

# *Analyse Des Potentialités Économiques Des Ports Fluviaux Communautaires Dans l'Espace Transfrontalier Bénin-Niger*

## *[Analysis Of The Economic Potential Of Community River Ports In The Benin-Niger Cross-Border Area]*

Youssoufou ADAM<sup>\*1</sup>, Bakary SANOU<sup>2&3</sup>, Abdou Madjidou MAMAN TONDRO<sup>3</sup>, Sylvestre Bio  
DAKOU<sup>3</sup>, Moussa GIBIGAYE<sup>3</sup>, Expédit W. VISSIN<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Agence Béninoise de Gestion Intégrée des Espaces Frontaliers

<sup>2</sup>GIZPFUA : Appui au Programme Frontière de l'Union Africaine

<sup>3</sup>Laboratoire de Géographie Rurale et d'Expertise Agricole/UAC, Bénin

<sup>4</sup>Directeur de la Haute Ecole de l'Hôtellerie et du Tourisme



**Résumé** – Les ports fluviaux communautaires occupent une place prépondérante dans les flux des produits dans l'espace transfrontalier bénino-nigérien. La présente recherche a pour objectif d'analyser les potentialités économiques des ports fluviaux communautaires dans l'espace transfrontalier Bénin-Niger. La collecte des données du terrain a été possible grâce aux questionnaires, à la grille d'observation et au guide d'entretien administré aux autorités locales. Au total, 105 personnes ont été enquêtées. Ce nombre est retenu selon un choix raisonné qui prend en considération l'affluence au niveau de chaque port et les autres acteurs pour les localités ne disposant pas de ports.

Il ressort des résultats que la forte concentration des ports fluviaux communautaires dans la commune de Malanville est due à la proximité du Nigeria avec lequel d'intenses échanges se font. Ainsi, le plus grand port est celui de Madécali, frontalier au Niger et au Nigeria où la position du marché de Lollo constitue un facteur de rayonnement économique de la zone. Tous les flux des produits d'échange sont en direction du Nigeria et du Niger dans cet espace de recherche.

Les motifs d'embarquement des passagers à ces ports révèlent que 70 % des personnes enquêtées embarquent ces derniers pour des raisons commerciales et familiales. Les embarquements liés aux activités agricoles et halieutiques représentent 20 % et ceux liés aux activités touristiques 3 %.

En ce qui concerne les recettes générées aux acteurs clés au niveau de ces ports, les gains déclarés concernent plus les piroguiers faisant les voyages en direction du Nigeria et du Niger. Ceux-ci gagnent plus de 500 000 f CFA lorsqu'ils arrivent à faire deux voyages par semaine s'il s'agit du transport des produits pétroliers venant du Nigeria. Les conducteurs de tricycle qui constituent un moyen de relais en matière de transport peuvent également faire un bon chiffre d'affaires hebdomadaire de plus de 150 000 f CFA en période de commercialisation des produits agricoles.

Au vu des opportunités qu'offrent les ports fluviaux communautaires aux différents acteurs, plusieurs initiatives aux niveaux local et sous-régional ont vu le jour pour préserver et/ou valoriser de nombreuses ressources dont regorge le bassin du fleuve Niger.

**Mot clés** – Potentialités Économiques, Ports, Fluviaux Communautaires, Espace Transfrontalier, Bénin-Niger.

**Abstract** – Community river ports play a major role in the flow of goods in the Benin and Niger cross-border area. The objective of this research work is to analyse the economic potential of community river ports in the Benin and Niger cross-border area. The field data collection was made possible thanks to the questionnaires, the observation grid and the interview guide administered to local authorities. A total of 105 people were surveyed. This number was selected on the basis of a reasoned choice that took into consideration the number of people in each port and the other actors in the localities that did not have the ports.

The results show that there is high concentration of community river ports in the commune of Malanville, and that this is due to its proximity to Nigeria, with which there is intense trade. The largest port is Madecali, which borders on Niger and Nigeria, where the

position of the Lollo market is a factor of economic influence in the area. All trade flows are towards Nigeria and Niger in this research area.

