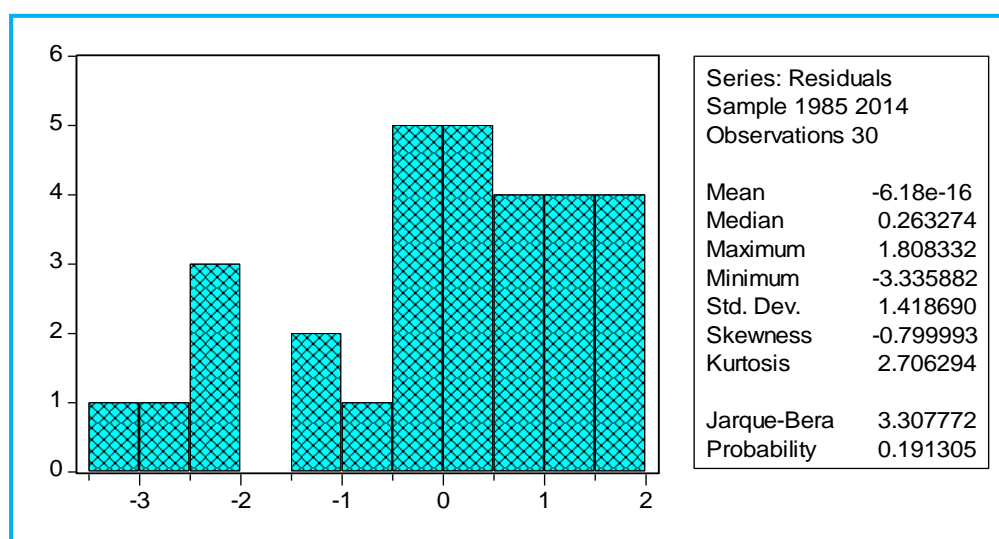
Source : réalisé sous Eviews

*L'analyse des résultats du tableau ci-dessus montre que les résidus sont non autocorrélés.*

*Les estimateurs sont BLUE.*

#### e. Test de normalité des résidus du modèle

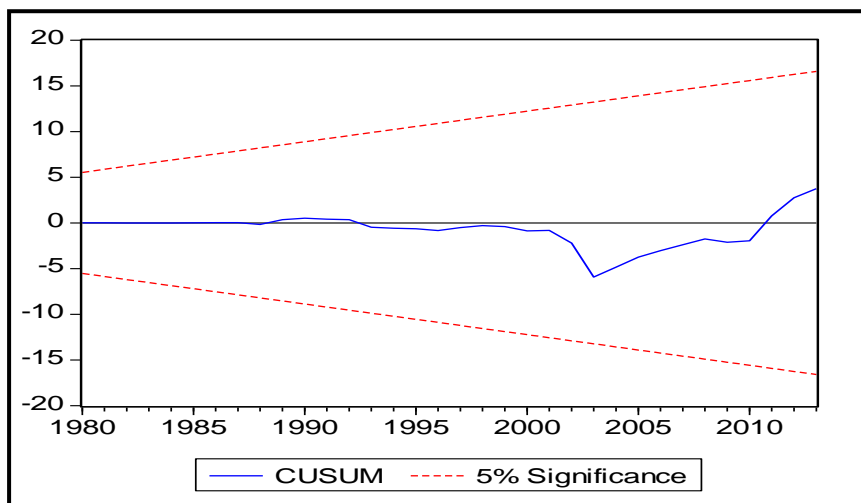
Faisons le test de **Jarque-Bera** pour vérifier si les résidus sont normalement distribués.



