

Octobre
2024



BAROMETRE

**L'OPINION
DES ACTEURS
PORTUAIRES
AU BENIN**



Servir l'entreprise

📞 +229 21 31 20 81

✉️ info@ccib.bj

🌐 www.cci.bj



ccibenin

Dispositif d'**analyse** et de production de l'**information économique**.

OCIS, une source crédible d'informations économiques.



I'OCIS de la CCI Bénin,

- Aide** les entreprises dans la prise de décisions ;
- Suit** l'évolution de leurs activités et des marchés ;
- Réunit** autour d'une même table, les acteurs économiques sur des sujets d'intérêt ;
- Renseigne** sur les secteurs clés de l'économie ;
- Aide** à une meilleure connaissance du marché à travers des études spécifiques ;
- Fournit un appui** spécifique aux acteurs économiques régionaux pour le développement des territoires.

Nos publications périodiques

-  **Chiffres clés** sur l'économie ;
-  **Baromètre** sur l'évolution des entreprises ;
-  **Dossiers économiques** sur des thématiques transversales aux secteurs ;
-  **Etudes sectorielles et analyses d'opportunités** sur les filières d'intérêt économique ;
-  **Annuaire statistique** sur les entreprises ;
-  **Veille réglementaire** et des marchés.

NUMÉRO VERT : **7444**

 +229 21 31 20 81



CCI Bénin



www.cci.bj

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| AVANT PROPOS | 4 |
| I. PERFORMANCES DES PORTS DANS LE MONDE, EN AFRIQUE ET DANS LA SOUS-REGION | 6 |
| II. ETAT DES LIEUX DES SERVICES PORTUAIRES AU BENIN | 10 |
| 2.1 Trafic de marchandises au port de Cotonou | 10 |
| 2.2 Caractéristiques des acteurs portuaires | 10 |
| 2.3 Niveau d'évolution des activités portuaires | 12 |
| 2.4 Contraintes au développement des services portuaires et perspectives | 14 |
| III. PROPOSITIONS POUR UNE MEILLEURE IMPLICATION DES ACTEURS DANS LES ACTIVITES PORTUAIRES AU BENIN | 16 |
| 3.1 Sensibiliser et informer les acteurs sur les textes réglementaires | 18 |
| 3.2 Faciliter aux acteurs portuaires, l'accès au financement | 19 |
| 3.3 Améliorer la compétitivité du port de Cotonou | 19 |
| ANNEXE I : GENERALITES SUR LE PORT | 20 |
| ANNEXE II : PRESENTATION DU PORT DE COTONOU | 29 |

AVANT PROPOS

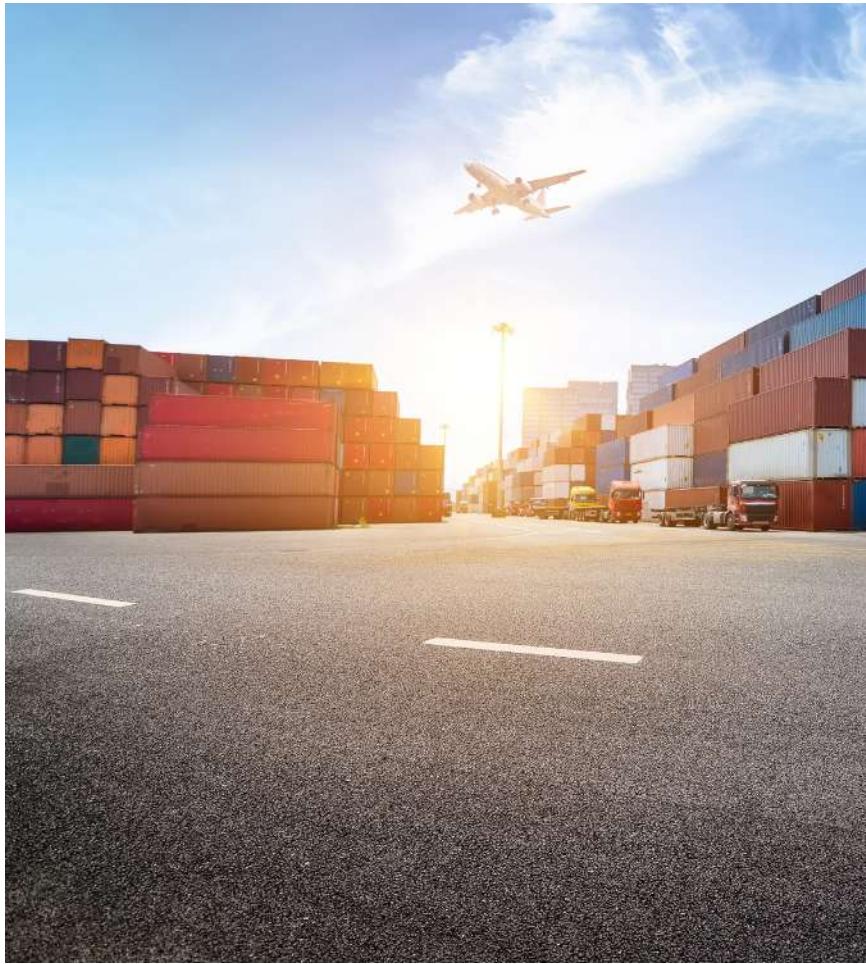
Les ports sont une manifestation visible des activités économiques. Ils constituent les principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social de la plupart des pays du monde. Il existe quatre (04) principaux types de ports : les ports de commerce (port maritime et port sec), les ports de pêche, les ports de plaisance et les ports militaires. La quasi-totalité des échanges commerciaux emprunte la voie maritime d'où l'intérêt accordé par nombre d'acteurs aux ports maritimes.

Les ports maritimes jouent un rôle crucial dans l'économie mondiale. Cela en permettant l'importation et l'exportation de marchandises de toutes sortes. Ils sont les principaux points d'entrée et de sortie des produits industriels, agricoles et manufacturés, et ils sont également des centres de transit pour les produits en provenance d'autres pays. De même, ils génèrent des emplois directs et indirects pour des milliers de personnes, y compris des travailleurs portuaires, des transporteurs maritimes, des entreprises de logistique, des sociétés de construction et des fournisseurs de services.

Pour révéler le positionnement du Port de Cotonou dans la dynamique des activités portuaires opérées dans la sous-région ouest-africaine, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin (CCI Bénin) à travers son Observatoire du Commerce, de l'Industrie et des Services (OCIS) a retenu de consacrer la quatrième édition de son baromètre sur l'opinion des acteurs portuaires au Bénin. Ainsi, une enquête d'opinion a été réalisée auprès des acteurs figurant dans la base de données de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin (CCI Bénin). Au total, une soixantaine d'acteurs portuaires était concernée par l'enquête d'opinion.

Le baromètre est une publication qui permet à l'Institution consulaire de rendre compte de l'évolution des entreprises au niveau des branches d'activités économiques des secteurs du commerce, de l'industrie et des prestations de services, de manière à permettre aux chefs d'entreprises, aux acteurs économiques et aux décideurs de lire facilement les tendances observées.

