



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI  
(UAC)  
@@@@@

INSTITUT DE GEOGRAPHIE, DE L'AMENAGEMENT DE TERRITOIRE ET DE  
L'ENVIRONNEMENT  
(IGATE)  
@@@@@

MASTER INTEGRATION REGIONALE ET DEVELOPPEMENT  
(MIRD)  
@@@@@

*Option: Economie des Transports et Assurances*

## TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUR L'AXE COTONOU-LOME

Présenté par :  
**ZINSOU CODJOSEIGNON Magloire François**

Sous la direction de :  
**Prof. Expédit W. VISSIN**  
*Professeur Titulaire des Universités de CAMES*

### Membres du jury

**Président** : *Prof. Expédit W. VISSIN*  
**Rapporteur** : *Dr Auguste HOUINSOU*  
**Examineur** : *Dr Lazare SOSSOU-AGBO*

**Mention** : Très bien  
**Note** : 16,12

**Soutenu, le 06 Mai 2019**

## Sommaire

Dédicace .....	3
Liste des sigles et acronymes .....	4
Remerciements .....	5
Résumé .....	6
Abstract.....	6
Introduction .....	7
<b>CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE..</b>	<b>9</b>
1-1- Cadre théorique.....	9
1-2- Cadre géographique .....	14
<b>CHAPITRE II : APPROCHE METHODOLOGIQUE.....</b>	<b>16</b>
2.1-Données collectées.....	16
<b>CHAPITRE III : RESULTATS ET DISCUSSIONS.....</b>	<b>23</b>
3.1-Résultats .....	23
3.2-Suggestions pour l'amélioration du transport routier sur l'axe Cotonou- Lomé.....	51
3.3-Discussions.....	59
Conclusion.....	63
Bibliographie .....	65
Sites internet consultés .....	67
Liste des tableaux .....	68
Liste des figures.....	68
Liste des Planches .....	68
Listes des photos .....	68
Annexe.....	69
Table des matières .....	77

## **Dédicace**

A

Ma chère épouse et mes enfants

## Liste des sigles et acronymes

<b>ANATT</b>	: Agence Nationale des Transports Terrestres
<b>BIC</b>	: Bénéfices Industriels et Commerciaux
<b>CEDEAO</b>	: Communauté Economique Des Etats de l’Afrique de l’Ouest
<b>CNCB</b>	: Conseil National des Chargeurs du Bénin
<b>CNF</b>	: Comité National de Facilitation
<b>CTGFR</b>	: Comité Transitoire de Gestion du Fret Routier
<b>DONT</b>	: Direction de l’Observatoire National des Transports
<b>FCFA</b>	: Communauté Financière d’Afrique Francophone
<b>INSAE</b>	: Institut National de la Statistique et de l’Analyse Économique
<b>MTPT</b>	: Ministère de Travaux Publics et des Transports,
<b>OCAL</b>	: Organisation du Corridor Abidjan-Lagos
<b>OEA</b>	: Opérateur Economique Agréé
<b>PAC</b>	: Port Autonome de Cotonou
<b>PTAC</b>	: Poids Total Autorisé en Charge
<b>RNIE</b>	: Route Nationale Inter-Etats
<b>SOBEMAP</b>	: Société Béninoise des Manutentions Portuaires
<b>TEC</b>	: Tarif Extérieur Commun
<b>TIE</b>	: Transport Inter-Etats
<b>TRIE</b>	: Transport Routier Inter-Etat
<b>TUTR</b>	: Taxe Unique sur les Transports Routiers
<b>UEMOA</b>	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
<b>USAID</b>	: Agence Américaine pour le Développement International

## **Remerciements**

Au terme de cette étude, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à tous ceux qui m'ont apporté leur soutien et appui de quelque manière que ce soit. Je voudrais citer particulièrement, en premier lieu mon Directeur de mémoire, Dr Expédit Wilfrid VISSIN, Professeur Titulaire des Universités du CAMES au Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT) qui a accepté diriger ce travail malgré ses multiples occupations.

A Monsieur Jonas ADIKO, (Direction de la Marine Marchande) pour avoir facilité l'acquisition des données portuaires et douanières.

J'adresse ici mes remerciements les plus sincères à mon ami Thierry AGOSSOU, un collègue de la promotion, Receveur des Impôts de Comé, pour m'avoir facilité les recherches au niveau des services, de douane de Comé, de la frontière et les collaborateurs du Directeur Général de la société URIELLA SARL, pour les diligences sur le lieu de stage.

Je voudrais également rendre hommage à tous les Professeurs qui ont participé à notre formation.

A tous ceux qui n'ont pas été cités et, qui d'une manière ou d'une autre, ont contribué à la réussite de ce mémoire, j'adresse mes sincères reconnaissances.

Enfin, Messieurs les membres du jury pour l'honneur que vous me faites, pour avoir accepté examiner ce travail. Veuillez trouver ici l'expression de ma profonde reconnaissance.

## **Résumé**

Cette étude vise à examiner l'état actuel du secteur des transports routiers de marchandises au Bénin notamment en évaluant la rentabilité sur l'axe Cotonou-Lomé du corridor Lagos - Abidjan. L'approche méthodologique basée sur la recherche documentaire et des enquêtes sur le terrain, facilitées par les fiches plongent l'étude, au cœur d'une activité à haut risque, autrefois rentable.

L'analyse des résultats montre le caractère contraignant que revêt l'activité, pour les transporteurs d'aujourd'hui, au regard des différentes plaintes recueillies et du changement d'activités de plusieurs de leurs confrères.

Il ressort de cette étude que, le transport des marchandises sur l'axe Cotonou – Lomé détient un flux élevé, selon 67 % des populations. Ce résultat est essentiellement lié à la densité du trafic imputable aux camions Dangoté. Il convient en outre de préciser que près de 15% des infrastructures routières sont encore défectueuses, 70 % du matériel roulant est vétuste. A cela s'ajoute, le non-respect des règles de répartition du fret et 64 % de baisse du taux de fret en direction du Togo. Il y va donc de l'intérêt de tous les acteurs, surtout ceux politico – administratifs, de libéraliser et de redynamiser cette activité, dans le but d'accélérer la croissance au sein des différents Etats. Toutefois, le secteur demeure indéniablement un marché à fort potentiel économique, que cette étude vise à améliorer à travers les pratiques, les institutions, les procédures, les techniques et réglementation en vigueur, de manière à mettre à la disposition des divers intervenants, les éléments pouvant leur permettre d'optimiser l'activité, pour générer subséquemment une plus – value, au profit de l'économie nationale et sous - régionale.

**Mots clés :** corridor, transport routier de marchandises, rentabilité,

## **Abstract**

This study aims to examine the current state of the road freight transport sector in Benin, notably by evaluating the profitability of the Cotonou-Lomé corridor.

The methodological approach based on documentary research and field surveys facilitated by the cards plunge the study into the heart of a high-risk activity that was once profitable.

The analysis of the results shows the mandatory nature for today's carriers in view of the various complaints on their part and the change of activity of several carriers.

This study shows that goods transport on the Cotonou Hillacondji axis has a high flow and according to 67% of the population it is linked to the Dangoté truck. It should be noted that nearly 15% of road infrastructure is still defective, 70% of the rolling stock is obsolete, the non-compliance with the rules of distribution of freight and 64% of the rate of freight exported to Togo. It is in the general interest of all to liberalize and energize the sector for its survival. However, the sector remains a high-interest rate market that this study aims to evolve simultaneously; institutions, procedures and techniques to provide truck incentives and greater profits to boost the economy.

**Key-words:** Corridor, road freight transport, profitability

## **Introduction**

Le secteur des transports participe de façon considérable à la croissance économique du pays et à la réduction de la pauvreté. Ce secteur en offrant un réseau d'infrastructures développé et des services de transport performants et dynamiques, contribue à la compétitivité de l'économie du Bénin, à son intégration régionale et à l'accroissement de la mobilité. En effet, le Bénin est un pays côtier de l'Afrique de l'Ouest ayant une façade maritime de 125 km. De par cette position géographique, il joue un rôle important dans la desserte des pays de l'hinterland (MTPT, 2015). A l'instar des pays en voie de développement, le Bénin recherche les marques d'une économie prospère et performante. Or, une économie performante est une économie qui augmente le bien-être de ses citoyens sans accroître son endettement extérieur. La performance de l'économie dépend de la performance de ces entreprises privées et publiques (Tossou, 2005). Face à cette situation, les Etats africains ont jugé nécessaire d'orchestrer des regroupements pour mieux affronter les défis de l'économie mondiale et en s'y consacrant naquirent plusieurs organisations dont la CEDEAO (Bellego, 1980). L'une des mesures prises pour répondre aux problèmes de développement des Pays les Moins Avancés (PMA), plus particulièrement le Bénin, est la promotion du secteur du transport, car il réduit considérablement le temps d'acheminement des personnes, des marchandises et facilitent les échanges d'idées (Dezert, 2008). Le secteur du transport est donc un projet intégrateur de premier plan (Guidado, 2009).

Pour continuer à jouer ce rôle, il doit s'intégrer et s'adapter à la nouvelle évolution de l'économie mondiale au risque de subir une évolution préjudiciable à sa survie et à son développement. En d'autres termes, la compétitivité d'un produit sur un marché dépend essentiellement d'une maîtrise de la chaîne logistique intégrée du transport qui prend en compte les aspects institutionnels,

juridiques, administratifs, techniques, opérationnels, commerciaux, financiers et statistiques (Bordeless, 2012).

Ainsi, pour mieux apprécier les obstacles liés au transport des marchandises de Cotonou vers Lomé, il convient d'identifier les points de blocage à la fluidité du transport, de définir la conduite efficiente des opérations de partage du fret, de transit, de transport et proposer des actions concrètes et suffisamment opérationnelles pouvant améliorer de façon significative cette activité.

L'étude s'articule autour de trois chapitres. Le premier parle du cadre théorique et géographique de l'étude, le second quant à lui traite de l'approche méthodologique et enfin le troisième aborde la rentabilité, la satisfaction de chacun des acteurs du secteur et des propositions de mesures concrètes.

# CHAPITRE I

## CADRE THEORIQUE ET GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE

Ce chapitre s'articule autour de deux principaux axes : le cadre théorique de l'étude et la démarche méthodologique.

### 1-1- Cadre théorique

#### 1-1- 1- Problématique

Le transport urbain joue un rôle essentiel dans le fonctionnement efficient de la cité. Il facilite le mouvement des populations, des biens et des services à l'intérieur de la ville. L'industrie des transports procure de revenus au gouvernement à travers les taxes et impôts. De même, son effet multiplicateur de revenus s'étend aux compagnies d'assurances, aux vendeurs de pièces détachées et aux maintenanciers (Alinsato *et al.*, 2010). Les transports sont l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'éradication de la pauvreté et de développement durable. Le secteur des transports est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie et influence leur évolution (Godard, 2009). Le secteur du transport joue un rôle important dans la concrétisation des objectifs et des stratégies de développement, ainsi que dans le soutien des autres secteurs productifs et la maîtrise des coûts. C'est dans ce contexte que les efforts du ministère de transport sont axés en 2013, sur l'organisation et la sécurité dans les stations, l'amélioration des conditions de travail des agents et l'élaboration d'une étude sur l'organisation du transport (Tamansourt, 2013). Selon le même auteur, le transport occupe une place de choix dans l'économie de tout pays, dans la mesure où il assure la circulation des personnes et des biens entre différents continents, pays, villes et villages. Pourtant, le transport routier demeure le mode de transport dominant des

hommes et des marchandises en Afrique de l'Ouest pour les déplacements intérieurs d'un pays et entre pays d'une même région et au-delà (Sanna Soumana, 2010).

Egalement, Bernadet (1997) à travers son œuvre « Le transport routier de marchandises : fonctionnement et dysfonctionnement » affirme que « le secteur du transport routier de marchandises se caractérise par une situation économique difficile, une situation sociale malsaine et un mauvais respect des règles du jeu ». Cette affirmation est tout simplement vérifiée sur l'axe Cotonou-Lomé lorsqu'on observe le comportement des divers acteurs, et l'état peu reluisant des moyens et infrastructures de transport. Aussi les nombreuses règles et accords issus des différents travaux régionaux effectués restent le plus souvent non appliquées ou appliquées tardivement dans les pays de la communauté dont le Bénin et le Togo; et pour couronner le tout, la mauvaise organisation de la chaîne de transport, en dépit des efforts institutionnels, demeure une triste réalité ; alors que le rail est actuellement hors-jeu.

De plus, cette mauvaise organisation du secteur et les tracasseries routières constituent une véritable entrave à la circulation des personnes, des biens et des services autant au sein des territoires nationaux que dans l'espace communautaire (UEMOA, 2005). A l'instar des autres pays de l'Afrique, au Bénin et au Togo, l'activité de transport est assurée par les entreprises privées et par une multitude de petites entreprises artisanales, travaillant dans des conditions médiocres et exposées à d'énormes risques et à des coûts élevés et non contrôlés depuis la fin du rail des indépendances (Toré, 2015). On assiste alors à une atomisation de la demande par de nombreux artisans transporteurs très peu lettrés, dont les activités présentent une rentabilité incertaine et pour lesquels les autorités publiques et les responsables de transport ont des difficultés pour contrôler et de faire respecter les normes réglementaires. La non-assistance réaliste de la part du pouvoir public, le laissez pour compte,

l'inexistence de l'accompagnement des banques, la flambée fréquente du prix de pétrole et des prix des pièces de rechange, suivi de la baisse du prix de transport et de la rareté fulgurante du fret, viennent accentuer les distorsions observées dans le secteur.

Une recherche sur cette activité mal organisée et jonchée d'handicaps, peut avoir le mérite de mieux cerner les enjeux du développement du transport routier de marchandises pour les pays d'Afrique de l'Ouest et de faire la lumière sur sa rentabilité. Il est donc impérieux de mener de façon objective et scientifique la présente étude, afin de montrer la quote-part du transport routier dans l'économie nationale, de ressortir ces limites et d'amener les uns et les autres à une prise de conscience, afin de mieux l'organiser, pour une redynamisation et une libéralisation véritable du secteur, au risque de se voir engloutir par le géant projet de la boucle ferroviaire qui prend déjà corps. Pour ce faire, l'étude suscite des interrogations ci-après :

- Quel est la typologie des marchandises qui transitent par le port de Cotonou vers Lomé ?
- Quelle est la rentabilité du transport routier de marchandises sur l'axe Cotonou- Lomé ?
- Quelles sont les mesures à prendre pour améliorer le secteur des transports?

C'est dans la perspective de contribuer à l'amélioration du transport routier de marchandises au Bénin et par conséquent en Afrique de l'Ouest que la présente étude dont le sujet intitulé « *Transport routier de marchandises sur l'axe Cotonou-Lomé* » est choisi.

Pour réaliser cette étude, des hypothèses de travail ont été émises.

### **1.1.2-Hypothèses de travail**

- Les produits de premières nécessités, les produits chimiques et les matériaux de construction transitent par le port de Cotonou vers Lomé ;
- L'augmentation des charges à travers les tracasseries routières et portuaires rendent le transport moins rentable et très contraignant.
- Le transport routier de marchandise est régi par des textes et accords sauf que leurs applications posent de véritables difficultés.

Pour vérifier ces hypothèses, des objectifs ont été fixés.

### **1.1.3- Objectif de recherche**

L'objectif général de cette recherche vise à étudier la rentabilité du transport routier des marchandises sur l'axe Cotonou-Lomé.

De façon spécifique, il s'agit de :

- identifier les marchandises concernées par le transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé ;
- évaluer la rentabilité économique du transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé ;
- proposer des actions correctives, en vue d'une gestion plus efficace et rentable du transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé.

### **1.1.4-Clarification des concepts**

Cette clarification est la définition opératoire des concepts clés du sujet de recherche.