Source : réalisé sous Eviews

*La probabilité critique associée à la statistique de J-B (0.191) est supérieure à 0.05. Les résidus sont donc normaux.*

#### f. Test de stabilité de CUSUM



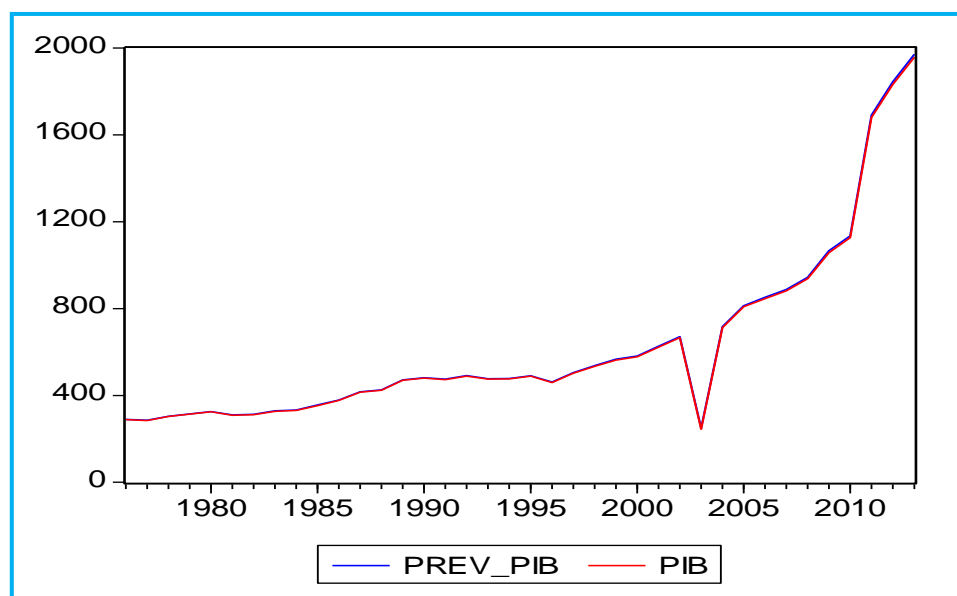
Source : réalisé sous Eviews

La courbe des résidus se retrouve dans les deux corridors. Le modèle est donc **globalement stable** et peut être utilisé à fins prévisionnels. Ainsi notre modèle s'écrit sous la forme suivante :

$$PREV - PIB = 0,21 * TRAFIC - PORTUAIRE_t + 4,89 * POP - ACT - OCCP_t - 0,25 * INVEST_t - 138,41 + \varepsilon_t$$

*EQUATION DU MODELE*

#### Graphique N3 : Simulation dynamique à l'aide de l'équation du modèle



Source : PAC/INSAE, réalisé par les auteurs

**Commentaire :** Le graphique ci-dessus montre, en plus les tests de validation que le modèle de prévision est bien spécifié et nous donne une certitude que les résultats des prévisions obtenus à partir de ce modèle ne seront pas biaisés pour un risque de 5%.

➤ **Résumé :**

Le tableau ci-dessous présente le résumé du modèle estimé.

Variables explicatives	Libellé des variables	Signe des coefficients	P-value
Trafic portuaire	Le trafic portuaire	+	0,0000
Pop.act.occp .	La population active occupée	+	0,0000
Invest	L'investissement	-	0,4464

**Commentaire du modèle**

L'analyse des résultats du modèle économétrique montre que l'activité portuaire et la population active occupée ont d'influence significative sur la croissance économique du Bénin. Ces résultats confirment ceux qui figurent dans les rapports de l'INSAE sur le profil de

la croissance au Bénin. Selon l'INSAE, les variations du trafic portuaire et le travail sont les principaux facteurs qui influencent significativement la croissance de l'économie béninoise.

En revanche, l'étude révèle que l'investissement n'a pas une très grande influence sur la croissance économique du Bénin. Cet impact non significatif de l'investissement dépendrait en partie de l'inter corrélation des variables du modèle.

Il découle de cette étude que l'Etat doit promouvoir l'activité portuaire pour développer le commerce extérieur et propulser la croissance économique. Pour cela, les politiques économiques suivantes sont préconisées : la diversification des produits exportés et importés, la connaissance des marchés étrangers, une forte présence des produits locaux d'exportation sur les marchés extérieurs, un encadrement rapproché des entreprises exportatrices et importatrices.