La CCI Bénin remercie d'avance tous les lecteurs qui voudraient partager avec elle leurs critiques et observations, pour une amélioration des prochaines éditions.



I. PERFORMANCES DES PORTS DANS LE MONDE, EN AFRIQUE ET DANS LA SOUS-REGION

La troisième édition du rapport sur l'indice mondial de performance des ports à conteneurs (CPPI) publié par la Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence en mai 2023, constate une nette amélioration des conditions opérationnelles depuis les perturbations sans précédent causées par la pandémie de COVID-19. Partout dans le monde, les ports continuent de récupérer leur retard

Performances des ports dans le monde

Les ports chinois consolident leur domination sur le trafic de conteneurs maritime en occupant 4 des 5 premières places du classement mondial et 7 des 10 premières. En dehors de Tanger Med et Dubaï, la majorité des ports, en dehors de la Chine, sont en déclin, tant en Asie (Singapour, Busan, Hong Kong, Port Kelang, Tanjung, etc.) qu'en Europe (Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg). Malgré une baisse de 5,8%, Rotterdam maintient sa position de numéro 11. Concernant les États-Unis, les ports de la côte Ouest ont subi l'impact significatif des phénomènes de congestion, perturbant l'activité et entraînant des redirections vers la côte Est.

Tableau 1 : Top 20 des ports les plus performants dans le monde en 2022

| Rang | Ports | Équivalent vingt pieds par rapport à 2021 |
|------|-------------------------------------|---|
| 1 | Shanghai (Chine) | 47,28 M EVP +0,5% |
| 2 | Singapour (Singapour) | 37,29 M EVP -0,5% |
| 3 | Ningbo-Zhoushan (Chine) | 33,36 M EVP -6,8% |
| 4 | Shenzhen (Chine) | 30,04 M EVP +4,3% |
| 5 | Qingdao (Chine) | 25,66 M EVP +7,6% |
| 6 | Guangzhou (Chine) | 24,60 M EVP +1,7% |
| 7 | Busan (Corée du Sud) | 22,07 M EVP -2,9% |
| 8 | Tianjin (Chine) | 21,03 M EVP +3,7% |
| 9 | Los Angeles-Long Beach (États-Unis) | 19,04 M EVP -5,3% |
| 10 | Hong Kong (Chine) | 16,64 M EVP -7,0% |
| 11 | Rotterdam (Pays-Bas) | 14,46 M EVP -5,8% |
| 12 | Jebel Ali (EAU) | 13,97 M EVP +1,6% r |
| 13 | Anvers-Bruges (Belgique) | 13,50 M EVP -5,5% |
| 14 | Port Kelang (Malaisie) | 13,22 M EVP -3,8% |
| 15 | Xiamen (Chine) | 12,42 M EVP +3,1% |
| 16 | Tanjung Pelepas (Malaisie) | 10,51 M EVP -6,5% |
| 17 | New York (États-Unis) | 9,49 M EVP +5,3% |
| 18 | Kaohsiung (Taïwan) | 9,49 M EVP -3,9% |
| 19 | Laem Chabang (Thaïlande) | 8,74 M EVP +2,5% |
| 20 | Hambourg (Allemagne) | 8,35 M EVP -5,4% |

Source : OCIS, 2023, à partir des données de CERL publiées en avril 2023

<https://www.cerl.fr/classement-des-ports-mondiaux-les-leaders-du-traffic-de-conteneurs/>

Performances des ports en Afrique

Selon un rapport de la Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence en date du 18 mai 2023, qui donne la liste des ports à conteneurs les plus performants en Afrique en 2022, à l'exception de deux ports en Afrique du Nord et du port de Djibouti, les infrastructures portuaires du continent sont classées parmi les moins performantes mondialement. Le rapport compare les performances de 348 ports à conteneurs à travers le monde, en évaluant leur efficacité en fonction du temps écoulé entre l'arrivée d'un navire et son départ après l'échange de marchandises.

Les résultats révèlent que cinq ports d'Afrique du Nord se situent parmi les dix premiers du continent en termes de performance des ports à conteneurs. Tanger Med au Maroc occupe la première place en Afrique et la quatrième au niveau mondial.

En ce qui concerne le port de Cotonou, il occupe la 40ème place en Afrique et 330e place dans le monde en termes de performance à conteneurs.

Tableau 2 : Classement des ports à conteneurs les plus performants en Afrique en 2022

| Rang Afrique | Ports | Rang mondial |
|--------------|--|--------------|
| 1er | Port de Tanger Med/Maroc | 4è |
| 2eme | Port Said/Egypte | 10è |
| 3ème | Port de Djibouti/Djibouti | 26è |
| 4ème | Port de Berbera/Somaliland | 144è |
| 5ème | Port de Casablanca/Maroc | 159è |
| 6ème | Port El Dekheila/Egypte | 172è |
| 7ème | Port de Damiette/Egypte | 173è |
| 8ème | Port de Conakry/Guinée | 189è |
| 9ème | Port autonome de Dakar/Sénégal | 196è |
| 10ème | Port de Matadi/RD Congo | 197è |
| 11ème | Port de Tema/Ghana | 205è |
| 12ème | Port de Radès/Tunisie | 210è |
| 13ème | Port de Mogadiscio/Somalie | 221è |
| 14ème | Port de Beira/Mozambique | 223è |
| 15ème | Port de Freetown/Sierra Leone | 226è |
| 16ème | Port de Toamasina/Madagascar | 227è |
| 17ème | Port de Takoradi/Ghana | 245è |
| 18ème | Port de Maputo/Mozambique | 248è |
| 19ème | Port Victoria/Seychelles | 249è |
| 20ème | Port d'Agadir/Maroc | 252è |
| 21ème | Port de Béjaïa/Algérie | 256è |
| 22ème | Port de Lagos/Nigeria | 260è |
| 23ème | Port d'Alexandrie/Egypte | 268è |
| 24ème | Port de Sokhna/Egypte | 269è |
| 25ème | Port de Monrovia/Libéria | 271è |
| 26ème | Port d'Owendo/Gabon | 275è |
| 27ème | Port Elizabeth/Afrique du Sud | 291è |
| 28ème | Port de Walvis Bay/Namibie | 293è |
| 29ème | Port autonome de Douala/Cameroun | 295è |
| 30ème | Port de San Pedro/Côte d'Ivoire | 296è |
| 31ème | Port d'Onne/Nigeria | 302è |
| 32ème | Port de Qasr Ahmed/Libye | 303è |
| 33ème | Port de Tin Can Island/Nigeria | 308è |
| 34ème | Port de Dar Essalaam/Tanzanie | 312è |
| 35ème | Port de Pointe | 315è |
| 36ème | Port de Lomé/Togo | 318è |
| 37ème | Port en eaux profondes de Kribi/Cameroun | 324è |
| 38ème | Port de Mombasa/Kenya | 326è |
| 39ème | Port Louis/Maurice | 327è |
| 40ème | Port de Cotonou/Bénin | 330è |
| 41ème | Port de Nouakchott/Mauritanie | 331è |
| 42ème | Port d'Abidjan/Côte d'Ivoire | 333è |
| 43ème | Port de Luanda/Angola | 337è |
| 44ème | Port de Ngqura/Afrique du Sud | 338è |
| 45ème | Port de Durban/Afrique du Sud | 341è |
| 46ème | Port du Cap/Afrique du Sud | 344è |