#### **Contrat de transport :**

Le contrat de transport est une convention (écrite ou tacite) par laquelle un transporteur professionnel s'engage à déplacer des marchandises d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé, dans un délai

fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage. Le déplacement des marchandises doit constituer l'objet principal de la convention. Les éléments essentiels du contrat de transport sont donc :

- le déplacement des marchandises,
- la rémunération du transporteur,
- le mode de transport choisi,
- le délai de livraison.

Le contrat de transport de marchandises peut être également défini comme la convention par laquelle un transporteur (professionnel) s'engage à assurer le déplacement d'une personne ou d'une chose, selon un mode de locomotion déterminé et moyennant le paiement d'un prix spécifié (Toré, 2015). Cette définition convient bien à cette étude.

**Gros porteur : (ANATT, 2008)** Sont considérés comme gros porteurs, les véhicules avec ou sans remorque et les véhicules semi-remorque dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) est supérieur à trois tonnes et demie (3,5 T). Cesari et Hethier (2001) vont plus loin, en définissant un gros porteur comme étant un véhicule routier ayant une masse de plus de 3,5 tonnes, affecté au transport de personnes ou de marchandises. Outre sa masse et ses dimensions, le gros porteur se distingue du véhicule léger sur le plan administratif. Et sa conduite nécessite un permis spécifique et une formation adaptée. De plus, leur circulation est soumise à une réglementation particulièrement stricte sur les temps de conduite.

Dans cette étude, la définition de Cesari et Hetier cadre bien avec les aspects du sujet abordés.

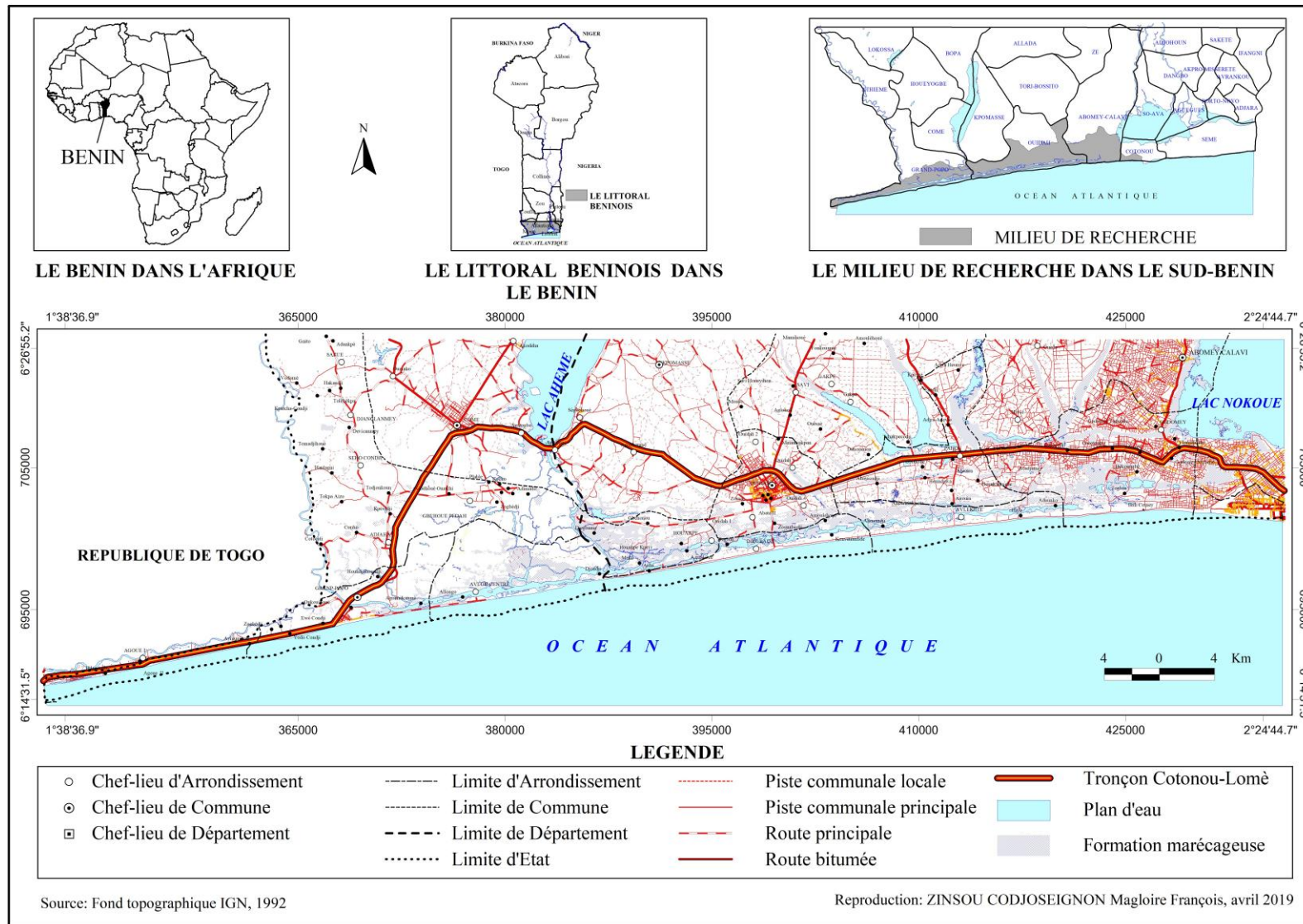
## **1-2- Cadre géographique**

Le milieu d'étude qu'est l'axe Cotonou-Lomé du corridor Abidjan-Lagos est situé entre 6°14' et 6°26' latitude Nord, puis entre 1°38' et 2°24' longitude Est. Cet axe traverse les départements du Littoral, de l'Atlantique et du Mono.

Le secteur des transports jouant un rôle essentiel dans le développement en Afrique de l'Ouest (il génère 6% du PIB de la région), les Etats membres de la CEDEAO et de l'UEMOA ont décidé d'améliorer la compétitivité des principaux corridors de transport de l'Afrique de l'Ouest, outils de solidarité envers les pays membres enclavés et facteurs de développement du commerce intra-régional.

Le Corridor Abidjan-Lagos matérialise cette vision. Long de 1022 km, il traverse les cinq pays que sont : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria. L'axe Cotonou-Lomé qui fait l'objet de l'étude fait 152 km, offre depuis un moment dans son ensemble un bon niveau de praticabilité et au secteur de transport des marchandises, une certaine aisance dans les opérations. La figure 1 présente le cadre de l'étude.

Pour mieux apprécier les réalités du secteur d'étude, il convient de mettre en place une bonne démarche méthodologique.



**Figure 1: Corridor Cotonou-Lomé**

## CHAPITRE II

### APPROCHE METHODOLOGIQUE

La démarche méthodologique adoptée dans le cadre de cette étude est fondée sur la collecte des données et d'information, leur traitement, puis l'analyse des résultats.

#### 2.1-Données collectées

Plusieurs types de données ont servi à la réalisation de cette étude. Il s'agit :

- des statistiques de L'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE) relatives à l'évolution des quantités globales des exportations et des importations en tonnes de 2010 en 2018 ;
- des données d'enquête du CNCB sur les perceptions illicites en 2018,
- des statistiques douanières relatives au transport de marchandise,
- des statistiques portuaires relatives au volume du trafic au port de 2000 à 2018
- des données cartographiques et photographiques du milieu ;
- des données issues des enquêtes socio-géographiques.

#### 2.2.1-Outils de collecte des données

A partir des informations issues de la revue documentaire et des objectifs de la recherche, les outils de collecte d'information ont été élaborés. Ce sont essentiellement des questionnaires et des guides d'entretien administrés aux acteurs impliqués dans le domaine de transport de marchandises sur l'axe Cotonou-Lomé. Les guides ont permis de comprendre l'organisation du secteur, les problèmes qui y sont liés et le degré de satisfaction des acteurs impliqués. Les questionnaires ont permis d'évaluer et de collecter des données quantitatives et qualitatives relatives à l'étude. Sur ces questionnaires, les interrogations

tournent autour de l'organisation de l'activité, l'état du matériel roulant et des routes inter-Etats, la durée du parcours, les tracasseries routières et portuaires, la nature des produits transportés, la méthode de partage de fret.

### **2.2.2-Techniques de collecte des données**

Plusieurs techniques de recherche ont été utilisées dans le cadre de cette étude pour obtenir des données nécessaires à l'explication des phénomènes observés sur le terrain. En fonction des spécificités des informations recherchées, des techniques ont été variées. Il s'agit en l'occurrence de la recherche documentaire, l'entretien semi-structuré, des observations directes sur le terrain et l'enquête de terrain par questionnaire.

#### **2.2.2.1-Recherche documentaire**

La recherche documentaire a consisté à la consultation des données disponibles et relatives au sujet dans les différents centres de documentation et de recherches. Cela a permis de prendre connaissance des travaux déjà effectués sur certains aspects du sujet et d'avoir une idée des réalités du secteur d'étude. Ainsi le centre de documentation du Ministère des Travaux Publics et des Transports a été visité. La recherche des informations sur le processus d'entretien des routes et pistes nous a conduit à la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP); ce qui a permis de faire le point des diverses études menées sur les infrastructures de transport, de recenser la documentation existante sur la prise en compte des enjeux des infrastructures routières, dans les programmes et politiques de développement. Les sites internet ont été mis à contribution pour compléter et garantir une fiabilité à ce travail de recherche. Le tableau I présente la synthèse de la recherche documentaire.

**Tableau I: Synthèse des centres de documentation et informations recueillies**

<b>Intitulé du centre</b>	<b>Nature des documents</b>	<b>Types d'informations</b>
Centre de documentation du CNCB	Articles, mémoires, annuaires, rapports	Informations générales à caractère méthodologique
LABEE	Cartes	Cartes thématiques du milieu Localisation de la zone d'étude
Bibliothèque de l'INSAE	Rapport, articles	Données sur le volume de fret importé et exporté
Douane Comé et Mairie Grand Popo	Annuaire, rapports, articles	Information générale sur le transport routier
Centre de documentation de la DGTT	Annuaire, rapports, articles	Information générale sur le transport routier

*Source : Travaux de recherche, 2018*

#### **2.2.2.2-Travaux de terrain**

Les travaux de terrain se sont basés sur l'identification des personnes ressources à auditionner, leur audition, de l'observation et des entretiens directs.

- **Entretiens semi-structurés**

L'entretien semi-structuré individuel est réalisé au moyen d'un guide d'entretien avec les cadres du Ministère en charge du transport et les acteurs du transport. Au cours de ces entretiens, les questions liées aux transports des marchandises et le développement des infrastructures routières ont été abordées.

- **Observations directes**

L'observation directe sur le terrain est faite à l'aide d'une grille d'observation. Des visites exploratoires ont été faites également à plusieurs reprises sur le secteur d'étude pour observer les situations réelles, en vue d'une meilleure conception et d'une bonne mise en œuvre des enquêtes de terrain. Elle a permis

d'appréhender l'impact des infrastructures sur la vie socio-économique de même que l'état de praticabilité de ces dernières. Au cours des visites sur le terrain, des photographies instantanées des phénomènes environnementaux étudiés sont prises pour illustrer ces faits.

- **Enquête par questionnaire**

Des questionnaires élaborés sur la base des différentes thématiques de l'étude ont été administrés dans les parcs de regroupement de la population cible. Ces questionnaires ont permis d'avoir des éléments d'appréciation de la population sur l'état des infrastructures routières, les liens qu'elle établit entre la route et le développement.

- **Echantillonnage**

Il prend en compte les différents acteurs intervenant dans le secteur des transports de marchandises sur l'axe Cotonou – Lomé, notamment les conducteurs, les importateurs et les syndicats. En utilisant la technique du choix raisonné, nous avons identifié des acteurs.

#### **2.2.2.2.1- Identification des personnes ressources à auditionner**

Les personnes ressources ciblées ici, ne sont rien d'autre que l'ensemble des acteurs du secteur notamment : les groupes de syndicats, les représentants des importateurs, les conducteurs dans les parkings pour les perceptions illicites, le nombre de postes de contrôles, le temps de passage des frontières et d'attente du fret, les aconiers, OCAL, les transitaires, les transporteurs mais aussi les autres acteurs bénéficiant du secteur des transports, parmi lesquels nous avons retenu les mécaniciens, les commissionnaires, les tôliers et tourneurs ajusteurs, les vulcanisateurs, les commerçants de pièces détachées et les promoteurs de stations, pour ne citer que ceux-là.

#### 2.2.2.2.2- Entretien avec les personnes ressources

Les enquêtes se sont déroulées dans les villes situées sur l'axe Cotonou Lomé. Ceci a permis d'échanger avec plusieurs personnes ressources. Cette phase prend en compte les différents acteurs intervenants dans le secteur, tant au port que sur l'axe routier, à destination notamment les chauffeurs, les transporteurs et les syndicats. La technique du choix raisonné ci – avant mentionnée, a été utilisée pour l'identification des personnes ressources. Les acteurs choisis sont ceux qui répondent au mieux, aux critères suivants:

- être chauffeur,
- propriétaire de camion,
- exercer le métier depuis au moins 5 ans,
- avoir été victime des tracasseries routières,
- être cadres de la direction départementale des transports publics,
- être agents du service financier et économique de la mairie de Grand Popo,
- être agents de L'OCAL
- être agents de la douane,
- être sur l'axe depuis 10 ans.

En effet pour connaître le corridor, il faut l'avoir fréquenté pendant au moins les cinq dernières années.

**Tableau II:** Répartition des personnes auditionnées

<b>Structures</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences (%)</b>
Port autonome de Cotonou	75	27
Société de transit	35	13
Société de consignation	20	7
Société de manutention	30	11
Douane	50	18
CNCB	45	17
Autorité locale et OCAL	20	7
Total	275	100

*Source : Enquête du terrain, 2018*

### 2.2.3- Méthode de traitement des données

Il a débuté par la vérification, la codification et les transformations préliminaires. Ainsi, les fiches de relevés et de collecte de données ont été dépouillées manuellement. Pour réussir cette étape de la recherche, les logiciels de traitement de données tels que le tableur Excel et Word ont été utilisés ; le premier pour reproduire des graphes et des tableaux inhérents au travail et le second pour le traitement de texte. La réalisation des figures a facilité la bonne interprétation des résultats.

### 2.2.4- Méthodes d'analyse des résultats

Les données recueillies et traitées sont analysées à l'aide du modèle SWOT. Ce qui a permis de décrire l'importance des transports dans la vie des différents acteurs et bien d'autres populations. Le modèle SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) signifie en français : «Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces». Ce modèle a surtout permis de comprendre les forces du secteur des transports dans l'économie nationale, les faiblesses des acteurs et des institutions concernées, les opportunités d'emploi, de sécurités des affaires, des biens et des personnes ainsi que les menaces que ce secteur représente avec la boucle ferroviaire qui avance. Le tableau III présente l'architecture du modèle d'analyse FFOM.

**Tableau III: Canevas du modèle d'analyse du secteur des transports de marchandises**

Facteurs internes		Facteurs externes	
Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces

**Source :** Résultats d'enquêtes, Zinsou, 2018

Les impacts sociaux et économiques liés aux réseaux routiers sur l'axe Cotonou Lomé sont relevés à travers la matrice de Léopold (1971). Le tableau IV présente l'exemple de cette matrice.

**Tableau IV: Matrice de Léopold (1971)**

Sources d'impacts	Impacts	Nature	Durée	Importance

Elle s'articule autour de l'identification, de l'évaluation et de l'analyse des impacts :

- l'identification des impacts est réalisée suivant deux volets : l'aspect social et l'aspect économique ;
- l'évaluation des impacts quant à elle a été réalisée par rapport aux indicateurs d'impacts retenus dans le cadre de cette étude ;
- l'analyse des impacts est faite de façon globale et spécifique à travers le regroupement des impacts positifs et négatifs.