## **Section 2 : Vérification des hypothèses et Recommandation**

Il est question dans cette partie, à la suite des différents résultats présentés et analysé ci-haut, de confirmer ou non les hypothèses de recherche émises après la revue de littérature de l'étude.

Le but de cette étude est de vérifier l'existence d'une relation entre l'activité portuaire et le PIB réel du Bénin après avoir procédé à une analyse corrélationnelle des variables.

**Hypothèse H1** : « La croissance économique entretient une relation de dépendance entre la population active occupée, l'investissement et le trafic portuaire. »

De l'analyses des tableaux et graphiques, nous pouvons conclure que le taux de croissance de l'économie dépend fortement des variables telles que l'investissement, la population active occupée et le trafic portuaire. Cependant, l'hypothèse **H1** qui suppose que : «*La croissance économique entretient une relation de dépendance entre la population active occupée, l'investissement et le trafic portuaire* » **est validée.**

**Hypothèse H2** : « L'activité portuaire influe positivement à la croissance économie béninoise »

Cette grande hypothèse de l'étude, suggère un impact positif de l'activité portuaire sur la croissance de l'économie béninoise. Aux regards des conclusions de l'analyse des résultats issus des estimations des modèles, il ressort au vu des résultats que l'hypothèse **H2** qui stipule que « L'activité portuaire influe positivement à la croissance économie béninoise » **est acceptée.**

## **Recommandation**

Après avoir analysé l'influence de la hausse des activités portuaires sur la croissance économique en général, nous allons formuler des recommandations qui permettront d'améliorer les activités portuaires et donc la compétitivité du Port de Cotonou.

Ainsi l'Etat doit promouvoir l'activité portuaire pour développer le commerce extérieur et propulser la croissance économique. Pour cela, les politiques économiques suivantes sont préconisées :

- La diversification des produits exportés et importés,
- La connaissance des marchés étrangers,
- Une forte présence des produits locaux d'exportation sur les marchés extérieurs,
- Un encadrement rapproché des entreprises exportatrices et importatrices,
- Adopter une stratégie de marketing dynamique,
- Organiser des journées portes afin de faire connaître le PC par tous les pays de l'hinterland sur invitation officielle,
- Revoir la grille tarifaire (à la baisse) pour les pays de l'hinterland en tenant compte des accords signés entre eux,
- Améliorer les procédures en vue de la réduction du délai d'enlèvement des marchandises,
- Améliorer les indicateurs de suivi de performances tels que : la cadence de manutention, délai du séjour des navires à quai et en rade, cadence des manutentions etc...

## *CONCLUSION GENERALE*

Le présent mémoire a essayé d'étudier sur la période allant de 1967 à 2013, l'impact de la hausse des trafics portuaires sur la croissance économique.

A cet effet, nous avons commencé cette étude par une analyse descriptive qui nous a permis de retenir les variables à savoir : le produit Intérieur Brut Y, les Trafics Portuaires (TP), l'Investissement (Inv) et la Population active occupée (popaocc). En effet quelques statistiques descriptives ont été menées ainsi que leur représentation graphique pour toucher du doigt leur évolution sur ces années.

Au terme de notre analyse, il ressort que l'évolution des trafics portuaires est un facteur explicatif de la croissance économique en générale.

Pour mieux appréhender cet impact de l'évolution des trafics portuaires sur l'économie nationale, nous avons eu recours à l'estimation du Modèle Linéaire d'ordre Général et à l'estimation du modèle Cobb-Douglas. Les résultats de nos estimations économétriques ont permis de conclure que les trafics portuaires et la population active occupée ont un impact positif sur la croissance économique. Ainsi, la croissance économique réagit positivement face à une hausse des trafics portuaires, et la population active occupée.

La conséquence heureuse du développement de nombreuses activités liées aux activités portuaires est la création d'emploi, la possibilité de réaliser un plein emploi ou tout au moins de tendre vers cet objectif. A n'en point douter, le Port de Cotonou a contribué énormément à résorber le chômage grâce aux activités parallèles qu'il ne cesse de créer à la population. On peut donc considérer en toute quiétude que le port est « le poumon de l'économie nationale », donc participe considérablement à la croissance économique au Bénin.

## REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

### OUVRAGES

- 1-Bourbonnais R. (2000) « *Econométrie* » Collection DUNOD 3<sup>ème</sup> édition
- 2-Doucouré B. F. (2007-2008) « *Méthodes économiques cours et travaux pratiques* 5<sup>ème</sup> édition ». Université Cheik Anta SDiop de Dakar.
- 3-Lucas R. (1988). 'On the mechanics of economic development ' *Journal of Monetary Economics*, Vol 22.
- 4-Malthus (1798) « *Essai sur le principe de la population* ».
- 5-Marx K. (1867) « *le capital* ».

### Les articles

1. Africandevlopmentindicator (2009)
- 2.Cahuzac et Christophe Bontemps« *Cours sur régression linéaire* »Eric Cahuzac et Christophe Bontemps« *stata par la pratique : Statistiques, graphiques et éléments de programmation*
- 3-INSEE « *L'impact de l'activité portuaire sur les transports terrestres et la logistique* » en Provence-Alpes-Cote d'Azur.
- 4.KangniKpodar : « *Manuel d'initiation à Stata version 8* »
- 5.Lexique économique (2004). 8<sup>ème</sup> édition. EDITIONS DALLOZ
6. Mr DIEMER« *Economie générale cour partie ... chapitre...* « Port Autonome de Cotonou 'Revue officielle du Port Autonome de Cotonou' d'octobre 2008

### Les mémoires

- 1-Innocent ADJAHOUNTO et Sydné ZANNOU, 2012« *Influence du trafic portuaire sur la croissance économique du Bénin* ».
- 2-Hermione DOUNA et Gloria LALEYE, 2012 « *contribution du trafic portuaire à la croissance économique béninoise* »
- 3-Hervé DOUMEFIO et Immaculée D. KPEHOUNTON, 2008 'Estimation de la valeur ajoutée portuaire et élaboration d'un indicateur de performance de l'activité portuaire'  
Hervé DOUMEFIO et Immaculée D.KPEHOUNTON
- 4- Main Andreica« *Modèle de croissance économique par les investissements* »

---

**5. AMOUSSA ET ROUKAYATH, 2009** « *Participation du Port de Cotonou à la croissance économique du Bénin* »

**6. Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, CNUCED (2008).** « *Rapport sur l'investissement dans le monde* »

**7. Liste Patureau** « *Croissance et accumulation de capital : modèle de Solow* »

**8. Document Stratégique de Réduction de la pauvreté 2003-2005**

**9. Rapport du Conseil du Commerce et du Développement** sur sa cinquante-sixième session

**10. Stratégie de croissance pour la réduction de la pauvreté 2006**

***ANNEXES***

---

## **Définition des mots clés de l'étude**

### **Population active occupée**

Population ayant travaillé au moins une heure au cours de la semaine précédant l'enquête, plus les personnes n'ayant pas travaillé mais qui normalement un emploi et qui sont en vacances, soit malades, soit en grève, soit qui sont en arrêt provisoire de travail, plus tous les individus qui doivent commencer par travailler au cours du mois suivant l'enquête.

### **Secteur informel**

Ensemble des unités de production qui ne possèdent pas de numéro statistique (n° INSAE), ou, dans le cas des patrons et des travailleurs leur propre compte, qui ne tiennent pas de comptabilité et donc échappant aux fiscaux.

### **Taux de chômage**

C'est le rapport du nombre de chômeurs à la population active.

### **Taux de salarisation**

C'est le rapport du nombre de salariés, à la population active occupée.

### **Taux de pluriactivités**

C'est le rapport du nombre de personnes exerçant un ou plusieurs emplois secondaires, à la population active occupée.

### **Taux de sous-emploi visible**

C'est le rapport du nombre d'actifs occupés travaillant involontairement moins de 35 heures par semaine, à la population active occupée.