Source : OCIS, 2023, à partir des données de l'Agence Ecofin
<https://www.agenceecofin.com/transport/2305-108546-classement-des-ports-a-conteneurs-les-plus-performants-en-afrique-en-2022-rapport>

Performances des ports de la sous-région ouest africaine

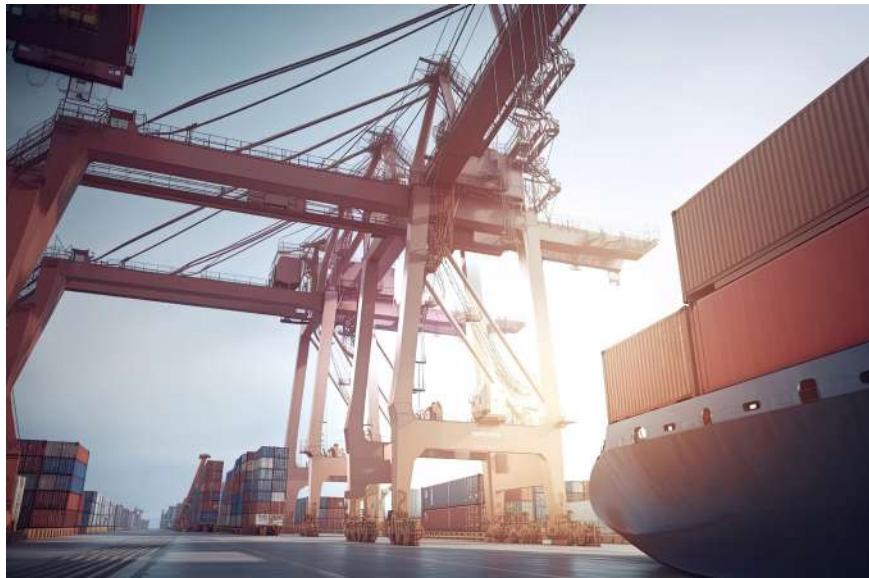
Le port de Conakry en Guinée est le premier port le plus performant de l'Afrique de l'Ouest. Il est suivi des ports de Dakar au Sénégal et de Tema au Ghana. Le Bénin vient pratiquement en dernière position des pays dans le classement.

Tableau 3 : Classement des ports à conteneurs les plus performants dans la sous-région en 2022

| Rang | Ports | Rang mondial |
|-------|---------------------------------|--------------|
| 1er | Port de Conakry/Guinée | 189è |
| 2ème | Port autonome de Dakar/Sénégal | 196è |
| 3ème | Port de Tema/Ghana | 205è |
| 4ème | Port de Freetown/Sierra Leone | 226è |
| 5ème | Port de Toamasina/Madagascar | 227è |
| 6ème | Port de Takoradi/Ghana | 245è |
| 7ème | Port de Lagos/Nigeria | 260è |
| 8ème | Port de San Pedro/Côte d'Ivoire | 296è |
| 9ème | Port d'Onne/Nigeria | 302è |
| 10ème | Port de Tin Can Island/Nigeria | 308è |
| 11ème | Port de Lomé/Togo | 318è |
| 12ème | Port de Cotonou/Bénin | 330è |
| 13ème | Port d'Abidjan/Côte d'Ivoire | 333è |

Source : OCIS, 2023, à partir des données de l'Agence Ecofin

<https://www.agenceecofin.com/transport/2305-108546-classement-des-ports-a-conteneurs-les-plus-performants-en-afrique-en-2022-rapport>



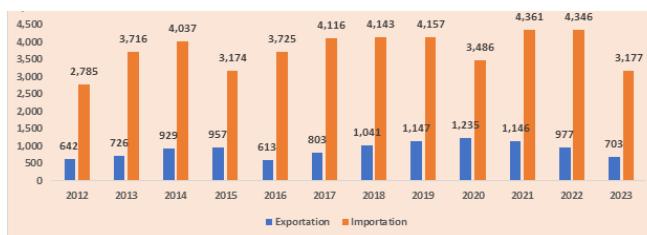
II- ETAT DES LIEUX DES SERVICES PORTUAIRES AU BENIN

2.1 Trafic de marchandises au port de Cotonou

De l'analyse du graphique 1 ci-dessous, il ressort que le volume du trafic des marchandises au Port de Cotonou a évolué en dents de scie de 2012 à 2023.

Le volume des exportations a évolué de 1 146 000 tonnes en 2021 à 703 000 tonnes en 2023 soit une baisse de -39%. Quant aux importations, elle a évolué de 4 361 000 tonnes en 2021 à 3 177 tonnes en 2023 enregistrant une baisse de -27%. On note ainsi un ralentissement du flux habituel de marchandises au port de Cotonou.

Le graphique 1 ci-après présente l'évolution du volume du trafic des marchandises (importations et exportations) au port de Cotonou.



Graphique 1 : Evolution du volume du trafic des marchandises (importations et exportations) au port de Cotonou (milliers de tonne), de 2012 à 2023

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

2.2 Caractéristiques des acteurs portuaires

Répartition par secteur d'activités.

Une étude réalisée en novembre 2023 par l'Observatoire du Commerce, de l'Industrie et des Services (OCIS) de la CCI Bénin montre que les acteurs portuaires évoluent principalement dans le secteur des services (73%), suivi de celui du commerce. Le secteur industrie n'enregistre aucun acteur. Ce qui s'explique par le caractère purement de prestation de services que caractérisent les activités portuaires.

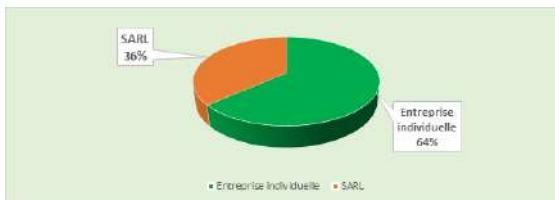


Graphique 2 : Répartition des acteurs portuaires par secteur d'activités

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Répartition par statut juridique

Les acteurs portuaires sont en majorité des entreprises individuelles (64%). Les acteurs portuaires constituées en Sarl représentent 36% de l'effectif.

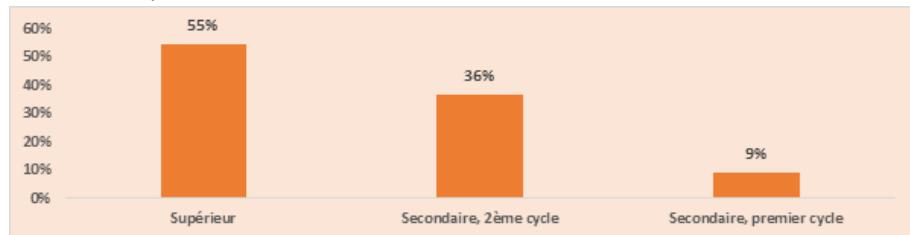


Graphique 3 : Répartition des acteurs portuaires par statut juridique

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Répartition par niveau d'éducation

Les acteurs portuaires enquêtés ont en majorité, un niveau d'éducation du supérieur (55%), contre 36% pour le secondaire, 2ème cycle et 9% pour le secondaire, premier cycle.