A l'issue de l'ensemble des analyses effectuées, des résultats ont été obtenus.

## CHAPITRE III

### RESULTATS ET DISCUSSIONS

#### 3.1-Résultats

##### 3.1.1-Caractéristiques du transport routier et typologie des marchandises du port de Cotonou vers Lomé

###### 3.1.1.1-Infrastructures routières

###### 3.1.1.1.1-Voies primaires

Les voies primaires, encore appelées voies artérielles, ont généralement une emprise de 40 m et sont munies de deux chaussées de 7 m de large séparées par un terre-plein central. Certaines d'entre elles sont éclairées par des lampadaires. La largeur moyenne de leur trottoir est de 2,20 m. Elles englobent la plupart des voies classées. La voie classée qui joint l'axe Cotonou-Lomé au Bénin est le tronçon de route nationale inter-Etats (RNIE1) qui traversent les Communes de Cotonou, Abomey-Calavi, Ouidah, Comè et Grand-Popo respectivement dans les départements du Littoral, de l'Atlantique et du Mono. La planche I montre une voie primaire sur l'axe routier Cotonou-Lomé.



**Planche 1 : Voies primaires sur l'axe routier Cotonou-Lomé (RNIE1)**  
*Prise de vue : Zunsou, octobre 2018*

###### 3.1.1.1.2-Voies secondaires

Les voies secondaires, encore appelées voies de distribution, ont le plus souvent une emprise de 30 m et une chaussée de 10 m de large. Elles ne sont pas pourvues de terre-pleins centraux, mais certaines d'entre elles disposent de trottoirs. Elles permettent la distribution du trafic dans les grands ensembles urbains et assurent la liaison entre les différents quartiers ; et de ce fait, le maximum des fonctions commerciales et de circulation. Avec les voies primaires elles constituent la voirie principale. La plupart des voies secondaires relèvent du domaine des Mairies.

### **3.1.1.1.3-Voies tertiaires**

Les voies tertiaires, encore appelées voies de desserte, ont des emprises inférieures ou égales à 20 m. Elles ont des chaussées de 7 m. Si la majorité est en terre de barre ou en latérite, certaines sont néanmoins bitumées ou pavées. Elles permettent de desservir les quartiers ou villages et d'assurer la liaison entre les parcelles. Elles ont des fonctions commerciales beaucoup moins importantes que les deux premières, mais elles permettent aux riverains de faire des échanges commerciaux. La circulation est également beaucoup moins dense sur ces voies tertiaires qui satisfont fondamentalement la fonction d'habitation, d'agriculture et celle de loisir. Les voies de desserte urbaines ou rurales, compte tenu de leur utilité et des moyens limités dont disposent les services techniques de la Mairie, sont considérées comme l'affaire des riverains, bien qu'elles relèvent de la responsabilité des municipalités.



**Photo 1 : Piste de desserte rurale connexe à l'axe routier Cotonou-Lomé à Comè**

*Prise de vue : Zinsou, octobre 2018*

### **3.1.1.2-Aménagement, entretien et équipement des infrastructures routières**

L'aménagement et l'entretien des voies secondaires et tertiaires d'une part, la protection de leur emprise d'autre part, seraient assurés par la Direction des Services Techniques (DST) des mairies appuyées par l'Etat central. Cependant, le constat n'est pas reluisant.

#### **3.1.1.2.1-L'aménagement des infrastructures routières**

L'aménagement ou la réhabilitation des voies bitumées est caractérisé par « le point à temps » qui est une réparation ponctuelle par restructuration des couches structurantes et de la couche de roulement. Le coût intrinsèque de cette réparation peut s'élever à 11200 F CFA le m<sup>2</sup> auxquels il faut souvent ajouter une reprise de la couche de base pour 8600 F CFA le m<sup>2</sup>. Le deuxième traitement susceptible d'être appliqué en cas d'aménagement est le renouvellement de la couche de roulement.

L'aménagement tient fondamentalement compte de la quantification des interventions nécessaires. Pour quantifier ces interventions, les services spécialisés élaborent un tableau qui permet de passer d'une quantité de dégradations à une note reflétant l'état de dégradation de la chaussée. Les différents niveaux de qualité sont alors répartis en classes et seront qualifiés de bons, acceptables, médiocres, mauvais permettant une hiérarchie immédiatement compréhensible. De la note d'un tronçon, il est alors aisé de passer à la note du réseau, que le réseau global. Cet aspect de la notation globale est particulièrement important pour mesurer l'impact successif des programmes des travaux. Si la note baisse, cela veut dire que les programmes mis en œuvre étaient insuffisants pour maintenir le réseau en état. Ce constat constitue une aide appréciable dans la négociation des enveloppes budgétaires.

Ainsi, cette stratégie de quantification est utilisée pour jauger le relevé des données concernant les dégradations. Ce relevé fournit des précisions sur :

- l'arrachement qui est la disparition progressive du revêtement ;
- la flache qui est un affaissement ponctuel sans disparition de la couche de surface et affectant généralement aussi la couche de base ;
- l'ornière, surtout remarquable sur les chaussées en terre est un affaissement longitudinal ;
- la crevasse, de même observable sur les chaussées en terre, est un affaissement transversal ;
- la tôle ondulée est une déformation de la surface rectiligne de la voie en surface sinusoïdale, etc.

### **3.1.1.2.2-Entretien des infrastructures routières**

Les voies urbaines doivent être fréquemment entretenues. Sur les voies revêtues (bitumées ou pavées) la périodicité de l'entretien devrait être forte et régulière, mais, sur l'axe routier Cotonou –Lomé, elle reste aléatoire, car fortement liée à la qualité intrinsèque de la structure des chaussées et aux conditions de drainage. C'est dire que, quand une voie tertiaire n'est pas en bon état, elle ne bénéficie souvent d'aucun entretien de la part des structures compétentes.

Par contre, pour les voies bitumées et pavées l'entretien le plus courant est le désensablement par balayage manuel. Sa fréquence doit être hebdomadaire et le coût peut s'élever à 3 F CFA le m<sup>2</sup>. Quant aux voies en terre, l'entretien se situe à deux niveaux d'intervention. Le profilage sans rechargement est un entretien réalisé fréquemment pendant les saisons pluvieuses ; son coût peut s'élever à 6 F CFA le m<sup>2</sup>. Le profilage avec rechargement qui s'apparente à la réhabilitation lourde, peut s'assimiler à un réaménagement à cause de son importance et surtout à cause de son coût qui avoisine 1 700F CFA le m<sup>2</sup>.

Cependant le curage des caniveaux et le ramassage des ordures participent également à l'entretien des infrastructures routières. Ces opérations qui doivent en principe, être assurées par les services d'interventions et du contrôle des

travaux de la DST sont défaillantes à cause de l'insuffisance du matériel technique. Heureusement, ils sont suppléés par de nombreuses organisations et structures non gouvernementales qui s'occupent de la pré-collecte, de la collecte et même de la transformation des ordures ménagères.

Par ailleurs, il faut reconnaître que les populations dans le secteur d'étude ne rendent pas la tâche facile aux structures chargées d'entretenir les infrastructures routières, en ce sens qu'au lieu de participer à l'entretien, elles contribuent au contraire à la pollution du réseau routier. Il est fréquent de constater dans les milieux agglomérés que les petits canaux irréguliers apparaissent sur les chaussées suite à l'action des eaux de pluie généralement appelés rigoles d'érosion et sont comblés par les ordures ménagères. De même sur certains axes et sur certaines chaussées, des objets et déchets de toutes sortes, sont jetés. Les populations pensent que l'entretien des infrastructures routières est une charge qui incombe seulement aux autorités compétentes.

#### **3.1.1.2.3-Equipement des infrastructures routières**

L'équipement des infrastructures routières comporte fondamentalement la signalisation et le panneauage.

##### **○ Signalisation**

Il faut reconnaître que sur l'axe routier Cotonou-Lomé au Bénin, les conditions de circulation se sont un peu améliorées ces dernières années, avec les progrès réalisés au niveau réseau routier. Des travaux d'équipements se font et même s'ils ne sont pas encore suffisants pour parfaire le système routier, ils apportent des changements significatifs et positifs. Ainsi l'axe routier s'équipe de plus en plus en signalisation moderne issues des différents projets de réhabilitation dont le projet de réhabilitation du tronçon Pahou-Ouidah-Hillacondji (frontière Bénin-Togo) depuis 2014. Ce projet a appuyé l'installation des feux tricolores et

des lampadaires solaires de Pahou, jusqu'à Ouidah. Mais le niveau d'installation et d'entretien de ces équipements sur l'axe routier reste encore très faible.

### ○ **Panneautage des voies**

A l'instar des équipements de signalisation installés par endroit sur l'axe routier Cotonou-Lomé, des panneaux de signalisation sont observés sur le réseau routier. Mais sur les voies connexes à la route nationale inter-Etat (RNIE1) Cotonou - Lomé, ces panneaux ne sont pas nombreux et les quelques-uns installés sont détruits par les véhicules gros porteurs ou autres usagers de la route. Les photos de la planche 2 montrent l'installation de quelques panneaux de signalisation sur l'axe routier.



**Planche 2: Panneautage de l'axe routier Cotonou-Lomé (RNIE1)**  
*Prise de vue : Zinsou, octobre 2018*

### **3.1.1.3-Matériel roulant**

#### **3.1.1.3.1-Etat des matériels roulants**

Sur l'axe routier Cotonou -Lomé, on rencontre dans la circulation des véhicules neufs et des véhicules d'occasion de toutes catégories.

#### ○ **Véhicules neufs**

Dans la composition du matériel roulant, la part d'unités de véhicules neufs concerne ceux nouvellement sortis d'usine et fraîchement mis en circulation. Leur nombre n'était pas important dans la circulation à cause de leur coût élevé.

Mais de nos jours, on constate un accroissement du nombre de véhicules neufs qu'il s'agisse des deux roues ou quatre roues et plus.

En effet, le parc des deux roues connaît une modernisation rapide sur l'axe routier à cause des motos et motocyclettes neuves qui envahissent la circulation. Il s'agit entre autres des motos communément appelées « Djênanan » et « TVS ». Ceci est dû à la présence des sociétés privées comme SOBECIC Sarl, VITRACO Sarl et la maison SANILI spécialisées dans l'importation et le montage sur place de ces motos. Ces sociétés assurent la vente à moindre coût et à crédit, facilitant ainsi l'acquisition à la majorité de la population. De plus, on rencontre sur la RNIE1 des véhicules neufs de toutes marques commercialisés par des compagnies comme : SOBEPAT, CAMIN, SONAEC, etc. Ces sociétés sont de plus en plus nombreuses et les plus récentes à s'implanter sont TUNDE MOTORS, spécialisée dans la vente des voitures Volkswagen, actuellement en difficulté, DELTA MOTOR, spécialisée dans la vente des véhicules de marque chinoises, les BAGNOLES MOTORS ayant racheté WEST COAST MOTORS, spécialiste des BMW et FORD, la société CHALLENGE ENTREPRISE, concessionnaire de toutes les marques en dehors des chinoises, discrète mais fortement implantée et efficace sur le terrain, dans les nouveaux projets de leasing .

#### ○ **Véhicules d'occasion**

Les véhicules d'occasion, dans la composition du matériel roulant en général occupent un pourcentage considérable à cause de la libéralisation des importations de véhicules d'occasion. Ainsi, le Port de Cotonou devient le réservoir des gammes d'anciens véhicules sur le marché. De même, par le Nigeria, des cyclomoteurs sont déversés sur le marché. Les coûts abordables de ces véhicules d'occasion à l'achat facilitent leur prolifération dans la circulation. Ainsi, si leurs coûts moins élevés les rendent accessibles à de nombreux usagers, il n'en demeure pas moins que des problèmes se posent à la circulation.

### **3.1.1.3.2-Dénombrement du matériel roulant**

L'axe routier Cotonou -Lomé ne dispose pas de statistiques propres concernant son matériel roulant. Les données disponibles sont produites par la DGTT et sont au plan national. Cependant, l'évolution des parcs automobiles est à l'image des statistiques nationales.

### **3.1.1.4-Typologie des marchandises du transport routier**

Les céréales sont sujettes aux aléas climatiques. Une mauvaise saison signifie une mauvaise récolte. Une mauvaise récolte débouche inévitablement sur un déficit alimentaire qu'il faut combler. Les importations sur l'axe Cotonou -Lomé concernent dans l'ensemble des biens de consommation et surtout les produits communautaires (Produits CEDEAO) en provenance du Nigéria déversés sur le port de Cotonou par des compagnies de cabotage pour l'autre marché communautaire (UEMOA).

En réalité, c'est le Bénin qui représente la porte d'entrée aux produits d'origine nigériane sur tout le marché de L'UEMOA. (Bénin Marine Marchande, 2016). Les matériaux de construction composés de ciment, de fers à béton ainsi que la tôle galvanisés et des carreaux sont également à citer. Les importations sur l'axe Cotonou -Lomé concernent aussi des produits non moins importants tels que les textiles, les produits chimiques (engrais, acide gras, soufre etc.), et d'autres biens tels que les chaussures, les produits cosmétiques, les pièces détachées des véhicules usagés de fabrication récente, etc.

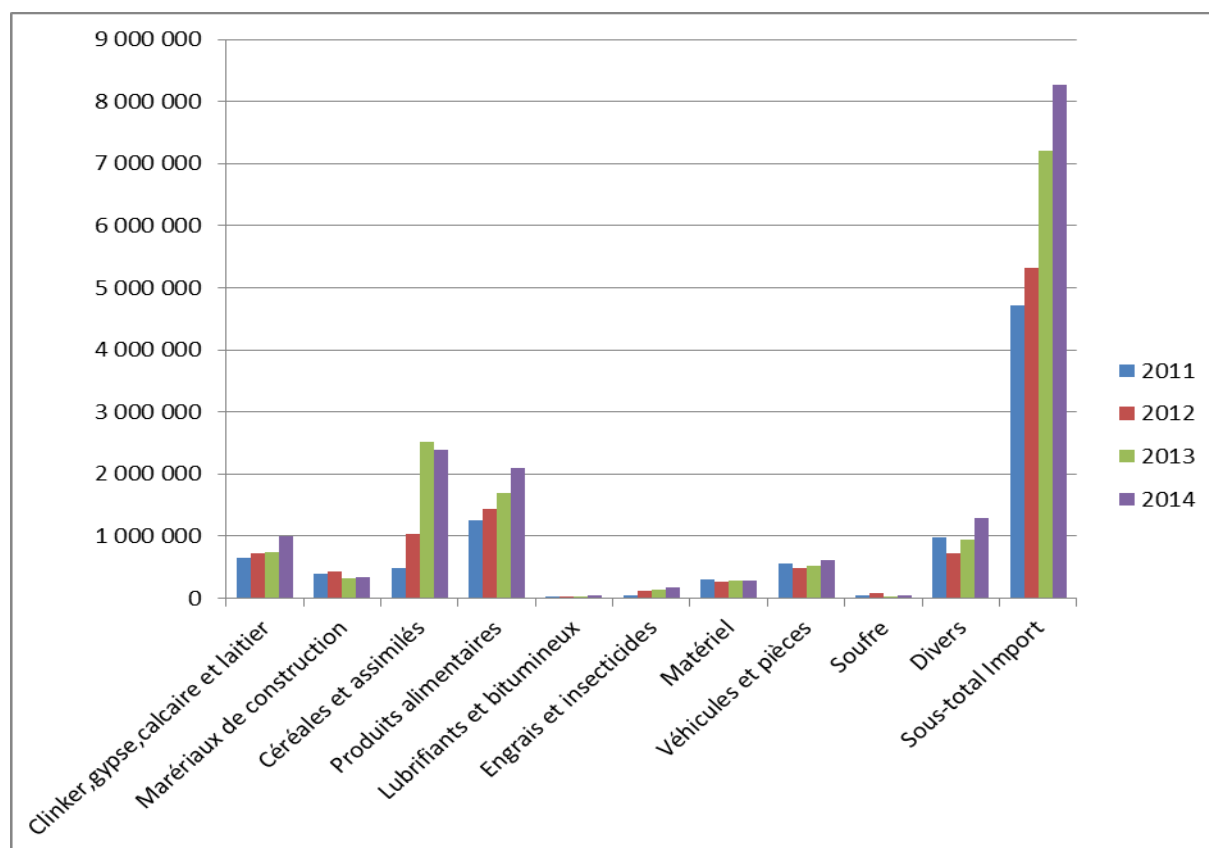
Toutefois, il convient de retenir que le transport routier, sur l'axe objet de notre étude, connaît des difficultés à divers niveaux, qui entravent l'essor envisagé par les différents acteurs, en dépit des directives communautaires, visant tant soit peu, une amélioration globale de la situation. C'est le lieu de reconnaître les efforts, sans cesse déployés par les commissaires de l'UEMOA, qui donnent, aujourd'hui à cette union, une certaine avance au plan administratif et structurel

que la CEDEAO. Le tableau V résume les grands groupes de marchandises transportées en 2011 à 2014.