The motives for embarking passengers at these ports reveal that 70% of the respondents embark for commercial and family reasons. Embarkations related to agricultural and fisheries activities represent 20% and those related to tourism activities 3%.

With regard to the revenue generated for the key actors at these ports, the earnings declared concern more the pirogue boaters making the trips to Nigeria and Niger. They earn more than 500,000 CFA francs when they manage to make two trips per week for the transport of petroleum goods from Nigeria. Tricycle drivers, who are a relay means of transport, can also make a good weekly turnover of more than 150,000 CFA francs during the marketing period for agricultural goods.

In view of the opportunities that community ports offer to the various actors, several initiatives at local and sub-regional level have been launched to preserve or develop the many resources that abound in the Niger basin.

**Keywords – Economic Potential, Community River, Ports, Benin-Niger, Cross-Border Area**

## I. INTRODUCTION

L'historique des frontières africaines date du début du XX<sup>ème</sup> siècle, où la plupart des frontières de l'Afrique étaient établies, annonçant la configuration des États à venir. Ces frontières tracées au gré des puissances coloniales (Conférence de Berlin, 15 novembre 1884 – 26 février 1885), dans un contexte de rivalités entre celles-ci, ont, dans bien des cas, fait fi des réalités ethniques, linguistiques, religieuses et politiques des peuples africains (H. Afadjinou et J. Hounkpe Topanou, 2018, p. 44). Les espaces transfrontaliers apparaissent comme les lieux où l'on peut observer et analyser les manifestations des interactions entre acteurs (locaux, nationaux, régionaux) entre systèmes informels, formels et institutionnels dans lesquels se développent un certain nombre d'interactions transfrontalières et diverses formes d'utilisation et d'appropriation de l'espace (E. Sougue, 2016, p. 29). Les populations de part et d'autre des frontières peuvent choisir de tirer parti des effets-frontières en mettant en place des stratégies de mobilité en fonction de leurs moyens et de leur projet (E. Ciapin, 2018, p. 240). Ces mobilités pendulaires, ponctuelles ou régulières, concernent une vaste palette d'usages, incluant des pratiques de consommation, de sociabilité ou encore de travail.

La frontière-limite devient ainsi source d'opportunités pour les échanges régionaux, ajoutant aux déterminants fondés sur la complémentarité des ressources productives ceux liés aux disparités des politiques économiques nationales (J. Egg, J. Herrera, 1998, p. 8). Elle peut ainsi être définie de manière plus large, selon la proposition de Kahe Betmafa, comme un espace charnière où s'opèrent à la fois rupture et contact. Aussi, les frontières sont-elles le lieu de la contrebande, de trafics illicites voire de comportements prohibés (G. Hamez, et F. Morel-Doridat, 2017, p. 5).

La proximité de la frontière permet de mettre en œuvre des initiatives de coopération originales, qui renforcent le processus d'intégration et de mutualiser des infrastructures socioéconomiques au plus proches des populations locales.

À la frontière bénino-nigérienne, espace de la présente recherche, le trafic des produits est plus développé au niveau des ports fluviaux, communément appelés pendant longtemps les embarcadères. Le fleuve Niger est le seul cours d'eau permanent traversant cet espace. Ainsi, les ports fluviaux communautaires pourraient être développés et rendre de grands services. Dans le contexte actuel du transport, au Bénin en général et dans l'espace transfrontalier Bénin-Niger en particulier, caractérisé par une pression combinée de l'augmentation de la demande d'une part, et de la détérioration continue de la qualité des infrastructures routières d'autre part, l'ouverture du sous-secteur fluvial donne lieu à une nouvelle dynamique économique des transports qui augurerait des lendemains meilleurs pour l'espace transfrontalier. Dans ce cas, le transport fluvial constitue un enjeu essentiel pour résorber le déficit observé dans l'offre en infrastructures de transport dans le secteur de recherche, compte tenu des multiples avantages qu'il offre tant au plan économique qu'environnemental et social. L'objectif de la présente recherche est d'analyser les potentialités économiques des ports fluviaux communautaires dans l'espace transfrontalier Bénin-Niger.