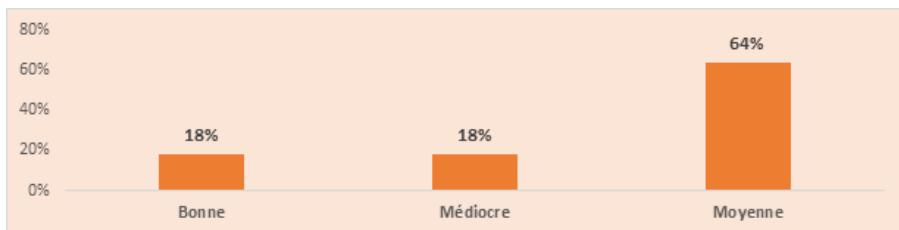
Graphique 4 : Niveau d'éducation des acteurs portuaires par niveau d'éducation

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

2.3 Niveau d'évolution des activités portuaires

Evolution des services portuaires

Les acteurs portuaires ont déclaré dans leur majorité (64%) que l'activité de leur entreprise a moyennement évolué en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. 18% de ces acteurs ont déclaré que l'activité a été soit bonne ou médiocre en 2023 comparativement à l'année 2022.

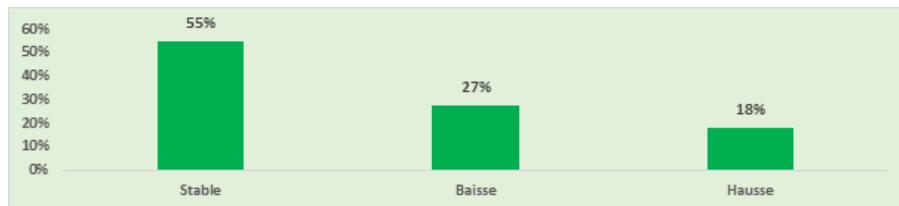


Graphique 5 : Evolution du niveau d'activités en 2023 comparé à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Evolution du chiffre d'affaires des acteurs portuaires

Dans leur majorité, les services portuaires ont déclaré que le chiffre d'affaires de leur entreprise a été stable en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. En effet, 55% des acteurs portuaires trouvent que le chiffre d'affaires a été stable. Cette évolution est due entre autres à l'augmentation des tarifs douaniers et à la fermeture de la frontière avec le Niger. 27% des acteurs ont estimé que le chiffre d'affaires a été en baisse en 2023 comparativement à l'année 2022.

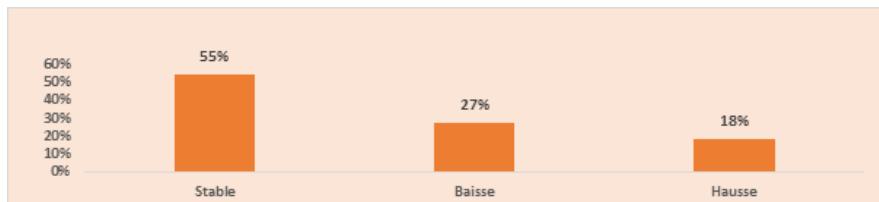


Graphique 6 : Evolution du niveau de chiffres d'affaires en 2023 comparé à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

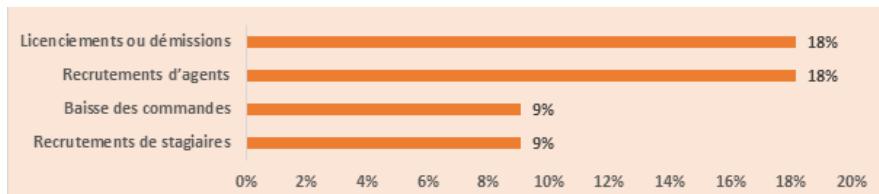
Evolution de l'emploi au niveau des acteurs portuaires

Dans leur majorité (55%), les acteurs portuaires ont déclaré que l'effectif des employés de leur entreprise a été stable en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. Cette stabilité est due globalement aux licenciements ou démissions et au recrutement d'agent pour l'exécution des tâches (18%).



Graphique 7 : Evolution de l'effectif total en 2023 comparé à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

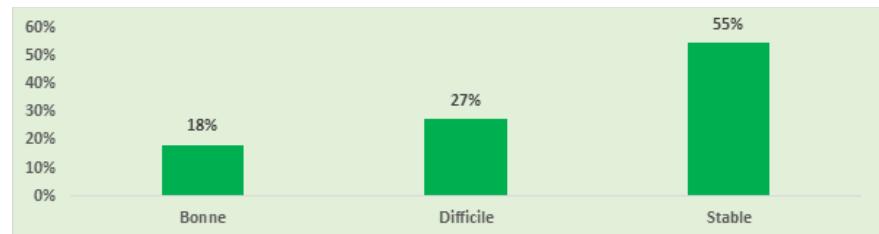


Graphique 8 : Répartition des causes liées à l'évolution de l'effectif

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Evolution de la situation financière

Dans leur majorité (55%), les acteurs portuaires ont déclaré que la situation financière de leur entreprise a été stable en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. Toutefois, un grand nombre de ces acteurs (27%) a estimé que la situation financière a été difficile en 2023 comparativement à l'année 2022.

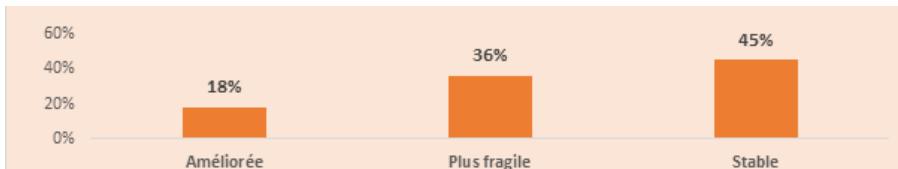


Graphique 9 : Evolution de la situation financière en 2023 comparé à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

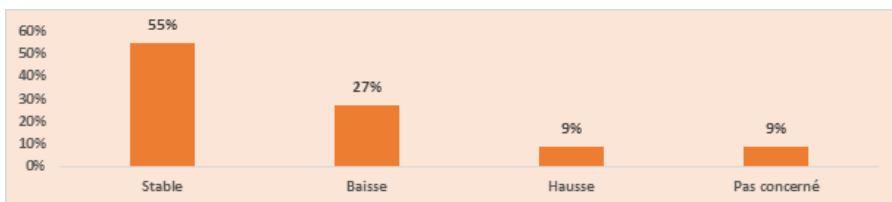
Evolution de la rentabilité des activités