### **Taux de sous-emploi invisible**

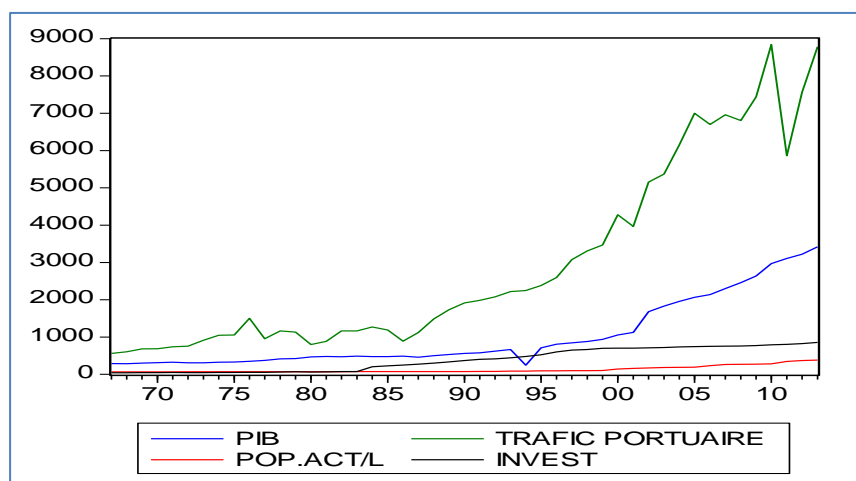
C'est le rapport du nombre d'actifs occupés gagnant moins que le salaire minimum horaire (31.625 FCFA pour le Bénin), à la population active occupée.

### **Taux de sous-emploi global**

C'est le rapport du nombre de chômeurs, et d'actifs occupés en situation de sous-emploi (visible ou invisible), à la population active.

**A.1 : Indicateur de tendance et de dispersion sur les variables de l'étude.**

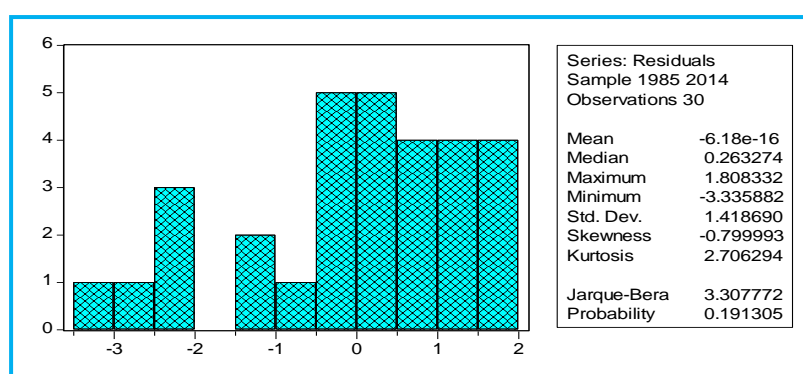
	PIB	FBKF_INV EST	POP_ACT_ L	TRAFIC_P ORTUAIR E
Mean	1022.116	392.0387	127.4468	2971.453
Median	533.5865	370.2226	76.00000	1917.120
Maximum	3419.900	857.1000	384.0000	8839.019
Minimum	244.3231	42.62000	65.00000	559.8150
Std. Dev.	931.4139	304.6624	90.08952	2536.076
Skewness	1.297321	0.107235	1.538240	0.969100
Kurtosis	3.304074	1.351307	4.171564	2.526340
Jarque-Bera	13.36489	5.413196	21.22304	7.796068
Probability	0.001253	0.066764	0.000025	0.020282
Sum	48039.46	18425.82	5990.000	139658.3
Sum Sq. Dev.	39906463	4269683.	373341.6	2.96E+08
Observations	47	47	47	47

**A.2 : Evolution graphique des variables.****B.1 : estimation du modèle**

Dependent Variable: PIB  
 Method: Least Squares  
 Date: 04/11/15 Time: 09:48  
 Sample: 1967 2013  
 Included observations: 47