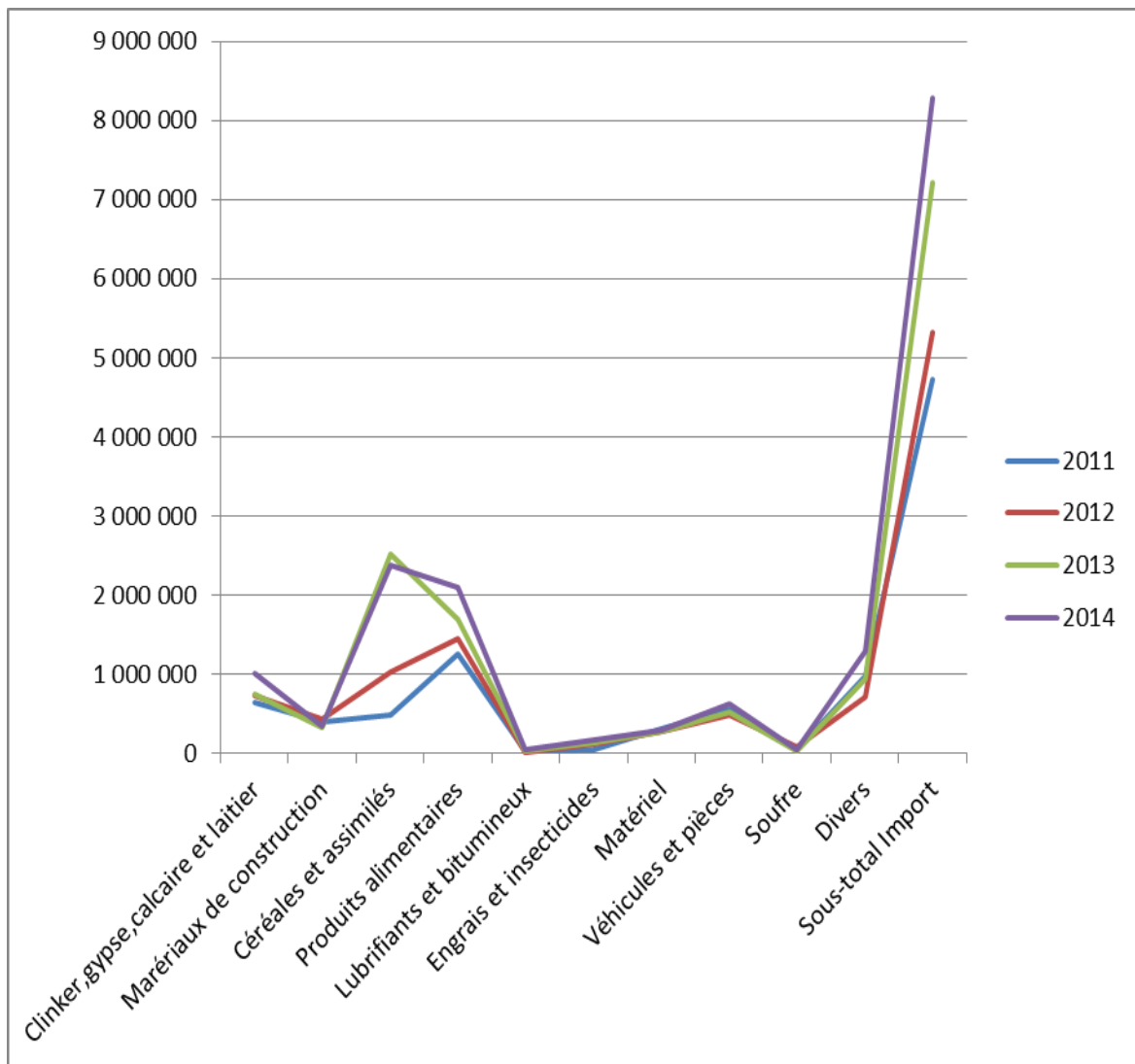
**Tableau V: Importations de marchandises**

EVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES: PERIODE 2011 A 2014 (EN TONNES METRIQUES)				
	2011	2012	2013	2014
<b>IMPORTATIONS</b>				
Clinker, Gypse, Calcaire et Laitier	641 804	730 894	741 863	1 002 998
Matériaux de construction	391 678	424 431	325 949	339 121
Céréales et assimilés	478 925	1 034 758	2 516 364	2 381 967
Produits alimentaires	1 249 954	1 443 391	1 698 013	2 099 345
Lubrifiants et bitumineux	34 728	19 804	23 554	40 069
Engrais et insecticides	40 799	118 330	133 540	171 047
Matériel	307 479	269 299	280 295	286 710
Véhicules et pièces	558 585	489 608	515 911	620 901
Soufre	41 554	74 072	32 396	41 210
Divers	978 195	716 699	942 669	1 294 380
<b>Sous-total Import</b>	<b>4 723 701</b>	<b>5 321 286</b>	<b>7 210 554</b>	<b>8 277 748</b>

*Source des données : Port Autonome de Cotonou,*



**Histogrammes d'évolution des importations de 2011 à 2014**



### Courbes d'évolution des importations de 2011 à 2014

La lecture du tableau et des graphes qui en découlent, révèlent que les produits alimentaires, céréales et assimilés, occupent les premières places dans le transport routier sur le corridor Cotonou – Lomé, même lorsqu'on sait qu'en réalité, une bonne partie de ce volume atteint le Nigéria, par les voies de contrebande.

Les problèmes liés à l'inobservance des textes communautaires par les Etats membres, à l'absence de coordination des politiques sectorielles et commerciales, à des infrastructures (routières et financières) déficientes, aux tracasseries administratives, à une information insuffisante sur les prix et au

cloisonnement persistant de certains marchés nationaux, continuent d'influencer négativement l'intégration du transport.

Ces discontinuités, qui s'expriment au niveau des corridors et qui ont pour effet d'altérer la qualité de l'intégration, exigent des solutions et des actions qui ne peuvent être que transfrontalières.

La figure 3 présente une méthodologie générale de collecte du temps de séjour des marchandises aux Ports de Cotonou.



**Figure 3 : Formalités des intervenants portuaires**

En somme, au débarquement des navires, au terme des formalités avec l'administration portuaire, les conteneurs sont gerbés suivant les orientations du service de manutention et des disponibilités de stockage, en fonction de leurs types (Frigorifiques ou non), de la marchandise transportées et de leur dangerosité. Dès lors, les inspections de la douane, des services de sécurité, du contrôle phytosanitaire sont alors possibles, selon que la marchandise est prévue pour être dépotée sur site. Au cas où, le dépotage doit être effectué chez le client, tous ces agents se déplacent, ce qui renchérit davantage les charges d'enlèvement.

Ensuite, interviennent les formalités de transit, qui débouchent sur des paiements subséquents à la caisse, donnant droit au bon à enlever (BAE), lequel prouvera que les droits sont effectivement liquidés au cordon douanier et facilitera les autres formalités de positionnement, de visa de sortie et de déchargement.

### **3.1.2.1-Tendance des prix du transport routier**

La disponibilité des camions et du fret dictée par les calendriers agricoles joue énormément sur le coût du transport. La fragilité des accords et réglementations engendre des charges supplémentaires qui influencent la rentabilité du transport.

Le tableau VI renseigne sur les différents prix de transport de marchandises en fonction de la nature, du poids et de la destination, autrefois observé par les importateurs et les transporteurs ou conducteurs. Ce fut vraiment la belle époque disent-ils.

Les gestionnaires d'entreprises de transport reconnaissent, par exemple, que le retour sur investissement d'un camion neuf ou d'occasion est de moins de trois ans (USAID, 2010). Notons que ces prix connaissent une légère hausse ; parce que la rentabilité du transport routier a souvent une saisonnalité qui est dictée par les calendriers agricoles et les activités commerciales saisonnières (périodes de rentrées scolaires, périodes de fêtes de fins d'année par exemple).

**Tableau VI: Grille tarifaire pour le transport des marchandises**

COTONOU (BENIN) A	DISTANC E (en km)	PROUITS ALIMENTAIRES ET AUTRES		CEREALES ET ENGRAIS		MATERIAUX DE CONTRCTION		TONNAGE TRANSPORTE
		TMi	Tma	TMi	TMa	TMi	TMa	
OUIDAH	42	350.000	370.000	330.000	360.000	350.000	370.000	Conteneur 40 pieds
COME	65	400.000	450.000	390.000	440.000	400.000	450.000	Conteneur 40 pieds
GRAND POPO	80	470.000	500.000	430.000	490.000	490.000	520.000	Conteneur 40 pieds
HILLACOND JI	100	500.000	540.000	480.000	530.000	500.000	540.000	Conteneur 40 pieds
AGBODRAFO	120	550.000	600.000	520.000	590.000	550.000	600.000	Conteneur 40 pieds
LOME	152	600.000	650.000	580.000	640.000	650.000	680.000	Conteneur 40 pieds

*Source des données : PETRANS-BENIN et COCETRAC-BENIN, 2015*

TMi : Tarif Minimal

TMa : Tarif Maximal

TC : Conteneur 40 pieds

Les données quantitatives et qualitatives ayant servi de base à l'analyse ont prouvé que le secteur du transport routier de marchandises est miné et détruit par:

- l'existence de plusieurs syndicats sur le terrain ; lesquels sont jugés non crédibles à cause de leur façon de gérer le secteur ;
- le non-respect des règles de la charge à l'essieu, situation quelque peu corrigée par le régime de la rupture au Bénin, la divergence des prix de transport sur toutes les marchandises ;
- la baisse du prix de transport. Par exemple, la tonne de riz transporté sur Lomé avec le même camion est passée de 18 000 CFA à 15.000F CFA soit une baisse de 3.000F CFA

Il ressort après analyse que le mauvais comportement des transporteurs et de leurs représentants, la non-conformité des prix, sont les principales causes qui rendent le secteur moins attractif.

### 3.1.2.2- Mouvements commerciaux et transport des personnes et des biens

#### 3.1.2.2.1-Mouvements commerciaux

Les produits issus du transport routier vers le Bénin, le Togo et les pays de l'hinterland sont les produits agricoles (volailles, bétails, céréales, etc.), les produits industriels (plastiques, tissus, pièces détachées, ustensiles de cuisine, boissons, etc.) à cause de la position géostratégique du Bénin (porte d'entrée sur le géant voisin, le Nigéria, et les pays de l'UEMOA). Or, sur le Corridor Abidjan-Lagos, l'axe Cotonou – Lomé, qui traverse les départements de Littoral, de l'atlantique et du Mono au Bénin, à quelques encablures du Togo facilite le trafic. Tous les produits (bovins, fromages, peaux, ruminants, céréales, etc.) achetés au Bénin sont envoyés au Togo vice-versa. Le mémorandum d'entente entre le Bénin et le Nigéria, stipule que les deux pays facilitent la libre circulation des produits fabriqués dans leurs pays respectifs et se rencontrent de façon régulière, au niveau des ministères en charge du commerce, pour élaborer les modalités de mise en œuvre.

En effet, les produits importés de l'Asie et d'Europe via le Nigéria participent à l'approvisionnement des marchés du Bénin et du Togo tandis qu'en retour le Bénin approvisionne le Nigéria en produits de rente (planche 3).



3.1

**Photo 3.1 :** Exportation de produits agricoles vers le Togo



3.2

**Photo 3.2 :** Marchandises du Nigéria et récupérées au Bénin

**Planche 3 :** Convoyage des produits pour l'importation et l'exportation  
*Prise de vues : Zinsou, octobre 2018*

La planche 3 présente le déplacement des véhicules chargés de marchandises pour l'importation ou l'exportation.

A cette occasion certains véhicules taxi composés de camions, de mini bus et autres sont mis en transit tandis que d'autres déchargent leurs marchandises sur place pour la consommation locale. Ces marchandises sont composées de pièces détachées, des ustensiles de cuisine, des produits manufacturés, des céréales et divers.

### 3.1.2.2.2.-Transport sur l'axe routier

Sur l'axe routier Cotonou - Lomé, la précarité du réseau routier entre les différents villages du pays rend très difficile les transactions commerciales. Le transport routier est assuré par le secteur informel avec deux principaux modes de déplacement (Houinsou, 2013).

Les taxis autos pour les liaisons entre les villages d'une part et de l'intérieur vers l'extérieur du secteur d'étude d'autre part. Les gros porteurs assurent le transport des produits commerciaux et des intrants, à l'approche des campagnes agricoles et après les récoltes vers les marchés ou éventuellement les usines.

Les taxis-motos pour les déplacements inter urbain ou en direction des arrondissements ruraux peu éloignés du centre urbain (planche 4).



**Photo 4.1 :** Transport des marchandises par les automobiles



**Photo 4.2 :** Transport des marchandises par les taxi-motos

**Planche 4 :** Transactions des marchandises par les automobiles et taxi motos

*Prise de vues : Zinsou, octobre 2018*

La planche 4 présente le convoyage des marchandises des parcs de stationnement vers l'intérieur du pays pour la consommation locale.

Les véhicules hors transit sont souvent responsables de ces ravitaillements des marchés locaux pour leur consommation.

Plus de 80 % de la population reconnaissent cette forme d'approvisionnement utilisée par les marchands locaux.

Conformément aux dispositions sécuritaires en vigueur dans le mémorandum d'entente entre le Bénin et le Togo, les deux pays doivent mettre immédiatement en place des modalités en vue de rendre effectif ce qui suit :

- a) la création d'une force conjointe d'inspection comprenant les services de douanes des deux pays aux fins d'inspection et d'escorte des marchandises en transit jusqu'au point d'entrée de leur destination conformément à la convention internationale sur les marchandises en transit ;
- b) l'élaboration et la signature des accords bilatéraux requis sur la contrebande ;
- c) le strict respect des dispositions du protocole de la CEDEAO sur le schéma de libéralisation des échanges ;
- d) la mise en œuvre effective des conventions internationales sur les produits en transit ;
- e) les échanges périodiques de listes des marchandises prohibées dans les deux pays ;
- f) la tenue effective de concertations régulières aux fins de suppression d'obstacle au flux régulier de transactions bilatérales entre les deux pays ;
- g) l'élaboration d'un rapport mensuel sur les activités de force conjointe à soumettre aux autorités compétentes des deux pays.

### **3.1.2.2.3-Exploitation d'un camion**

Sur les différentes charges (fixes et variables) engendrées par l'acheminement des marchandises par camion ; l'intérêt du transporteur est de toujours avoir le

plus juste prix, qui peut être défini comme étant, le prix de vente du transport qui permettra de concilier, deux contraintes majeures de l'exploitation (rentabilité et compétitivité).