Les acteurs portuaires ont déclaré dans leur majorité (45%) que le niveau de rentabilité de leur entreprise est resté stable en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. Toutefois, 36% d'entre elles estiment que le niveau de rentabilité a été plus fragile et 18% trouvent que ce niveau s'est amélioré en 2023 comparativement à l'année 2022. En ce qui concerne les marges réalisées, elles ont été globalement stables



Graphique 10 : Evolution de la rentabilité en 2023 comparée à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

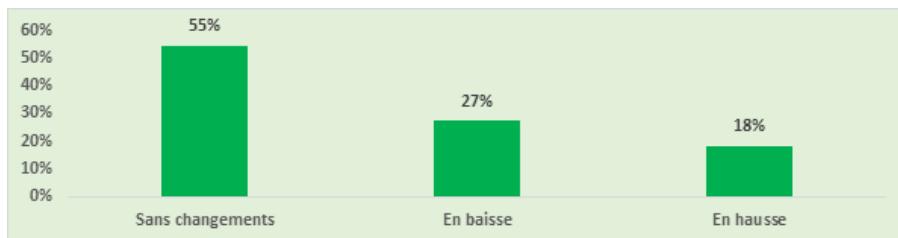


Graphique 11 : Evolution des marges réalisées en 2023 comparé à 2022

Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Evolution des investissements

Dans leur majorité (55%), les acteurs portuaires ont déclaré que le niveau d'investissements dans leur entreprise a été sans changements en 2023 en comparaison à son niveau en 2022. Toutefois, 27% de ces acteurs trouvent que le niveau d'investissements a été en baisse en 2023 comparativement à l'année 2022.



Graphique 12 : Evolution du niveau des investissements en 2023 comparé à 2022

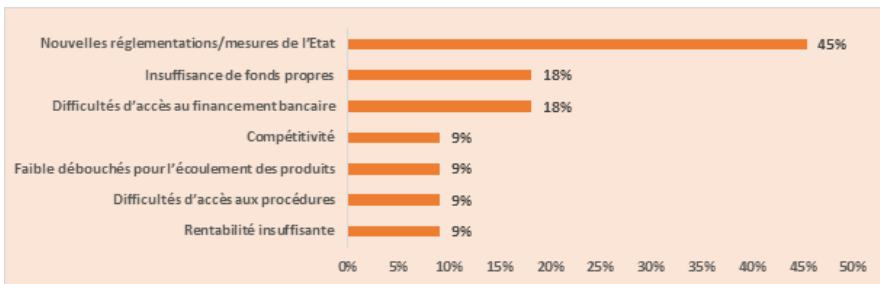
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

2.4 Contraintes au développement des services portuaires et perspectives

Contraintes au développement des services portuaires

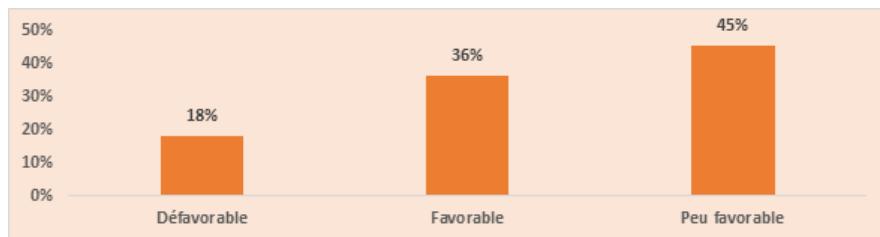
Les trois (03) principaux obstacles au développement des services portuaires tel qu'il ressort de l'enquête réalisé par l'OCIS sont : Nouvelles réglementations/mesures de l'Etat (45%), Difficultés d'accès au financement

bancaire (18%), Insuffisance de fonds propres ou difficultés d'accès aux procédures (18%). médiocre en 2023 comparativement à l'année 2022



Graphique 13 : Principaux obstacles au développement des services portuaires en 2023 comparé à 2022
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

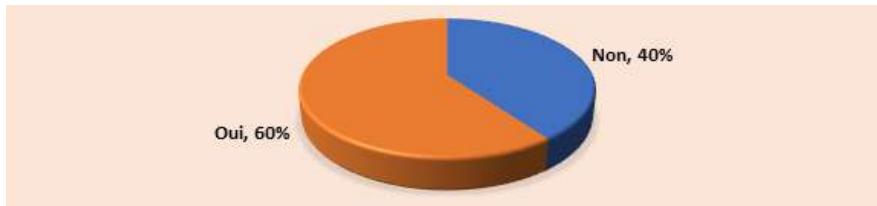
Dans l'ensemble, la majorité des acteurs portuaires (45%) trouve que l'environnement des affaires a été peu favorable en 2023 comparativement à l'année 2022.



Graphique 14 : Evolution de l'environnement des affaires en 2023 comparé à 2022
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Appréciation des services portuaires

La majorité des acteurs portuaires enquêtés (60%) ont déclaré être satisfaits des coûts et des tarifs associés aux services portuaires (frais de manutention, droits de douane, etc.) contre 40% qui estiment ne pas être satisfaits. Ces derniers justifient leur position par l'augmentation des prix de douanes, la hausse des tarifs qui limitent les importations et l'indisponibilité de quelques des agents chargés de la manutention.



Graphique 15 : Répartition des acteurs portuaires suivant la satisfaction des coûts
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

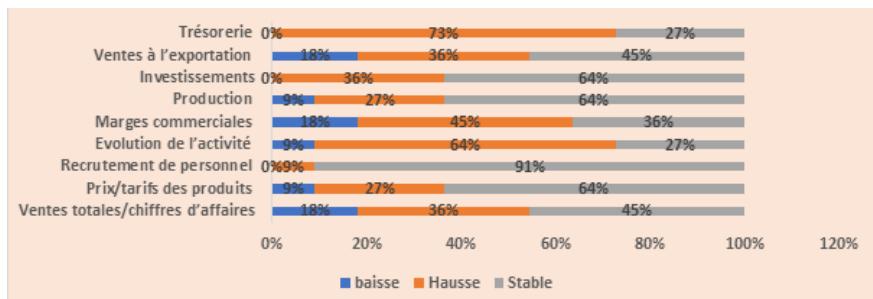


Graphique 16 : Niveau de satisfaction des acteurs de la qualité des services portuaires
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Perspectives des acteurs portuaires pour les mois à venir

Pour les six (06) prochains mois de l'année, les acteurs portuaires témoignent de bonnes perspectives en ce qui concerne l'évolution des principaux indicateurs liés à l'activité économique à savoir : Trésorerie, Marges commerciales et Chiffres d'affaires.

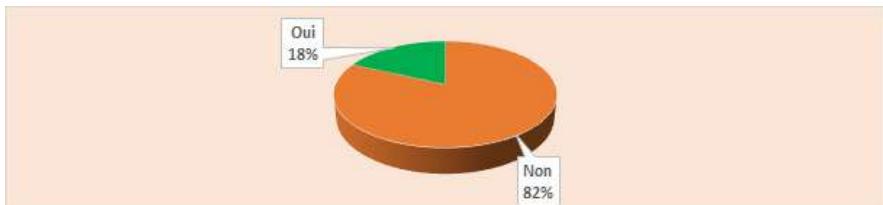
Les perspectives sont un peu mitigées pour les indicateurs ci-après : Recrutement du personnel, Prix/tarifs, Production et investissements.