## II. MATÉRIEL ET MÉTHODES

### 2.1. Présentation du milieu de recherche

Le milieu de recherche est situé entre 2°35'0'' et 2°45'0'' de Longitude Est et, 11°29'0'' et 12°60' de Latitude Nord (figure 1). L'unité morphologique sur laquelle se situe ce milieu est caractérisée par un ensemble de plaines et de vallées enchâssées entre le

fleuve Niger et quelques plateaux et collines de grès ferrugineux (T. T. Atchakpa, 2016, p.17). Cette unité constitue un facteur de développement des activités agricoles, commerciales et de transport fluvial.

Le présent milieu de recherche couvre une superficie de 5163,60 km<sup>2</sup> et prend en compte dans la partie béninoise les arrondissements de Monsey, de Kompa et de Karimama dans la commune de Karimama d'une part, et, les arrondissements de Malanville centre, de Garou et de Madécali dans la commune de Malanville d'autre part. Dans la partie nigérienne, le milieu de recherche concerne les communes rurales de Tanda, de Tounouga et urbaine de Gaya. C'est un milieu dominé par un même groupe sociolinguistique appelé "Dendi" d'où vient l'espace "Dendi ganda" qui signifie territoire des Dendis, élargi par la région de Kamba au Nigéria. L'origine de ce groupe sociolinguistique remonte au XVI<sup>e</sup> siècle. Les Dendis sont les Songhay qui ont émigré le long du fleuve Niger vers l'aval, après la chute de l'empire de Gao en 1591 à Tondibi.

L'occupation de ce milieu a connu deux phases : la phase ancienne du peuplement concerne d'abord et avant tout, les GULMANCE "Gourmantché" et les CENKA "Tchenga" ; ensuite viennent les HAUSA "Haoussa" et les BAATOMBU "Bariba". La plus récente concerne les groupes ethniques qui se sont infiltrés dans la région et se sont imposés soit par la force des armes soit par le négoce soit encore par la finesse de leur organisation socio-politique et culturelle. Dans cette phase s'inscrivent les KUMATE "Konate", les Songhay-Dendi et les Fulbe "Peuls" L'arrivée des Songhay-Dendi et Zarma est l'une des dernières phases de la mise en place des peuples du milieu de recherche. (L. B. Bio Bigou, pp.177, 181,182). Aujourd'hui, ce milieu compte plus d'une dizaine de groupes sociolinguistiques. La population de cet espace était de 424 078 habitants en 2013 et compte en 2021 une population de 576 746 habitants qui constitue un potentiel énorme en termes de production et de consommation des produits, agricoles et manufacturés, facilités par les transactions commerciales.

Les principales activités sont celles agricoles, commerciales et le transport. La présence du fleuve Niger fait de ce milieu, un espace de fortes activités agricoles et pastorales qui sont d'importantes potentialités favorables au développement local.