L'enquête a permis d'énumérer un certain nombre de charges qui composent le prix de revient du camion. Celles retenues sont :

- l'amortissement du camion
- les frais de personnel de conduite (salaire et charges sociales)
- la consommation en carburant,
- les pneumatiques,
- l'entretien du véhicule (vidange du moteur et de la boîte de vitesse périodique, plaquettes de freins, etc.)
- les assurances, la visite technique, le TUTR, la carte de transport
- les péages, les parcs de stationnement

#### **3.1.2.2.4-Flux transfrontaliers du transport routier**

Les importations enregistrées par l'INSAE au Bénin en 1997 s'élèvent officiellement à 5,21 milliards contre et 50,65 milliards pour ce qui est passé par le secteur informel. Pour la même période, la Federal Office of Statistics du Nigeria a enregistré 109,3 milliards de produits exportés vers le Bénin (Igué, 1998), dont le Bénin n'a contrôlé que l'entrée de produits, portant sur seulement 5 milliards de F CFA.

Le reste est passé par des canaux frauduleux ou des systèmes de minoration de valeur pour entrer sur le territoire béninois au profit des pays de l'UEMOA dont le Togo.

De surcroît, les marchandises qui viennent de l'extérieur du Bénin restent en stationnement sur un parc appelé parc de regroupement (planche 5). Ce parking fonctionne réglementairement de 9 h à 19 h.

Lorsqu'un camion est en transit, il n'a pas le droit de décharger ses marchandises.

Par contre, ceux, qui ne sont pas en transit déchargent normalement leurs marchandises, pour les contrôles nécessaires, à la mise en consommation. Ces voies sont qualifiées de voies légales.



**Photo 5.1 :** Véhicules gros porteurs en transit

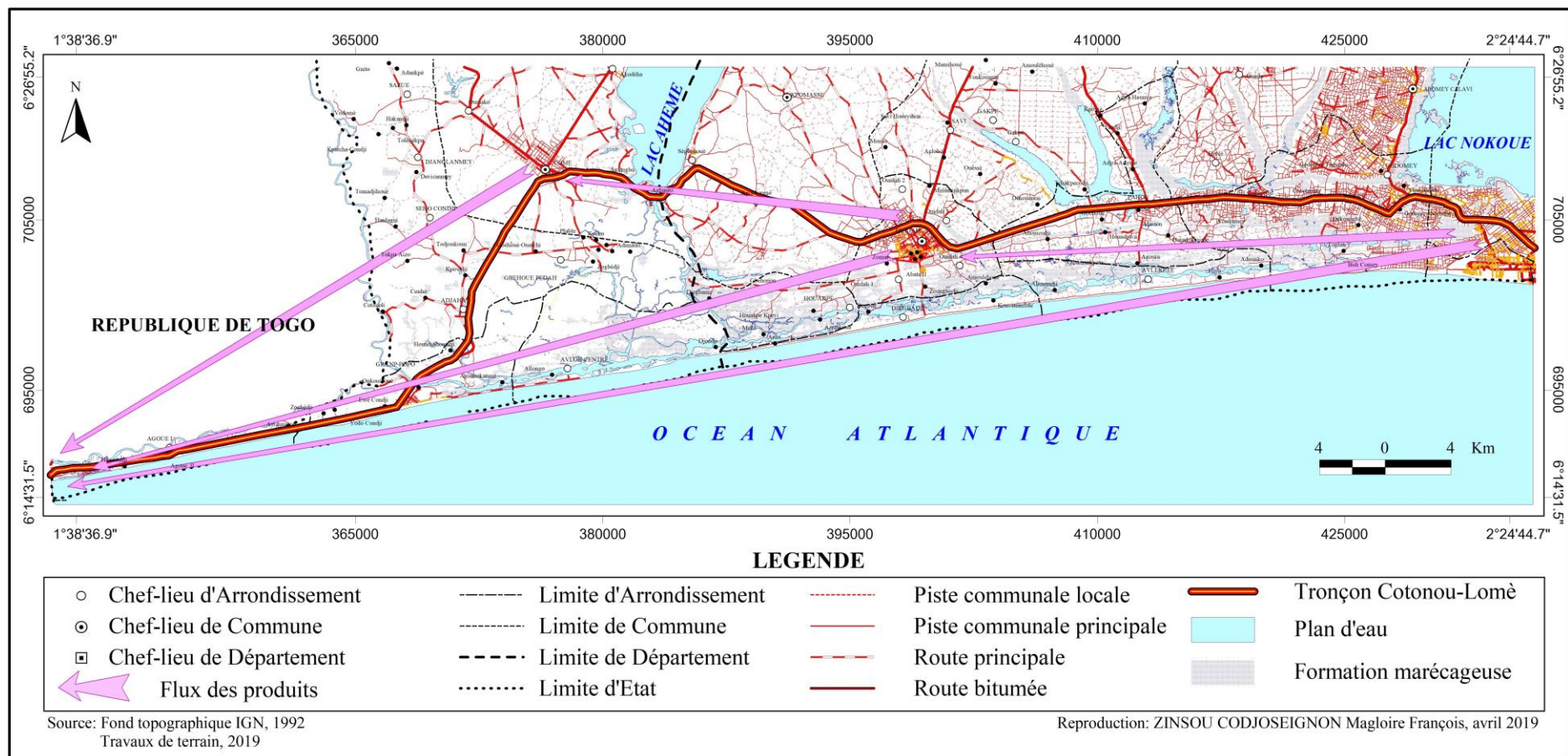
**Photo 5.2 :** Véhicules 9 places hors transit et non stationnés

**Planche 5:** Véhicules en transit stationnés sur le parc des gros porteurs  
*Prise de vues : Zinsou, octobre 2018*

La planche 5 présente un parc de regroupement situé au niveau de l'axe routier pour le stationnement des camions en transit.

La figure 4 montre le flux du transport des marchandises sur l'axe Cotonou-Lomé.

L'évaluation des charges fixes et variables s'impose donc à cette étape de l'étude.



**Figure 4:Flux du transport des marchandises**

Les flux des marchandises évoluent de Cotonou vers Lomé surtout avec le transport des camions de DANGOTE selon 67 % des populations. En dehors de ce mouvement, on note la traversée des camions en transit et des chargements des produits évoqués précédemment.

### 3.1.2.3-Disposition de rentabilité économique

#### 3.1.2.3.1-Charges fixes

Les charges fixes telles que l'assurance, la visite technique, la TUTR, la carte de transport sont propres à tous les transporteurs. Par contre, l'usure pneumatique dépend de chaque camionneur selon qu'il utilise les pneus usagés (venu de l'Europe qui tiennent au plus pendant 5 voyages et coûtent en moyenne 70.000F l'unité), soit les pneus neufs venus de la Chine (durée de vie 1 an en moyenne coûtent 132.000F, pour les tracteurs taille 315/80R22 et 192.000F pour les remorques taille 385/80R22) ou les grandes marques telles que Bridgestone, Michelin et Pirelli en moyenne 300.000F, le pneu dont la durée de vie peut aller à plus de 3 ans. Les enquêtes ont montré que la majorité utilise les pneus usagés. Les vidanges (boîte de vitesse et moteur), le graissage du camion dépendent de chaque transporteur en fonction de la fréquence des voyages et de la qualité de l'huile utilisée. Les huiles les plus utilisées sont en moyenne de 2.500F/L pour la boîte et 2.000F/L pour le moteur. Les filtres sont en moyenne à 1.500F l'unité pour ceux à gasoil et 3.500F l'unité pour ceux à huile. Le tableau VII présente les charges fixes du transport routier de marchandises.

**Tableau VII** : Charges fixes du transport routier de marchandises

N°	Désignations	Coût moyen annuel	Impact sur un voyage
1	Assurance (par année)	245.000	20.416,67
2	Visite technique (tous les 6 mois)	50.000	8.333,33
3	TUTR (par an)	137.400	11.450
4	Carte de transport (par an)	30.000	2.500
5	Vidange boîte de vitesse (par trimestre). 10L/vidange	25.000	2.086,33
6	Vidange moteur (chaque deux voyages), 30 à 35L/vidange + les filtres (2 à huile, 2 à gasoil)	70.000	35.000
7	Graissage (par trimestre)	12.000	4.000
<b>TOTAUX</b>		<b>569 400</b>	<b>83.786,33</b>

Source : Zinsou, 2018

Le transporteur fait actuellement au plus un voyage par mois, à moins de disposer d'un contrat de transport, avec une grande entreprise, assorti de voyages réguliers, situation actuellement rare d'après nos observations, car les sociétés qui utilisent ce service finissent par acquérir des camions pour des raisons d'optimisation (le cas de DANGOTE reste évocateur).

Les valeurs obtenues ici ne représentent que les moyennes des différentes charges à l'issu de l'enquête.

### **3.1.2.3.2-Droits et taxes douaniers**

Le régime douanier des importations et des exportations a été très largement libéralisé dans le cadre des divers programmes d'ajustement structurel et de la politique d'harmonisation des législations des États membres de l'UEMOA (UN, 2005). Les tarifs douaniers en vigueur sont les suivants :

- Droits et taxes à l'importation : les marchandises originaires des pays tiers (hors UEMOA) et importées au Bénin sont soumises au nouveau tarif extérieur commun de l'UEMOA dit TEC qui repose sur une nouvelle codification des marchandises. Outre ces droits de douane, les importations sont soumises au paiement de diverses autres taxes spécifiques : une redevance statistique de 5 %, un prélèvement communautaire de solidarité de 1 % au profit de l'UEMOA et un prélèvement communautaire de 0,5 % au profit de la CEDEAO. Les importations sont également soumises à une fiscalité intérieure, une TVA de 18 % et un acompte forfaitaire de 5 % à valoir sur l'impôt sur le BIC.
- Dans le tarif répertoire de la nomenclature douanière du TEC - UEMOA, les droits de douanes varient de 5 à 20%, selon que le produit non communautaire importé, soit de la matière première brute, un produit semi-ouvré ou complètement ouvré.
- Droits et taxes à l'exportation : toute exportation de marchandises est assujettie à une taxe de voirie de 0,85 %.

- Droits et taxes à la réexportation : les réexportations de marchandises sont soumises à une taxe spéciale de réexportation de 8 % et à un droit de timbre de 4 %. En matière fiscale, il convient de citer le vaste marché informel d'importation et de réexportation de produits de toute nature, provenant du Bénin et du Togo, en direction surtout du Nigéria voisin, qui réduit considérablement les revenus des caisses de l'État.

Généralement importés frauduleusement au Bénin, ces produits sont donc très compétitifs compte tenu des écarts importants existant entre le régime douanier appliqué dans la zone UEMOA et celui en vigueur au Nigéria. Ils se retrouvent bien souvent sur le marché béninois puis facilement togolais, constituant ainsi une concurrence déloyale, pour tout opérateur économique respectueux de la légalité.

La fermeture des frontières ou l'interdiction d'exportation de produits vivriers en provenance du Bénin vers le Togo ont souvent entraîné l'ouverture de couloirs de fraude connus des agents de contrôle des deux pays. Plus il y a interdiction, plus c'est rentable pour la contrebande et profitable à la corruption, parce qu'il n'y a plus l'obligation de verser quelque chose dans les caisses de l'Etat.

Par ailleurs, les agents de douane établissent souvent des réseaux transfrontaliers qui fonctionnent le plus souvent par le transit déguisé de marchandises, le système des acquis, ou la transformation des agents de douane ou de police et gendarmerie en véritables passeurs professionnels, étant donné que, de part et d'autre de la frontière, ils bénéficient du privilège de ne pas être soumis à un contrôle. Ce privilège est souvent étendu aux autorités administratives des zones frontalières (exonération de contrôle pour elles et leurs protégés).

En outre, pour la réduction des taxes de la douane, les marchands regroupent leur marchandise ensemble. De même pour éviter les contrôles douaniers, les

marchands prennent par les voies illégales tracées spécialement au niveau de la frontière. Les marchands arraisonnés dans ses tentatives de fraude payent 5 fois les taxes de douane normales, à titre de pénalité. La taxe payée à cet effet est appelée droit compromis. Ces dispositions réglementaires au niveau des frontières suscitent des inquiétudes particulières.

#### **3.1.2.4-Dispositions juridiques en matière de transport de marchandises**

Le transport routier de marchandise est régi par des textes et accords sauf que leurs applications posent de véritables problèmes.

A l'issue des enquêtes sur le terrain, beaucoup d'informations nous ont été révélées par les différents acteurs à divers niveaux. Chaque acteur tente de faire porter le chapeau à l'autre et vice versa. Jeu de ping pong qui affecte dangereusement le secteur avec la grande difficulté de converger leurs efforts à cause des intérêts personnels. Parmi ses solutions pendantes, nous retenons :

- La directive N°08/20005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'UEMOA ;
- La convention TIR 1959 : convention douanière réglementant le transport international de marchandises par la route ;
- La convention TIR 1975 portant simplification des procédures prévues par le carnet TIR 1959 ;
- La convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) signée à Genève en 1956 et rentrée en vigueur en 1961,
- La convention de Genève sur le transport multimodal de marchandises. Cette dernière adoptée le 24 mai 1980 par la conférence des Nations Unies a pour vocation de pallier les insuffisances des conventions classiques qui n'offrent que des solutions fragmentaires et incomplètes.

Aux delà des conventions internationales, il existe des textes qui normalisent le transport international avec les Etats de L'Afrique de l'Ouest en vertu des

réalités politiques et économiques de la sous-région. Ces textes sont relatifs aux conventions sur le Transport Inter-états (TIE) et le Transport Routier Inter-états (TRIE) des marchandises. Entre autres nous retenons :

- La convention sur le Transport Inter-états (TIE) qui traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter-états de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter ;
- La convention du 5 décembre 1970 règlementant les transports routiers entre les Etats membres du Conseil de l'Entente ;
- La convention TRIE des Etats membres de la CEDEAO, relative au transit inter-états des marchandises ; signée à Cotonou le 12 mai 1982 et complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul. Le code de la route de la CEDEAO fixe les caractéristiques techniques des véhicules notamment en ce qui concerne le poids à l'essieu qui ne doit pas excéder 11,5 tonnes. La longueur maintenue à 15m pour les véhicules articulés porte-containers, 18 m pour les véhicules articulés porte-remorque et 22 m pour les trains routiers. La largeur de tout véhicule ne doit pas dépasser 2,50 m et 4 m pour la hauteur ;
- L'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par la route, adopté à Yaoundé le 22 mars 2003 ;
- Le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle de gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport des marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA. Il stipule pour ce qui concerne les véhicules assurant un transport de transit en son :
- Art 13.4 que : «sur tout itinéraire du transit d'un Etat membre, tout véhicule assurant un transport de transit ne peut être contrôlé, de bout en bout de l'itinéraire, qu'aux postes fixes d'entrée et de sortie de l'itinéraire. Ces

postes d'entrée et de sortie sont constitués par les postes aux abords des interfaces de transit ou des sources d'émission de trafic lourd, tels que défini à l'article 11, et les postes aux frontières. Cette limitation ne dispense pas le véhicule du contrôle mobile inopiné ».

### **3.1.2.5-Réglementations, accords et conventions du Bénin**

Au-delà de toutes ces mesures, le Bénin en tant qu'un pays côtier possédant un port de transit va plus loin dans plusieurs règlements juridiques complémentaires qui devraient faciliter le transit de marchandises en direction des pays voisins.