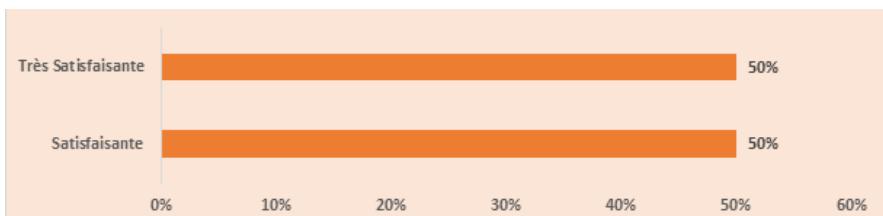
Graphique 17 : Prévisions des principaux indicateurs sur les 06 prochains mois
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain

Expériences avec la CCI Bénin

Un grand nombre d'acteurs portuaires (82%) a déclaré n'avoir pas une expérience avec la CCI Bénin contre 18% seulement qui ont répondu avoir eu d'expérience avec l'Institution consulaire. La totalité des acteurs portuaires qui ont eu à travailler avec la CCI Bénin, a trouvé cette expérience satisfaisante.



Graphique 18 : Répartition des acteurs portuaires qui ont d'expérience ou non avec la CCI Bénin
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain



Graphique 19 : Niveau de satisfaction des expériences des acteurs portuaires avec la CCI Bénin
Source : OCIS, 2023, à partir des données d'enquête de terrain



III- PROPOSITIONS POUR UNE MEILLEURE IMPLICATION DES ACTEURS DANS LES ACTIVITES PORTUAIRES AU BENIN

3.1 Sensibiliser et informer les acteurs sur les textes réglementaires

Le transport maritime est essentiel pour l'économie mondiale puisque plus de 80% du commerce mondial de marchandises est transporté par voie maritime. Le transport maritime est classé comme étant le mode de transport le plus rentable, et le moins nuisible pour l'environnement pour transporter de larges volumes de biens et de matériaux bruts entre les pays.

Le transport maritime nécessite des ports efficaces pour gérer les importations et les exportations. Dès lors, l'efficacité portuaire a un impact direct sur la capacité relative des pays à prendre part au commerce international. Et pour organiser judicieusement ce commerce, les acteurs portuaires sont confrontés quotidiennement dans l'exercice de leurs activités, à l'application de nombreux textes réglementaires qui régissent des matières au-delà du territoire de compétence.

Pour assurer l'efficacité recherchée dans les services portuaires, il faut donc amener l'ensemble des acteurs à avoir une maîtrise des textes réglementaires à travers entre autres, des formations appuyées par des séances de vulgarisation des textes régissant le métier. Il s'agira également de procéder périodiquement à des mises à jour de connaissances qui tiennent compte de la dynamique des activités dans le secteur. Il est également possible d'envisager la mise en place d'une plateforme d'interaction avec les acteurs pour les tenir informés quotidiennement des tendances dans le secteur ainsi que des nouvelles règles qui régissent leurs activités.

3.2 Faciliter aux acteurs portuaires, l'accès au financement

En dehors des préoccupations liées à la maîtrise des textes réglementaires, les acteurs portuaires ont évoqué comme difficulté entravant le développement des activités de leur entreprise, le manque de financement.

Pour cela, il y a lieu pour les organisations d'encadrement comme la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin (CCI Bénin) d'aider les acteurs portuaires à accéder au financement à des conditions avantageuses pour le secteur à travers entre autres, l'organisation des discussions avec les acteurs portuaires et les institutions financières de la place afin de proposer des mécanismes et dispositifs qui tiennent compte des spécificités de ce secteur.

3.3 Améliorer la compétitivité du port de Cotonou

Pour accroître le regain d'intérêt des acteurs fréquentant le port de Cotonou, il y a lieu d'améliorer la compétitivité du port. C'est cela qu'a compris le Gouvernement béninois qui a décidé d'améliorer la capacité du port de Cotonou à travers un projet de modernisation des infrastructures portuaires. Dans ce cadre, il a été élaboré un plan d'investissement qui vise à optimiser le réseau d'infrastructures portuaires de Cotonou au bénéfice de sa compétitivité et de l'économie de son hinterland. L'objectif principal du projet est d'augmenter la capacité d'accueil du port en exploitant les ressources de celui-ci sans pour autant nuire aux activités portuaires déjà existantes.

À l'horizon 2026, grâce à la mise en œuvre de ses douze (12) grands travaux, le Port de Cotonou sera doté de nouvelles infrastructures et d'équipements de pointe grâce à la mise en œuvre d'un ambitieux plan directeur financé à hauteur de plus de quatre cent cinquante (450) milliards de francs CFA. L'Autorité portuaire ambitionne ainsi de faire du Port de Cotonou une plateforme logistique moderne, sécurisée et offrant des services de qualité.

En matière de simplification des procédures et l'amélioration des coûts et des tarifs associés aux services portuaires, quelques efforts ont été accomplis ces dernières années. Toutefois, face à la compétition des ports de la sous-région, le Bénin se doit de maintenir cette dynamique et prendre des mesures appropriées pour aider à contenir les coûts et les tarifs associés aux services portuaires.

ANNEXE I : GENERALITES SUR LE PORT

Historique

Les premiers ports construits semblent remonter aux Phéniciens avec les ports de Sidon et Tyr au xiiie siècle av. J.-C. Ces villes représentaient d'importants carrefours commerciaux et les ports permettaient le commerce mais également le départ de colons et le soutien des unités navales. Du moyen âge à l'époque contemporaine, les ports se développent sur le pourtour de la Méditerranée et progressivement sur la façade Atlantique au fur et à mesure de l'expansion du commerce. Les ports italiens (Gênes, Venise...) prennent de l'importance.

A partir du xx^e siècle, la transformation est complète : les ports de commerce se spécialisent en sous-ensembles et en terminaux dédiés aux types de marchandises (vrac solide et liquide, conteneurs, passagers) ; les engins grandissent (tels les portiques) afin de pouvoir charger les navires ; les cadences s'accélèrent afin de rester dans la compétition. En Europe, Rotterdam est le 1^{er} port pour le tonnage (370 millions de tonnes en 2005) loin devant Anvers, en seconde place (160 millions de tonnes). La croissance du tonnage marchand (3267 millions de tonnes en 2001 contre 3101 millions en 1997) a des effets collatéraux en matière de croissance portuaire et d'utilisation des terrains dans les zones côtières, et peut-être en matière de risque et de sécurité maritime.

Les ports sont des lieux stratégiques, économiques et militaires. Ils ont pour cette raison et depuis des siècles fait l'objet de nombreuses attaques venant de la terre, de la mer ou des airs. Certains ont souvent été protégés par des fortifications, arsenaux, batteries, avec leurs dépôts de munitions et troupes à demeure. Lors des deux dernières guerres mondiales, de nombreux ports ont été totalement détruits et parfois les mêmes à nouveau lors de la Seconde Guerre mondiale.