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
POP_ACT_L	6.856150	0.536671	12.77534	0.0000
TRAFIC_PORTUAIRE	0.136934	0.026344	5.197977	0.0000
FBKF_INVEST	0.098323	0.127943	-0.768495	0.4464
C	220.0239	32.34706	-6.801976	0.0000
R-squared	0.986541	Meandependent var	1022.116	
Adjusted R-squared	0.985602	S.D. dependent var	931.4139	
S.E. of regression	111.7602	Akaike info criterion	12.35185	
Sumsquaredresid	537084.7	Schwarz criterion	12.50931	
Log likelihood	286.2686	F-statistic	1050.662	
Durbin-Watson stat	1.395367	Prob(F-statistic)	0.000000	

## B.2 : Test de normalité des résidus de J-B



## TABLE DES MATIERES

<b>Dédicace.....</b>	<b>ii</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>iii</b>
<b>Sigles et Abréviations .....</b>	<b>iv</b>
<b>Liste des tableaux et graphiques .....</b>	<b>vi</b>
<b>Résumé .....</b>	<b>vii</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>viii</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre1 : CADRE INSTITUTIONNEL,THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L’ETUDE .....</b>	<b>3</b>
<b>Section 1 : Cadre institutionnelle.....</b>	<b>4</b>
<b>Paragraphe 1 : Présentation du Port Autonome de Cotonou .....</b>	<b>4</b>
1-Description.....	4
2-Historique.....	5
3-Objectifs .....	5
4-Mission et Activité.....	6
5-Oganigramme du PAC.....	7
<b>Paragraphe 2 : Le Macro-environnement.....</b>	<b>13</b>
1-Environnement géographique .....	13
2-Environnement socio-économique.....	14
3-Environnement culturel.....	14
4-Environnement technologique .....	14
5-Environnement écologique .....	15
<b>Paragraphe 3 : L’entreprise et son microenvironnement .....</b>	<b>15</b>
1- Les fournisseurs .....	15
2-Les clients du PAC.....	15
3-Les acteurs de la chaine portuaires .....	16
4-Les autres acteurs.....	17
5-Les concurrents du PAC .....	17
<b>Paragraphe 4 : Cadre du déroulement du stage.....</b>	<b>17</b>
1-Remarque .....	19
2-Faiblesse .....	19
3-Menace.....	19
4-Suggestions .....	20
<b>Section 2 : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE .....</b>	<b>20</b>

Paragraphe 1 : CADRE THEORIQUE .....	20
1-Problématique .....	20
2-Objectifs et hypothèses de l'étude .....	22
3-Revue de littérature .....	23
4-Clarification de quelques concepts .....	23
5-Littérature théorique.....	24
6-Les travaux empiriques .....	26
Paragraphe 2 : CADRE METHODOLOGIQUE.....	29
1-Nature et source des données .....	30
2-Présentations des variables.....	30
3-Méthodologie utilisée pour examiner les données sur les variables .....	32
4-Méthodologie utilisée pour la régression linéaire multiple .....	32
5-Les différents tests de validation du modèle .....	34
<b>Chapitre 2 : Analyse économique de la contribution du trafic portuaire</b>	
<b>sur la croissance.....</b>	<b>37</b>
Section 1 : Présentation et analyse des données de l'étude.....	38
Paragraphe 1 : Statistique sur les données de l'étude.....	38
1-Résultat sur chaque variable... ..	38
2-Evolution des différentes variables .....	39
3-Résultat du test de corrélation sur les variables .....	40
Paragraphe 2 : Analyse de l'effet du trafic portuaire sur la croissance économique béninoise .	41
1 - Test de Stationnarité des variables .....	42
2 - Résultat de l'estimation économique .....	43
Section 2 : Vérification des hypothèses et Recommandations.....	48
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>50</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>I</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>III</b>
<b>TABLES DES MATIERES .....</b>	<b>VII</b>