- l'Arrêté N°001/MTPT/DC/DTT/SED du 28/01/1996 réglementant la répartition de fret entre les transporteurs béninois et les transporteurs des pays tiers ; il propose une répartition à l'avantage des transporteurs des pays de l'hinterland par rapport aux nationaux, le Port Autonome de Cotonou, bénéficiant déjà des prestations liées au débarquement des navires.
- l'Arrêté N°047/MDCTTP-PR/DC/SG/CTT/DGTT/DERC/SER du 20 Aout 2007 portant création du Comité Transitoire de Gestion du Fret Routier (CTGFR) au Port de Cotonou. Composé d'agents du Port Autonome de Cotonou, de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP), du Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB). Le CTGFR s'occupe de la collecte et de la répartition du fret routier. A cet effet, pour les marchandises en transit vers les pays de l'hinterland comme le Niger, le fret est réparti comme suit :
  - Deux tiers (2/3) pour les transporteurs nigériens
  - Et le tiers restant aux transporteurs locaux.

Mais sur le terrain, les syndicats des transporteurs de chaque pays s'accaparent le tiers de chaque partie allouée aux transporteurs du pays qu'ils représentent.

- l'Arrêté Interministériel N°021/MET/DC/DTT du 28 mai 1990 portant Application du décret 79-109 du 15 mai 1979 réglementant les transports routiers en République du Bénin. Il précise les types de véhicules destinés au transport de personnes et des marchandises et interdit formellement le transport de personnes par camion, observé dans certaines régions du pays.

En dépit de tout cet arsenal réglementaire, les enquêtes et interviews révèlent que jusqu'à la date d'aujourd'hui, la charge à l'essieu n'est toujours pas respectée, la persistance des chargements hors gabarit sont toujours impunis, chaque importateur est libre de fixer son prix, tant qu'il trouvera le transporteur qui accepte ses conditions.

Toutefois, pour accompagner ce processus de professionnalisation et de redynamisation du secteur des transports, plusieurs actions seront proposées, afin que les transporteurs puissent jouer leur rôle et bénéficier réellement du fruit de leur labeur.

### **3.1.3-Conséquences économiques liées au transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé et perspectives**

#### **3.1.3.1-Problèmes liés aux transporteurs**

L'un des problèmes les plus importants réside dans la vétusté d'une grande partie du parc de camions et du nombre croissant de véhicules d'occasion, qui entraînent l'augmentation des coûts d'exploitation et de la fréquence des accidents.

En outre, la plupart des véhicules ne sont pas équipés du matériel qui permettrait d'accélérer le transport en transit et ne peuvent pas, par exemple être reliés à des installations de suivi des marchandises.

Aussi faut-il dire, que les transporteurs ne sont pas pour la plupart des spécialistes et ignorent alors les méthodes modernes et fiables de gestion. Leurs entreprises sont gérées à l'aveuglette avec un mépris généralisé des règlements concernant la charge à l'essieu et autres exigences en vigueur.

En effet, les camions sont surchargés pour compenser la faiblesse des taux de fret par tonne pratiqués par les transporteurs qui se livrent une concurrence sans merci, pour faire face à une offre de capacité excédentaire par rapport au volume de marchandises transportées. Les recettes générées par les prestations sont généralement empochées et dépensées sans aucune prévision. En somme, leurs méthodes de gestion restent archaïques.

Il se pose alors des problèmes quant à la maintenance du matériel roulant, ce qui explique en partie la fréquence répétée des pannes le long du corridor. Ces temps d'attente couvrant parfois des jours, retardent l'acheminement des marchandises ce qui conduit à des livraisons hors délais.

Le déséquilibre des échanges intra-communautaires constitue un vrai problème. Ceci incite aussi les transporteurs à surcharger les camions entrants pour compenser le manque à gagner dû au faible volume du fret sortant.

Cette pratique non seulement contribue à la détérioration des infrastructures routières mais pose aussi de graves problèmes au niveau de la sécurité routière. En Afrique de l'Ouest et Centrale, les marges élevées des fournisseurs des cartels du transport est le principal facteur déterminant des prix du transport élevés. Les cartels créent un écart important entre les coûts et les prix et offre une faible qualité (USAID, 2010), En général, il faut retenir la mauvaise qualité globale et continuelle de la flotte de transport régionale, les pratiques restrictives, commissions, paiements informels, pots de vin et la saisonnalité du fret. L'autre aspect spécifique du secteur qu'il faut souligner est la forte

concentration des entreprises (la majorité à moins de deux véhicules) ce qui, en l'absence d'une réglementation anti-dumping, a plongé le marché du transport routier de marchandises, dans une situation de concurrence prédatrice acharnée.

A tous ces problèmes viennent s'ajouter l'insuffisance sur le terrain de ressources humaines qualifiées et spécialisées en matière de transport. En outre, le Bénin n'étant pas producteur de pétrole, il n'a donc pas son mot à dire dans les grandes décisions relatives au contrôle et à la maîtrise du prix du baril de pétrole, ces transporteurs ne peuvent que subir les multiples conséquences liées à la hausse vertigineuse du prix du pétrole. Or, les prix du fret est généralement le même pour les transporteurs, d'un même espace communautaire, pour les mêmes distances.

Tous ces problèmes relevés portent atteinte au bon déroulement du transport de marchandises sur le corridor Bénin-Togo et il est impérieux de s'y attarder, afin de renforcer un tant soit peu, les échanges avec le Togo, à partir du port de Cotonou.

Ce sont là, les différents mobiles qui nous ont poussés à appesantir notre étude sur la rentabilité dans l'option d'améliorer le transport international de marchandises par route, spécifiquement sur le Corridor Bénin-Togo.

### **3.1.3.2-Difficultés enregistrées au cours des trafics**

#### **3.1.3.2.1-Difficultés rencontrées sur le parcours**

Des difficultés se notent au niveau de la frontière ainsi qu'au niveau du réseau routier qui assure la desserte à plein temps.

- **Insécurité sur L'axe routier**

Des agents publics (forces de sécurité et douaniers) sont à la fois des victimes de l'inadéquation entre leurs attributions statutaires et les ressources réelles mises à leur disposition, mais aussi profitent de ces dysfonctionnements pour développer

des pratiques de l'abus de position comme moyen de recherche de rente, tendant à « légitimer » ainsi les pratiques de ponction illicites sur les usagers. Ainsi, note-t-on chez les douaniers, les policiers et les gendarmes une certaine conscience de leurs privilèges et un certain esprit d'entretien des réseaux de corruption.

○ **Taxes et autres tracasseries sur ce corridor**

La vétusté des parcs automobiles ; le non-respect généralisé des normes de circulation routière ; l'existence de puissants syndicats de transporteurs en relation de clientèle avec les hommes politiques et qui représentent de ce fait des groupes de pression capables d'imposer soit par la négociation (financement informel du service public), soit par des menaces (grèves) des règles extra-légales en leur faveur ; la prégnance d'acteurs économiques qui ont fait de la fraude une éthique du succès (refus de la légalité, goût pour les transactions, refus de la preuve fiscale, préférence donnée aux transactions financières directes dans la douane) ; des sociétés qui protègent l'illégal, l'illicite et l'informel, tantôt selon des normes étatiques (du fait de l'illégitimité des normes étatiques du point de vue de la plupart des acteurs sociaux), tantôt suivant des relations de clientélisme politique (alliances entre les pouvoirs en place et leurs soutiens sociaux); existence dans tous les pays de « zones franches » informelles ou de poches de non-Etat, dans lesquelles toute régulation étatique sur les transactions commerciales est exclue ou affaiblie.

### **3.2-Suggestions pour l'amélioration du transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé**

#### **3.2.1-Rôle des Etats**

Le Togo, tout comme le Bénin pays de transit, devrait accorder une importance particulière à la simplification, à l'harmonisation et à la normalisation des

procédures administratives et juridiques liées aux opérations douanières aux portes d'entrée, au transit et aux formalités portuaires. L'utilisation de systèmes d'information sur les marchandises peut également simplifier et accélérer l'acheminement physique des marchandises en transit.

Il faudrait en outre parvenir à des compromis concernant les problèmes qui empêchent de donner effet aux accords convenus de transit au niveau bilatéral et régional, telles la Convention sur le transit routier inter-États, les directives de l'UMEOA, ce qui améliorerait les opérations de transport de marchandises sur l'axe.

Des infrastructures modernes et efficaces de transport peuvent sensiblement contribuer au développement économique du Togo et du Bénin en leur permettant de participer de manière avantageuse au processus d'intégration régionale.

Certains actes s'imposent au gouvernement béninois dans l'immédiat pour améliorer la performance du corridor, afin de le rendre plus compétitif :

- la réhabilitation du Parc de regroupement de Hillacondji,
- rendre opérationnelle le Projet de construction du port sec de Grand-popo initié par la Marie de la localité,
- la création d'un bureau de fret dont le directeur sera nommé de façon politiquement neutre,
- interdire l'importation des camions qui ont plus de 5ans d'âge,
- imposer le strict respect du règlement 14 de l'UEMOA relatif à la limitation de la charge à l'essieu.

Selon des études, on pourrait économiser entre 400 et 500 millions de dollars par an, si des réformes ciblant la réglementation du secteur des transports en Afrique de l'Ouest sont mises en œuvre, par exemple «la réforme des contrôles de la charge à l'essieu, l'élimination des quotas et des files d'attente et l'interdiction du

transport de marchandises dans un pays par des camionneurs d'un autre pays, les subventions pour la modernisation de la flotte de camions et les réductions substantielles des points de contrôle et du temps de transit à la frontière». Les gouvernements pourraient ainsi économiser entre 200 et 300 millions de dollars en entretien des routes. Les coûts du transport par tonne/km diminueraient de 20 %, et les prix du transport baisseraient de 19 %. Les emplois perdus dans le secteur du camionnage informel seraient plus que compensés par les emplois créés dans le commerce, en raison de la productivité accrue et de la réduction du temps d'attente aux frontières (USAID, 2010).

### **3.2.2-Prise de conscience des entreprises de transport**

Il apparaît évident que de nombreux efforts restent à fournir à ce niveau. En effet un renouvellement de leurs moyens roulants s'impose ou tout au moins elles doivent leur assurer une maintenance permanente, afin de limiter en partie les multiples pannes observées le long du corridor.

Aussi les propriétaires des camions pourraient se réunir en groupement d'intérêt économique (GIE), afin de mieux s'organiser, améliorer le parc de matériel roulant, mettre en place une gestion plus structurée, professionnaliser l'activité commune pour s'imposer sur le terrain et sauvegarder les intérêts des uns et des autres. Ils pourraient aussi former des associations à l'image des conférences maritimes, ceci pour fixer des conditions visant la réduction de la concurrence déloyale sur le terrain.

Un autre avantage de se regrouper serait d'obtenir facilement des financements auprès des grandes institutions financières, en se cautionnant mutuellement.

### **3.2.3- Libéraliser le marché Ouest Africain du transport par camion**

Un marché libre des services de camionnage remplacerait les règles de partage des cargaisons dans les échanges intra-communautaires, ainsi que la règle du

"premier arrivé, premier servi" dans le système d'attribution du fret aux camions existant au port de Cotonou.

Cela se traduirait par une plus grande concurrence sur les prix et sur la qualité du service, et conduirait à une industrie du transport par camion plus professionnelle avec des camions plus récents et mieux entretenus, rendant ainsi le corridor de Bénin-Togo plus rapide et moins coûteux.

La dérèglementation de l'attribution de fret en transit aux camions au port de Cotonou permettrait une réduction des prix du transport ; bien que des précautions soient prises, pour empêcher une domination du marché par quelques grands acteurs. La dérèglementation avantagerait les sociétés de transport bien gérées ayant des camions mieux entretenus et en meilleur état de marche, au détriment de celles ayant des camions en mauvais état.

Cette dérèglementation devrait pousser le secteur du camionnage à devenir plus formel et plus professionnel. Les vitesses moyennes des camions augmenteraient et les rotations connaîtraient une hausse. Le transport par camion deviendrait plus efficace et fournirait une meilleure qualité de service aux expéditeurs et réduirait les coûts.

De plus, une industrie du transport par camion plus formelle générerait plus de revenus fiscaux aux gouvernements. La dérèglementation peut être mise en œuvre à différents degrés, de la suppression du système de files d'attente et l'élimination du système de quotas à l'ouverture des marchés de fret locaux aux transporteurs agréés de tous les pays de la CEDEAO. Le Trade Hub estime que plus le marché est libéralisé, plus il y a d'avantages pour le développement économique de la région. Plus particulièrement, l'ouverture des marchés de transport aux opérateurs agréés d'autres pays de la CEDEAO, sur une base bilatérale ou multilatérale, permettrait de réduire le nombre de voyages de retour à vide qui sont si fréquents dans le commerce de transit en raison du déséquilibre entre les échanges dans un même espace communautaire.

En résumé, il faut dérèglementer le marché Ouest-Africain du transport par camion soit de manière bilatérale entre le Bénin et le Togo ou soit de manière multilatérale au sein de la région CEDEAO.

#### **3.2.4-Créer une plateforme électronique privée d'allocation de fret aux camions gérée par les opérateurs privés.**

Si le système de files d'attente de camions est supprimé, un mécanisme d'attribution du fret plus moderne est nécessaire. Au moins une plateforme électronique est candidate pour la fourniture d'un système d'allocation du marché du fret. Le bureau de fret peut développer un système de bourse du transport par camion, à faible coût et sur une base Web, pour une adéquation fret-camions. Cependant, comme il n'est pas encore opérationnel, il n'est pas possible d'évaluer son efficacité.

Alors il urge de mettre en service la bourse électronique de camions et de fret, et si nécessaire l'améliorer, afin de s'assurer qu'elle réponde aux besoins du marché en incluant éventuellement une fonctionnalité basée sur la téléphonie mobile. Cette structure devra être dépolitisée et effectivement gérée par les opérateurs même du secteur.

#### **3.2.5-Améliorer les conditions de renouvellement de flotte**

La question de renouvellement de flotte est étroitement liée à la question de déréglementation du marché du transport. Cela inclut des mesures incitatives pour l'acquisition de nouveaux camions telles que des droits de douane plus faibles ainsi que des restrictions sur l'importation de vieux camions. Ceci inclut également des modalités de financement et de crédit abordables pour le renouvellement de flotte. L'étude n'a pas abordé spécifiquement cette question et il est recommandé que cette question soit examinée dans des études futures.

### **3.2.6-Mettre en œuvre les réglementations de la charge à l'essieu de la CEDEAO et de l'UEMOA**

La mise en œuvre des réglementations de la charge à l'essieu est d'une importance primordiale pour protéger les infrastructures routières du corridor et pour réduire les coûts d'entretien et de réhabilitation. Cela créera également un champ de règles du jeu équitables dans lequel les transporteurs respectant les règles ne sont pas sujets à une concurrence déloyale de la part des transporteurs qui offrent des prix moins élevés, du fait qu'ils surchargent leurs camions. Cela permettra aussi d'accroître la sécurité routière, puisque les camions en surcharge sont plus difficiles à conduire et sont sujets à plus de pannes, ce qui augmente les risques d'accidents.

Il apparaît alors vital de mettre en œuvre les réglementations de la charge à l'essieu de la CEDEAO et de l'UEMOA, de manière égale et cohérente, à travers l'Afrique de l'Ouest.

### **3.2.7-Réduire la corruption et les postes de contrôle routiers**

La suppression de la corruption et des postes de contrôle routiers est indispensable pour réduire les coûts, les délais de transit et les incertitudes relatives aux coûts et aux retards, ainsi que pour renforcer la confiance accordée aux autorités et dans la primauté de la loi et par conséquent encourager les investissements.

Une décision du Conseil des Ministres de l'UEMOA de 2005 limite au plus à trois, le nombre de contrôle des marchandises en transit le long d'un corridor une fois au port d'entrée, une fois à la frontière et une fois au point final de dédouanement. Les agences gouvernementales qui opèrent aux postes de contrôle routiers devraient être plus transparentes et faire des rapports de leurs activités. S'il y a des problèmes graves, la communauté commerçante devrait être un partenaire dans la recherche de solutions adéquates.