Services portuaires

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. Il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers.

Caractéristiques des différents types de port

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires. Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement, par exemple avec différents bassins.

Ports de commerce

Ils servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, chimiquiers) et nécessiter des réservoirs et tuyauteries dédiées ; ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou emballées : cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockage associés.



Ports de pêche

Ils sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur



Ports de plaisance

Ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des catways ; différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits.



Ports militaires

Encore appelé ports de guerre ou bases navales, ils accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouverts (comme celui de Portsmouth), mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public (comme l'île Longue) pour des raisons de sécurité.



Ports à sec

Relativement récents (apparus dans les années 1960 aux États-Unis), les ports à sec permettent le stockage à terre de petites unités tels que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.



Ports maritimes, fluviaux et lacustres

Les ports maritimes sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan. Ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages.

Les ports fluviaux, ou ports intérieurs, sont publics ou privés. Ils sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal (bords à quai, disposant éventuellement d'un plan d'eau intérieur...).

Les ports lacustres sont situés en bordure d'un lac. Les ports lacustres comprennent les petites marinas, mais également des ports de commerce.

sécurité.



Ports secs

Le port sec s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement. Les fonctions rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec supposent :

- des installations pour la manutention de conteneurs (voire de marchandises en vrac) ;
- des liaisons avec les infrastructures intermodales ;
- un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs et transporteurs) ;
- et la fourniture de services connexes (entre autres, inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et liaisons bancaires au moyen des technologies de l'information et de la communication)

Differentes catégories de services portuaires

Le service portuaire représente tout service rendu dans un port, tels que les services rendus à des navires, des marchandises ou encore aux différents opérateurs économiques du port.

Services aux navires

- **Pilotage maritime** : Le pilotage maritime est une assistance donnée au commandant d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des passages difficiles comme les eaux resserrées, les chenaux et bassins portuaires, ou encore pour naviguer sur une voie maritime difficile
- **Remorquage** : Le remorquage est une technique dans laquelle un bateau ou un véhicule dépourvu de moyen de propulsion est tiré par un autre auquel il est attaché. En mer, elle est habituellement utilisée pour déplacer les navires en avarie de propulsion ou les structures flottantes non motorisées, comme les plates-formes pétrolières ou les barges.
- **Lamanage** : Il désigne des opérations d'assistance à l'amarrage, au largage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou également de leur mouvement (déhalage : changement de poste à quai) à l'intérieur des ports.
- **Fourniture de poste à quai ou de mouillage** : Il s'agit des services fournis à quai dont le mouillage qui consiste en l'immobilisation du bateau en mer, grâce à une ancre.
- **Sautage** : Il consiste pour des sociétés agréées par le port à fournir des combustibles aux bateaux.
- **Avitaillement** : L'avitaillement est la procédure consistant à préparer et fournir des vivres, eau, glace, carburant, comburant ou matériel divers
- **Sûreté** : Le navire et son interface (autre navire ou port) conviennent par la signature d'une déclaration de sûreté, des devoirs de chacun quant à la sûreté de l'ensemble (qui fait quoi quand et comment), les plans de sûreté doivent être validés par une autorité.

Services à la marchandise

- **Manutention** : La manutention (stevedoring en anglais) est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.
- **Empotage et le dépotage** : L'empotage consiste à placer les colis dans un conteneur dans des centres d'empotage. Le dépotage consiste à retirer les colis d'un conteneur dans des centres d'empotage ou de dépôtage.

- **Stockage** : Dans le milieu logistico-portuaire, le stockage est entendu comme l'ensemble des activités qui consistent en la mise en dépôt des marchandises (en vrac, conventionnelles ou conteneurisées) dans les magasins et aires d'entreposage suivant des normes bien précises.
- **Gardiennage** : Il s'agit de la surveillance et contrôle en vue d'assurer la sécurité dans des lieux accessibles au public ou non au sein du port.
- **Pre et post-acheminement** : Le transport de marchandises de l'expéditeur vers le moyen de transport principal est appelé pré-acheminement. Le post-acheminement est donc la dernière opération, le dernier kilomètre, dans la chaîne de transport.

Services aux passagers

- **Gares maritimes** : Les gares maritimes de passagers sont des installations pour l'accostage de traversiers, le départ et l'arrivée de navires.
- **Galeries marchandes** : Elles regroupent de nombreuses boutiques de spécialités diverses au même endroit afin de faciliter les emplettes (Achat d'objets ou de marchandises d'un usage courant).
- **Passerelles d'accès** : La passerelle permet une communication entre deux réseaux différents avec des architectures et des protocoles différents.
- **Parcs de stationnement** : Il s'agit des aires de stationnement créés dans l'enceinte du port. Ils sont payants ou non.

Autres services rendus par le port

- **Eclairage** : L'autorité portuaire éclaire le domaine portuaire pour permettre aux opérateurs économiques d'exécuter des activités pendant la nuit.
- **Sécurité** : L'autorité portuaire assure la sécurité de la zone portuaire conjointement avec les agents de la police. L'association des agents de port et de la police forme la police portuaire.
- **Espaces locatifs, d'eau, d'électricité et de téléphone** : L'autorité portuaire met à disposition des espaces locatifs que les opérateurs économiques (amodiataires) peuvent louer au sein du domaine portuaire. Le port fournit également à ses locataires des services en eau, en électricité et en téléphone.
- **Dessertes** : L'autorité portuaire met à disposition des voies de qualité (routes et chemins de fer) pour l'acheminement des marchandises à destination du client final. Les opérateurs privés utilisent également ces voies pour les activités qui ne sont pas directement exercées par le port.

Acteurs du port

En général, les acteurs portuaires font partie de la chaîne logistique portuaire qui traite les opérations d'escales des navires, de manutention des marchandises, de leurs contrôles ainsi que de leurs entrées et sorties.

Capitainerie

En charge d'une responsabilité réglementaire et de police, la Capitainerie est un acteur essentiel de l'exploitation portuaire. Elle contribue aussi bien à la mission de service public du port qu'à son développement en tant qu'outil économique. C'est un maillon entre la terre et le navire.

Pilotage

Les pilotes assistent les commandants de navires lors des manœuvres d'entrée/sortie du port. Dans certains cas, compte tenu des risques d'échouage, la présence du pilote à bord est rendue obligatoire.

Autorité portuaire

Le port est placé sous la tutelle d'un organisme de droit public indépendant appelé Autorité portuaire. Elle attribue les autorisations d'exploiter des différentes zones du port à des opérateurs privés. Elle assure la gestion administrative du port et de ses infrastructures. Elle se charge également des travaux de maintenance et d'ingénierie.

Remorquage

Le remorquage portuaire est un service indispensable aux navires. Il permet l'accostage des navires qui ne peuvent assurer seuls leurs manœuvres dans l'enceinte du port. Les remorqueurs sont toujours armés et prêts à intervenir sur des opérations d'assistance d'urgence.