En somme, deux points essentiels sont à retenir dans ce volet :

- Mettre en œuvre la décision de l'UEMOA15/2005/CM/UEMOA relative aux postes de contrôle pour le trafic de transit et la suppression du harcèlement, des pots de vin et des retards le long du corridor.
- Les agences gouvernementales devraient être transparentes et faire des rapports de leurs activités aux postes de contrôle, de sorte à impliquer tous les intervenants dans la recherche de solutions efficaces aux difficultés rencontrées.

### **3.2.8- Imposer le contrat de transport**

La nécessité d'adopter un contrat de Transport (Multimodal) communautaire de portée générale pour les marchandises diverses dans l'espace UEMOA-CEDEAO, s'inspirant fortement de celui en vigueur dans l'Union Européenne.

Le contrat devra être matérialisé par une Lettre de voiture internationale mettant clairement en exergue les droits, devoirs, obligations, responsabilités, les cas de préjudice, de pénalités et d'indemnisations consécutives. Chaque contrat (général, spécifique) devra nécessairement être assorti d'un contrat d'assurance marchandises/produits transportés.

Créer les conditions d'une saine concurrence par :

- Une réglementation communautaire de l'accès et les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ;
- Une réglementation communautaire relative à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine de transport routier ;

Une réglementation communautaire relative à la formation obligatoire des chauffeurs salariés et non-salariés du transport routier public Inter-Etats des marchandises et voyageurs ;

- Une réforme tarifaire reposant sur la libéralisation des transports ;
- La suppression des monopoles et autres systèmes de répartition du fret, à l'exception toutefois, des marchandises hautement stratégiques pour lesquelles des concessions pourraient être faites d'accords parties avec les Etats et entreprises concernés.

### **3.2.9-Tarifification et coûts de transport**

Le domaine le plus mal maîtrisé du système des transports routiers en transit, demeure sans aucun doute, la tarification et les coûts, à telle enseigne qu'il n'y a presque pas d'adéquation entre les coûts de revient d'exploitation des véhicules et la tarification. Il est souhaitable aujourd'hui, de :

- Faciliter l'acquisition des véhicules neufs à cause du système du crédit existant à taux d'intérêt prohibitif ;
- Améliorer la faible productivité des véhicules résultant du taux de remplissage conjoncturel, saisonniers et des retours à vide systématique dans les deux sens;
- Harmoniser les prélèvements illicites et onéreux dus aux contrôles administratifs successifs, excessifs des forces de contrôle Police, Douane, Gendarmerie (PDG) d'une part, et d'autre part, les organismes d'encadrement tels que les conseils de chargeurs, les syndicats des transporteurs et des chauffeurs routiers, les services vétérinaires, les convoyeurs, etc.

Toutes ces structures ont mis en place tout un arsenal de taxes, de redevances, de cotisations, dont l'assiette de perception est le véhicule et/ou la marchandise, et/ou le document de transport, et/ou le personnel roulant, et/ou la nationalité du véhicule, et/ou la nature du chargement.

Concernant la tarification, les difficultés existent mais surmontable, parmi lesquelles nous avons :

- ✓ le système de négociation des tarifs entre chargeurs et transporteurs en particulier en matière de cotation. Hétérogénéité des systèmes tarifaires qui varient d'un pays à un autre et au gré des syndicats de transporteurs,
- ✓ l'inadéquation des niveaux tarifaires aux besoins d'équilibre budgétaire des transporteurs,
- ✓ l'irrégularité des ajustements tarifaires,

- ✓ la méconnaissance du système de tarification par les structures d'encadrement des transporteurs et chargeurs ;
- ✓ la quasi-absence de barème des tarifs routiers inter-Etats fiables ;

Toutes ces insuffisances relevées contredisent l'efficacité et la synergie retrouvée dans le cadre des chaînes logistiques de transport, de la distribution physique internationale. Face à cette situation dégradante, la CEDEAO et l'UEMOA, doivent au plan communautaire :

- Mettre à la disposition des opérateurs concernés, sur la base d'études appropriées, une méthodologie de calcul des coûts de revient du transport routier, un formulaire pour analyser les coûts et les tarifs, les types de tarifs routiers, les types de services, selon la cotation du tarif et le contrat de transport routier.
- Assurer la formation des groupements professionnels identifiés sur tous ces aspects de cotation, de négociation et de fixation de tarifs et de détermination de différentiels de coûts, dans un contexte de libéralisation des transports routiers.

En tout état de cause, il faut instituer dans les sous espaces économiques, une harmonisation des systèmes de tarification dans le but d'uniformiser les tarifs de transport pour les mêmes produits/marchandises, empruntant les mêmes qualités de réseaux routiers, et transportés par les mêmes types de véhicules et subissant les mêmes formalités administratives et douanières.

### **3.3-Discussions**

Pour pallier à toutes ces difficultés, des discussions et des recommandations peuvent être faites.

### **3.3.1-Renforcement de la position concurrentielle du Bénin**

- Appliquer une série de mesures prioritaires dans les secteurs stratégiques afin de mettre en valeur les opportunités d'investissements ;
- Créer des ports secs le long du corridor à proximité de la frontière Bénin – Togo, à l'instar du projet initié par la municipalité de Grand Popo, qui piétine toujours ;
- Développer les infrastructures de base et améliorer le niveau de formation des ressources humaines grâce à une utilisation plus efficace de l'aide publique et à la coopération des investisseurs internationaux ;
- Saisir les opportunités offertes par le Nigéria en tant que marché potentiel d'exportation et cible potentielle pour le commerce ;

### **3.3.2-Amélioration des infrastructures et les installations de la frontière Bénin-Togo à Hillacondji et rationalisation de son fonctionnement**

- Réviser les statuts de la frontière Bénin-Togo de manière à accorder une plus grande autonomie fonctionnelle aux dirigeants ;
- Supprimer progressivement l'inspection obligatoire des marchandises en transit, à travers des dispositifs de scannage des cargaisons comme dans les pays européens ;
- Accélérer la simplification des procédures à travers le renforcement du Guichet unique, en attendant de faire aboutir le projet d'informatisation communautaire ;
- Favoriser l'accès des opérateurs privés aux opérations de manutention par l'octroi de facilités pour la construction d'infrastructures d'accueil et de stockage et l'acquisition de matériel plus adapté au traitement des trafics ;
- Assouplir la fiscalité douanière pour les industries de transformation dont l'approvisionnement dépend exclusivement de la frontière et dont la compétitivité sur le marché sous régional est tributaire du rendement de la frontière ;

- Réorganiser l'escorte douanière en direction des différents axes de transit, grâce notamment au renforcement du personnel et de l'équipement (véhicules d'escorte, moyens de communication).

### **3.3.3-Fluidité des corridors**

Il est recommandé de poursuivre la lutte et la répression contre les contrôles abusifs grâce à la limitation et au regroupement effectif des corps effectuant ces contrôles. Il est également recommandé de poursuivre la réflexion sur la suppression de la taxe de voirie et sur la modernisation de la taxe de dépôt en douane par la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire approprié. De même, il est recommandé de réorganiser l'escorte douanière en direction des différents axes de transit, grâce notamment au renforcement du personnel et de l'équipement (véhicules d'escorte, moyens de communication) (UN, 2005).

### **3.3.4-Promotion de la bonne gouvernance et amélioration de la transparence dans l'administration publique**

- Renforcer le rôle du Centre de promotion des investissements (CPI) en tant que coordonnateur des organismes chargés de l'investissement au Bénin.

- Modifier le Code des investissements, afin de fixer des critères transparents pour l'octroi d'avantages aux investisseurs étrangers qui s'installent au Bénin. Ainsi, tout investisseur qui remplit certains critères, devrait automatiquement par le biais d'une simple déclaration bénéficier des avantages fiscaux prévus par le Code, au lieu de s'engager dans un parcours de combattant aux issues incertaines

- Harmoniser et simplifier les procédures des administrations des impôts et des douanes, afin d'en améliorer le rendement et créer de véritables synergies entre leurs services, l'informatisation des opérations fiscales et douanières et Poursuivre la possibilité d'intervention en ligne.

-Promouvoir la bonne gouvernance dans l'administration publique (autorités portuaires, douanières, fiscales et judiciaires) à travers la revalorisation des

salaires du personnel et le renforcement des contrôles et des sanctions en cas de corruption et de violation des règlements.

- Modifier les procédures judiciaires, par exemple par l'introduction d'un système de règlement des différends par un collège de plusieurs juges, composé sur la base d'une procédure transparente de rotation.
- Améliorer l'efficacité du Guichet unique à travers une plus étroite coopération avec les organes de l'administration publique.

### **3.3.5-Facilitation de la mobilité des personnes et des biens comme enjeux de la gestion des frontières pour la promotion de l'emploi**

Le principe de la Libre circulation des personnes permet à tout ressortissant d'un Etat membre de la CEDEAO et de l'UEMOA de se déplacer librement d'un Etat membre à l'autre, sans aucune entrave.

Cela se traduit aussi par le droit de résidence, le droit d'établissement et la libre prestation de service dans chaque Etat membre. Un ressortissant d'un Etat membre de la CEDEAO et de l'UEMOA bénéficie de la liberté de circulation et de résidence, ce qui implique :

- L'abolition entre les ressortissants des Etats membres de toutes discriminations fondées sur la nationalité en ce qui concerne la recherche et l'exercice d'un emploi sauf les emplois dans la Fonction Publique ;
- Le droit de se déplacer et de séjourner sur le territoire de l'ensemble des Etats membres en se procurant après quatre-vingts dix jours d'une carte de séjour.

Par ailleurs, le principe de la Libre circulation des Biens est l'un des piliers essentiels de la réalisation du marché commun envisagé par l'UEMOA et la CEDEAO. Ce principe de base de la CEDEAO et de l'UEMOA concerne aussi bien les marchandises que les capitaux.

## **Conclusion**

Tout au long de cette étude, nous avons tenté d'apporter une réponse claire et originale aux problèmes constatés au niveau du corridor Bénin-Togo.

Les réglementations en matière de transport routier en Afrique de l'Ouest et les accords bilatéraux entre le Togo et le Bénin ne manquent pas. Mais les flux de marchandises connaissent leurs plus faibles taux et nous avons constaté que les différentes instances dirigeantes ont du mal à faire respecter la législation sur l'ensemble de leur territoire.

Les Conseils Nationaux des Chargeurs et autres acteurs impliqués essaient de faire de leur mieux par rapport aux missions qui leur sont assignées, leur marge de manœuvre étant un peu limitée par rapport à la question d'amélioration du transport de marchandises sur le corridor Bénin-Togo.

La situation sur le terrain paraît peu reluisante avec un chapelet de problèmes émanant souvent des divers maillons (maritime, portuaire, terrestre) constituant la chaîne de transport concernée qu'ils soient transporteurs, importateurs ou encore Etats.

Afin de pallier à tous ces problèmes sur le corridor étudié, la mise en place de propositions d'optimisation du transport de marchandises, et la qualité du service, tributaire de la facilitation du transit et du transport s'avère nécessaire.

Enfin, il est quand même encourageant de remarquer, que même si de nombreux efforts restent à fournir, les gouvernements Béninois et Togolais prennent conscience du rôle important des transports de marchandises dans l'éclosion effective de leur économie, ceci à travers les travaux de reconstruction du réseau routier de part et d'autres, et les grands chantiers subséquentement entamés.

En effet, le transport fait partie des secteurs clefs qui jouent un rôle déterminant dans les efforts visant à atteindre une croissance économique durable et à réduire la pauvreté, entraînant de ce fait, le développement durable de l'Afrique. Pour que le secteur du transport joue véritablement son rôle, il doit être développé de façon coordonnée, avec pour objectif ultime, de mettre en place un système qui, soit fiable, efficace, sûr et respectueux de l'environnement.

## Bibliographie

1. **ABDOU YONLIHINZA I. (2005)**: Les transports terrestres dans le processus de désenclavement du Niger dans la sous-région ouest-africaine : l'exemple de la route nationale n°6. Mémoire de Maîtrise de géographie, Université ABDOU MOUMOUNI, Niamey, 103 pages.
2. **AHOUANSSOU, M. (1997)** : Problématique de la connaissance des frets routiers : essai d'analyse à partir des lettres de voiture. Mémoire de formation des ingénieurs des travaux statistiques, INE, Université Nationale du Bénin, 52 p
3. **ALINSATO, A. et SATOQUINA H. (2010)** : Transport urbain moto au Bénin : analyse et politique, Conseil d'Analyse économique, Cotonou, 94 p.
4. **ALLAGBE S. B. (2013)** : Activité de transit et transport international au Nord-Est du Bénin. Thèse de Doctorat unique en Géographie, Université de Lomé, 368 pages.
5. **BELLOGO, A. (1980)** : La facilitation dans le contexte portuaire, in manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port, pp. 61-65.
6. **BENIN MARINE MARCHANDE (2016)**: L'impact de la position géostratégique du Bénin sur son économie, Rapport Technique d'étude, 184 p
7. **BERNADET M. (1997)** : Le transport routier de marchandises : fonctionnement et dysfonctionnement, Critique sur le transport, 65 p.
8. **BONNAFOUS A. (1996)** : Transports : le prix d'une stratégie, Tome 1, la documentation française, Nancy, 213 p.
9. **BORDERLESS (2012)**: Transformer le commerce : Conférence
10. **CEDEAO (2005)** : atlas régionale des transports et des communications. Abuja, OCDE, 39 p.
11. **CESARI D. et HETIER M. (2001)** : la qualité des transports routiers collectifs de personnes, Livre Blanc, Page 70P.
12. **CNCB (2014)** : Statistique sur le taux de Fret, Cotonou, 40p
13. **CNUCED (2003)** : Amélioration des systèmes de transit et développement économique des pays en développement sans littoral et de transit : difficultés et perspectives. Rapport du secrétariat général, New-York, 231 p.
14. **DEZERT B. (2008)** : Transport et organisation de l'espace. Besançon, SEDES et CDU, 172 p.
15. **GUIDADO S. (2009)** : Stratégie d'accélération de l'intégration au sein de l'espace l'UEMOA, Rapport Technique d'étude, 234 p.
16. **GODARD, X. (2009)** : Variété des systèmes de mobilité urbaine face aux enjeux de développement et d'environnement, Colloque International Environnement et Transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16-18 fév. 2009. Actes, ENP éd., Alger, pp 131-142.
17. **GODO, P. et KASSA, K. (2005)** : Etude des transports liés au réacheminement des marchandises des marchandises après le transport maritime. Mémoire de Maîtrise en droit des affaires, FADESP, UAC, 63p.
18. **HOUNGBEDJI M.S.D. et ASSOGBA M.Y.A. (2012)** : Etude de l'impact du système des transports terrestres au Bénin sur la compétitivité du PAC. Mémoire de MPRO en Economie des transports, FLASH/UAC, 79 p.

- 19. LE CODE DE LA ROUTE (1956) :** Arrêté n°6138/M, 221 p.
- 20. LEOPOLD L. B., CLARKE F. E., HANSHAW B.B. et BALSEY Y. R., (1971):** A Procedure for Evaluating Environmental Impact. Washington D.C., Géological Survey, 56 p.
- 21. LIHOUSSOU M. (2014) :** Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou.: Thèse de doctorat en Transport et Logistique, Université Le Havre, 466 pages.
- 22. LIHOUSSOU M. (2015) :** Projets d'interconnexion sous-régionale des transports, Publication scientifique, 42 pages.
- 23. MTPT (2012) :** Annuaire Statistique des Transports Terrestres en République du Bénin. DGTT, n°005, 182 p.
- 24. MTPT (2015) :** Document de programmation pluriannuelle des dépenses (dppd) 2016-2018, Document de Prévision Financière 44p.
- 25. N'GUESSAN (2003):** Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest, Réflexion Critique, 47 p.
- 26. OGOUWALE E. (2014) :** Guide du chercheur et lignes directrices pour l'évaluation d'un mémoire ou d'une thèse en sciences humaines, 132 p.
- 27. P. ROBERT,** Dictionnaire Le Robert, Paris, 1970.
- 28. SANNA SOUMANA R. (2010) :** Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger. Thèse de doctorat en Sciences économiques, Université Abdou Moumouni, 226 p.
- 29. SOUNOUVOU (2007) :** Contribution à l'amélioration du transport international de marchandises: Cas du corridor Bénin-Niger, UAC, 45 p.
- 30. TAMANSOURT, N. (2013) :** Secteur du Transport : Un grand chantier pour 2013, in African Manager.
- 31. THIAW A. (2011) :** Analyse du transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO l'exemple du corridor Dakar-Bamako, Mémoire de Master en Transport et Logistique Université Cheikh Anta Diop, 100 p.
- 32. TORE (2015) :** Etude de la rentabilité du transport routier de marchandises sur l'axe Cotonou-Niamey, Mémoire du Master, UAC, 80 p.
- 33. TOSSOU G. (2005) :** Analyse socio-économique de la commercialisation des amandes et du beurre de vitellaria paradoxa (karité) dans les communes de Kandi et de Gogounou. Thèse d'Ingénieur, FSA / UAC.
- 34. UEMOA (2009) :** Facilitation des transports et sécurité routière en Afrique de l'Ouest. Rapport de communication, Lomé, 30 p.
- 35. USAID (2012) :** Coûts de Transport et de Logistique sur le Corridor Lomé-Ouagadougou. Rapport Technique du West Africa N°47, 123 p.
- 36. USAID (2011) :** Coûts de Transport et de Logistique sur le Corridor Dakar-Bamako. Rapport Technique du West Africa Trade Hub, 90 p.
- 37. USAID (2010) :** Le Transport Routier ver les pays Enclavés de l'Afrique de l'Ouest, Structure et Fonctionnement du Marché, 66p.
- 38. ZANNOU, E. E. (2005) :** le transport d'éclatement à partir du port de Cotonou. Mémoire de Maîtrise professionnelle, FLASH/UAC, 54 p.

## **Sites internet consultés**

[www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)

[www.bv.transports.gouv.qc.ca](http://www.bv.transports.gouv.qc.ca)

[www.ecowas.int](http://www.ecowas.int)

[www.agence-nationale-recherche.fr](http://www.agence-nationale-recherche.fr)

[www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)

<b>Liste des tableaux</b>	<b>Pages</b>
Tableau I: Synthèse des centres de documentation et informations recueillies..	18
Tableau II: Répartition des personnes auditionnées .....	20
Tableau III: Canevas du modèle d'analyse du secteur des transports de.....	21
Tableau IV: Matrice de Léopold (1971) .....	22
Tableau V: Importations de marchandises .....	31
Tableau VI: Grille tarifaire pour le transport des marchandises .....	35
Tableau VIII : Charges fixes du transport routier de marchandises .....	42

### **Liste des figures**

Figure 1: Corridor Cotonou-Lomé .....	15
Figure 2 : Temps de séjour des marchandises au port .....	33
Figure 3 : Formalités des intervenants portuaires .....	33
Figure 4:Flux du transport des marchandises.....	41

### **Liste des Planches**

Planche 1 : Voies primaires sur l'axe routier Cotonou-Lomé (RNIE1) .....	23
Planche 2: Panneautage de l'axe routier Cotonou-Lomé (RNIE1).....	28
Planche 3 : Convoyage des produits pour l'importation et l'exportation .....	36
Planche 4 : Transactions des marchandises par les véhicules et taxi motos.....	37
Planche 5: Véhicules en transit stationnés sur le parc des gros porteurs .....	40

### **Listes des photos**

Photo 1 : Piste de déserte rurale connexe à l'axe routier Cotonou-Lomé à Comè .....	24
---	----

**Annexe**

**Questionnaire 1**

**Fiche d'enquête pour les acteurs du transport routier de marchandises**

Veillez cocher les cases qui correspondent à vos réponses

Nom .....

Prénoms .....

Age .....

Nom de la société ou de l'établissement, titre, adresse .....

1- Quelles sont les difficultés auxquelles êtes-vous confronté au cours du transport de marchandises par route vers le Lomé ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2- Quel âge a votre camion ? Moins de 10 ans  Plus de 10 ans

3- Etes-vous souvent victime de rackette ? Oui  Non

4- Combien réclame-t-on par poste de contrôle ?

5- Combien de poste de contrôle rencontrez-vous ?

6- Depuis quand exercez-vous ce métier ? moins de 5 ans  plus de 5 ans

7- Comment trouvez-vous l'état de la route ?.....

8- Le prix du transport vous permet-il de couvrir les charges ? Oui  Non

9- Combien de voyage faites-vous par mois ? 1  2  3  plus

10- En combien d'année recouvrez-vous vos investissements ?

11- Etes-vous satisfait de votre métier ? Oui  Non

12- Quelles sont vos suggestions ?

.....

.....

.....

.....

13- Etude de prix sur trois différents articles à deux destinations

Villes	LOME			MONO-COUFFO		
Articles	Riz, Sucre	Huile	TC	Riz, Sucre	Huile	TC
Prix de transport du PAC						
Nombre de jours de franchise						

14- Les différentes charges fréquentes

Charges certaines	LOME	MONO-COUFFO
Nombre de litres de Gasoil		
Frais de route		
Entrée au port		
Ticket de contrôle		
Parc Sobemap		
Parc de Hillacondji		

## Questionnaire 2

### I-Characterisation la dynamique du transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé

1.1-Quels sont les activités que vous pratiquez dans votre localité ?

1.2-Le transport ou le commerce occupent-t-elle une place de choix dans vos pratiques ?

Oui

Non

Si oui, laquelle ?

1.3-Votre Commune vous permet-elle de faire vos transactions commerciales ?

Oui

Non

Si non, quels sont vos obstacles les plus récurrents ?

1.4-Pourriez-vous identifier le circuit utilisé par le transport dans votre localité/commune ?

Oui

Non

Si oui, lequel ?

1.5-Quels est l'impact du corridor sur vos activités de transport et de commerce ?

1.6-Pourriez-vous identifier les circuits qui débouchent sur ce corridor actuellement ?

1.7-Quel est le sens des circuits au niveau du corridor ?

1.8-Les circuits au niveau de l'axe routier Cotonou - Lomé sont-ils propices pour l'importation/exportation des marchandises ?

Oui

Non

Si oui, comment se déroule-t-il ?

1.9-L'axe routier est-il sécurisé ?

Oui

Non

Si non, pourquoi ?

1.10-Quels sont les dispositions sécuritaires que vous constatez sur l'axe routier au cours des mouvements ?

## **II-Analyse de l'impact socio-spatial de la mobilité sur le développement local dans les Communes riveraines**

2.1-Quelle place occupe le transport routier dans votre vécu quotidien ?

2.2-Quels sont les effets du transport routier sur votre sécurité alimentaire ?

2.3-La fixation des taxes douanières est-elle connue de tous les riverains ?

Oui

Non

2.4-Quelles sont les clés de répartitions des ressources issues de la taxation ?

## **III-Proposition d'une stratégie de gestion efficiente et durable de l'axe routier**

3.1-Quels sont les difficultés que vous rencontrez au niveau du corridor ou au niveau des réseaux routiers qui desservent le corridor ?

3.2-Quelles sont les mesures que vous développez pour palier à ces difficultés ?

--

3.3-Proposition pour un développement local réel de la Commune

--

**Identification**

Commune :	Nom et Prénom :
Arrondissement :	Niveau de formation :
Village :	Ancienneté dans le domaine :
	Age :

## Guide d'entretien

*Ce guide d'entretien est élaboré dans le cadre de la collecte des données/informations sur le transport routier au niveau de l'axe Cotonou-Lomé*

---

**Groupe cible :** Autorités locales et responsables politico-administratives

- Les facteurs humains qui participent aux transports routiers
- Les causes amplificateurs de l'insécurité sur ce corridor
- Les mesures (préventives et réactives) de gestion des corridors sur l'axe Cotonou-Lomé
- Les mesures d'atténuation du risque
- Intervention de la mairie face à l'insécurité
- La composition de l'équipe d'intervention
- Commentaire libre sur la gestion des corridors

### Identification

Département			
Commune			
Arrondissement			
Quartier de ville/Village			
<b>Durée d'expérience :</b>			
Nom de l'enquêté	Sexe	Age	Responsabilité
Coordonnées géographiques de la localité (GPS)			
Situation (nord, sud, est, ouest)			

**Durée de l'entretien :**

**Date de l'entretien :**

**N° de la fiche :**

Tableau récapitulatif des variations des taux de taxation des produits importés pour le marché domestique

	Douane effectif	Douane théorique (1)	Douane TEC (2)	Variation ((2)/(1)-1)	Pression effective	Pression théorique (3)	Pression TEC (4)	Variation ((4)/(3)-1)
Animaux vivants et règne animal	2%	2%	11%	543%	23%	23%	38%	63%
Produits du régime végétal	10%	11%	12%	7%	32%	33%	37%	13%
Graisses et huiles	16%	16%	11%	-31%	40%	40%	37%	-7%
Produits de l'industrie alimentaire,	12%	14%	19%	32%	35%	37%	46%	23%
Produits minéraux	5%	7%	9%	29%	17%	26%	31%	22%
Produits de l'industrie chimique	6%	7%	6%	-12%	20%	23%	25%	9%
Matières plastiques, caoutchouc,...	18%	21%	15%	-26%	39%	46%	42%	-7%
Peau, cuir, pelleterie,...	19%	21%	21%	0%	45%	45%	49%	7%
Bois, charbon, ouvrage en bois...	11%	11%	13%	18%	33%	34%	40%	16%
Papier, édition,...	7%	7%	16%	110%	23%	28%	40%	46%
Matières textiles	4%	4%	19%	329%	27%	26%	47%	78%
Chaussures, parapluie,...	15%	16%	21%	30%	40%	40%	49%	22%
Pierre, ciment, verre, ...	19%	20%	19%	-2%	44%	44%	47%	6%
Pierre et métaux précieux, perle	19%	21%	5%	-77%	42%	45%	30%	-34%
Métaux communs et ouvrages	9%	10%	16%	59%	31%	33%	43%	31%
Machine et appareils	6%	6%	10%	68%	23%	28%	36%	28%
Matériel de transport	15%	15%	17%	8%	37%	39%	44%	12%
Instruments, appareil optique, ...	13%	13%	10%	-24%	34%	36%	32%	-13%
Armes et munitions	21%	21%	21%	0%	49%	46%	44%	-4%
Marchandises diverses	12%	14%	21%	49%	37%	37%	44%	17%
Total	7%	8%	12%	64%	25%	28%	37%	31%

Sources : Douanes, nos propres calculs.

Tableau 11 : Variation des recettes fiscales et des taux de taxation sur les produits clefs

	Douane effectif	Douane théorique (1)	Douane TEC (2)	Variation (2/1)	Pression effective	Pression théorique (3)	Pression TEC (4)	Variation (4/3)
Boissons alcoolisées	11%	11%	21%	91%	33%	34%	49%	44%
Cigarettes et cigares	10%	11%	14%	25%	20%	34%	40%	19%
Fripes	11%	11%	21%	87%	34%	34%	49%	43%
Produits laitiers	6%	6%	10%	54%	8%	10%	16%	65%
Pneumatiques	15%	15%	16%	3%	38%	38%	42%	10%
Riz	1%	1%	11%	1000%	18%	22%	37%	68%
Sucre	2%	1%	21%	1359%	21%	23%	49%	115%
Tissus en coton	1%	6%	11%	83%	22%	28%	37%	32%
Conserves de tomate	6%	6%	21%	227%	28%	28%	49%	71%
Tissus synthétiques	8%	11%	17%	63%	29%	33%	44%	33%
Viandes	11%	11%	21%	87%	34%	34%	49%	43%

## **Table des matières**

Sommaire.....	2
Dédicace .....	3
Liste des sigles et acronymes .....	4
Remerciements .....	5
Résumé .....	6
Abstract.....	6
Introduction .....	7
<b>CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE..</b>	<b>9</b>
1-1- Cadre théorique.....	9
1-1- 1- Problématique.....	9
1.1.2-Hypothèses de travail.....	12
1.1.3- Objectif de recherche .....	12
1.1.4-Clarification des concepts .....	12
1-2- Cadre géographique .....	14
<b>CHAPITRE II : APPROCHE METHODOLOGIQUE.....</b>	<b>16</b>
2.1-Données collectées .....	16
2.2.1-Outils de collecte des données .....	16
2.2.2-Techniques de collecte des données .....	17
2.2.2.1-Recherche documentaire.....	17
2.2.2.2-Travaux de terrain .....	18
2.2.2.2.1- Identification des personnes ressources à auditionner.....	19
2.2.2.2.2- Entretien avec les personnes ressources .....	20
2.2.3- Méthode de traitement des données.....	21
2.2.4- Méthodes d'analyse des résultats.....	21
<b>CHAPITRE III : RESULTATS ET DISCUSSIONS.....</b>	<b>23</b>
3.1-Résultats .....	23
3.1.1-Caractéristiques du transport routier et typologie des marchandises du port de Cotonou vers Lomé .....	23
3.1.1.1-Infrastructures routières .....	23

3.1.1.2-Aménagement, entretien et équipement des infrastructures routières ....	25
3.1.1.3-Matériel roulant.....	28
3.1.1.4-Typologie des marchandises du transport routier .....	30
3.1.2-Tendance des prix et rentabilité économique du transport routier sur .....	33
3.1.2.1-Tendance des prix du transport routier .....	34
3.1.2.2- Mouvements commerciaux et transport des personnes et des biens .....	36
3.1.2.3-Disposition de rentabilité économique .....	42
3.1.2.4-Dispositions juridiques en matière de transport de marchandises.....	45
3.1.2.5-Réglementations, accords et conventions du Bénin .....	47
3.1.3-Conséquences économiques liées au transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé et perspectives .....	48
3.1.3.1-Problèmes liés aux transporteurs .....	48
3.1.3.2-Difficultés enregistrées au cours des trafics .....	50
3.2-Suggestions pour l'amélioration du transport routier sur l'axe Cotonou-Lomé.....	51
3.2.1-Rôle des Etats.....	51
3.2.2-Prise de conscience des entreprises de transport .....	53
3.2.3- Libéraliser le marché Ouest Africain du transport par camion .....	53
3.2.4-Créer une plateforme électronique privée d'allocation de fret aux camions gérée par les opérateurs privés. ....	55
3.2.5-Améliorer les conditions de renouvellement de flotte.....	55
3.2.6-Mettre en œuvre les réglementations de la charge à l'essieu de la CEDEAO et de l'UEMOA.....	56
3.2.7-Réduire la corruption et les postes de contrôle routiers.....	56
3.2.8- Imposer le contrat de transport .....	57
3.2.9-Tarifification et coûts de transport .....	58
3.3-Discussions.....	59
3.3.1-Renforcement de la position concurrentielle du Bénin .....	60
3.3.2-Amélioration des infrastructures et les installations de la frontière Bénin-Togo à Hillacondji et rationalisation de son fonctionnement .....	60

3.3.4-Promotion de la bonne gouvernance et amélioration de la transparence dans l'administration publique.....	61
3.3.5-Facilitation de la mobilité des personnes et des biens comme enjeux de la gestion des frontières pour la promotion de l'emploi .....	62
Conclusion.....	63
Bibliographie .....	65
Sites internet consultés .....	67
Liste des tableaux .....	68
Liste des figures.....	68
Liste des Planches .....	68
Listes des photos .....	68
Annexe.....	69
Table des matières .....	77