Lamanage

Le lamanage est un service d'assistance aux opérations d'amarrage et de largage des navires au moment de leur arrivée ou de leur départ. Les lamanieurs sont des marins spécialisés, ils peuvent également intervenir pendant une escale pour déhaler un navire sur un quai ou d'un quai à un autre.

Changement et déchargement

La manutention portuaire joue un rôle essentiel dans la bonne gestion des

- **Verticale** : ensemble des opérations de levage entre les navires et les quais. Elles sont réalisées par des grutiers spécialement formés sur l'outillage public mis à disposition des opérateurs portuaires
- **Horizontale** : ensemble des opérations de manutention nécessaires au traitement des marchandises réalisées par des ouvriers dockers. Évacuation des marchandises des quais, rechargement par train ou camion

Manutentionnaire

La mission du manutentionnaire s'articule autour de diverses activités :

- réceptionner les marchandises ;
- contrôler les quantités, les lots et la qualité des produits ;
- mettre en stock ;
- préparer les commandes avec saisie des stocks sortants ;
- emballer et conditionner pour le transport ;
- vendre (si l'on fait partie du secteur distribution).

Transitaire ou agent de transit

Le transitaire, appelé également agent de transit, est en charge des opérations administratives d'enregistrement mais également de l'élaboration des documents douaniers. Il peut aussi assurer et superviser les liaisons techniques et administratives concernant la circulation des marchandises à l'échelle internationale.

Armateur

L'armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur (loueur) du navire en son nom.

Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état. Il arme le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en équipage, en matériel et en ravitaillement. Il pourvoit à tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime. Compte tenu de son rôle dans la chaîne, il est en relation avec la plupart des autres intervenants : les commissionnaires de transport, les manutentionnaires, les services portuaires.

Consignataire/agent maritime

Il représente les intérêts de l'armateur le temps de l'escale. Il organise l'escale pour le compte du navire et de son équipage.

Avitailleur

Il approvisionne les navires en vivres, équipements et combustibles.

Douanier

Le douanier est la personne qui contrôle en vue du respect des réglementations relatives à la concurrence, à la consommation et à la circulation des marchandises.

Phares et balises

Le service des phares et balises est chargé d'entretenir les dispositifs d'aide à la navigation mis en place le long des côtes pour signaler les dangers (écueils, hauts fonds) et baliser les routes maritimes et les chenaux d'accès aux ports.

Centre de sécurité des navires

Les centres de sécurité des navires sont des services spécialisés chargés de l'inspection des navires. Ils participent à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention de la pollution par les navires.



ANNEXE II : PRESENTATION DU PORT DE COTONOU

Le Port de Cotonou est un port marchand situé sur l'océan Atlantique dans la ville de Cotonou. Seul port du Bénin, il est désigné comme le poumon de l'économie béninoise. Il participe à 90 % des échanges avec l'extérieur, engendre jusqu'à 60 % du Produit Intérieur Brut (PIB) et contribue jusqu'à 80 % à la mobilisation des recettes douanières et à plus de 45 % des recettes fiscales du pays.

Description du port

Crée le 31 décembre 1964 et mis en service le 1er aout 1965, le Port de Cotonou est le port de transit par excellence dans la région du Golfe de Guinée par son débouché naturel sur les pays de l'hinterland (Niger, Burkina Faso, Mali, Tchad) et le Nigéria.

L'importation représente une part importante du trafic du port de Cotonou. Les produits les plus importés au port de Cotonou sont les céréales, les produits alimentaires et les hydrocarbures. Les différents segments de marchandises sont notamment les conteneurs, les cargos divers, le vrac liquide, le vrac solide.

L'exportation représente également une part importante du trafic au port de Cotonou. Elle concerne principalement le Coton béninois, la noix de cajou et les oléagineux.

Le port de Cotonou dessert également les pays de l'hinterland notamment le Niger, le Burkina-Faso, le Mali et le Tchad. En 2018, 49% du trafic total du port de Cotonou provient de ces pays.

Depuis janvier 2018, la gestion du port de Cotonou est déléguée au port d'Anvers, avec pour objectifs la modernisation des équipements, des installations et le transfert de compétences au personnel local. Lors de l'été 2022, le gouvernement du Bénin valide le projet d'extension du bassin et de rénovation des quais du port pour un montant total de 160 millions d'euros. La majeure partie de la rénovation est confiée au Français Eiffage, qui récupère 119 millions d'euros, soit 75 % du contrat.

Installations portuaires

Le port de Cotonou dispose de nombreuses installations qui lui permettent d'assurer l'ensemble de ses activités. Il dispose :

- d'un plan d'eau de plus de 60 ha,
- d'une zone portuaire de 200 ha environ,
- de 11 postes à quai pour tous types de navires,
- d'un poste pétrolier en zone sud représentant un linéaire de 250 m,
- d'un port de pêche industrielle et d'un port de pêche artisanale,
- de deux nouveaux postes à quai de 600 ml réalisé grâce au financement du Millennium Challenge Account Bénin,
- de zones franches pour le Niger, le Burkina-Faso, le Mali et le Tchad,
- des parcs à conteneurs,
- des aires de stockage de véhicules d'occasion et des dépôts gaziers

Le Conseil d'administration du Groupe de la Banque Africaine de Développement, a accordé un prêt de 80 millions d'euros au Bénin, pour moderniser et étendre le Port de Cotonou, l'un des principaux points d'accès maritime pour les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest. Les travaux devraient durer trois ans.

Grâce à l'expansion et la réhabilitation des infrastructures, la capacité du port et son efficacité opérationnelle devraient s'améliorer de manière significative. Ce financement va permettre de construire un nouveau terminal à conteneurs (le « T5 ») à l'est du port et augmenter sa capacité à 20 hectares dédiée aux produits en vrac et divers. Outre la mise en place d'un point d'accès central doté de portiques automatisés, un parking de 14 hectares va être construit pour les véhicules poids lourds sur le site de Zongo qui sera doté d'un système de gestion intégré et numérisé relié aux bases de données du port et au guichet unique pour le commerce extérieur afin de faciliter le traitement rapide du fret.

Cela va ainsi réduire le temps de transit dans la zone portuaire à 2 heures, décongestionner le boulevard de la Marina, l'un des axes les plus importants de la ville de Cotonou. Il permettra aussi d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs poids lourds (sécurité, repos...) et de fournir un nouvel espace de travail aux services de douane et à leur partenaire technique au Bénin.



UN DISPOSITIF DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DU BÉNIN



Dispositif d'**analyse** et de **production**
de l'**information économique**

OCIS, une source crédible
d'informations économiques



Chambre de Commerce
et d'Industrie du Bénin

LUNDI AU
VENDREDI | 08^h - 18^h



BESOIN D'UNE
INFORMATION
À LA CCI BÉNIN

COMPOSEZ LE
7444



Avec le **7444**,
La CCI Bénin
encore plus proche
des entreprises

Plus d'infos.
+229 21 31 20 81

Rejoignez-nous
 CCI BENIN  www.cci.bj