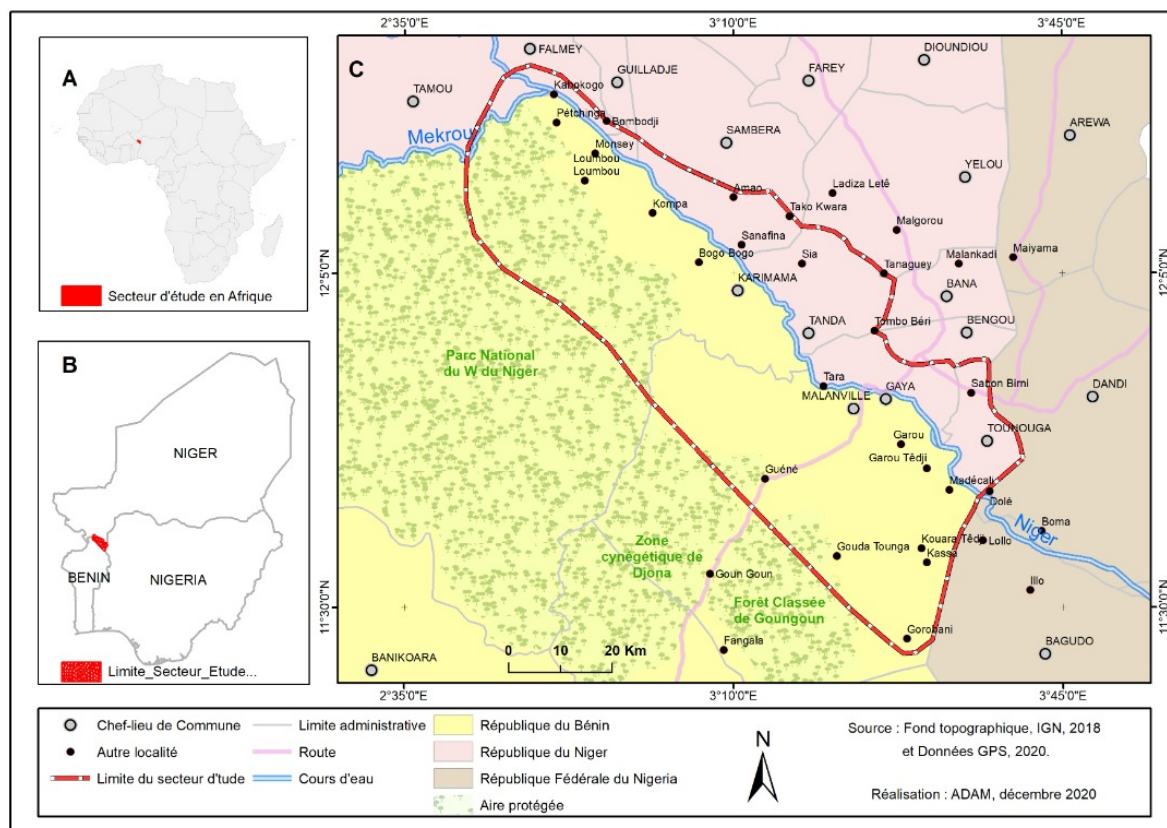


Figure 1 : Situation géographique du milieu de recherche

La figure 1 présente un espace relativement homogène sur le plan morphologique et socioculturel qui facilite les activités de production et d'échange grâce à la présence du fleuve Niger. Ce fleuve constitue un élément structurant très important dans la dynamique économique du milieu de recherche.

## 2.2. Collecte des données

La collecte des données du terrain a été possible grâce aux questionnaires, à la grille d'observation et au guide d'entretien administré aux autorités locales. La répartition des localités et personnes ayant fait objet d'enquête est présentée dans le tableau I.

**Tableau I** : Répartition des villages/villes et des personnes enquêtées

Pays	Communes	Villages/villes	Nombre de personnes enquêtées
Bénin	Malanville	Garou	15
		Madécali	20
		Malanville	25
		Monè	15
	Karimama	Monsey	10
Niger	Gaya	Gaya	20
<b>Total</b>	<b>03</b>	<b>06</b>	<b>105</b>

Source : Résultats des travaux de terrain, janvier 2021

Au total dans le cadre de la collecte des données et informations, cent cinq (105) personnes ont été enquêtées. Ce nombre est retenu selon un choix raisonné qui prend en considération l'affluence au niveau de chaque port et les autres acteurs pour les localités ne disposant pas de ports.

Avant la phase de collecte, une séance de cadrage a été organisée avec les services techniques et autorités locales de trois (3) communes concernées. Il s'agit des Services de Planification et du Développement local des communes de Malanville et de Karimama et, le Premier adjoint au Maire de la commune urbaine de Gaya. Les entretiens avec les responsables de ces services et autorités locales ont permis de retenir les personnes à enquêter et d'apprécier la dynamique des échanges au niveau de chaque port.

Aussi, la spatialisation des ports fluviaux communautaires a été possible grâce à la prise des coordonnées géographiques à l'aide du GPS Status.

## 2.3. Traitement des données et analyse des résultats

Le traitement des données et informations recueillies a été fait en deux phases :

La première phase a consisté au dépouillement manuel des fiches de collecte et la seconde, aux calculs des données des sommes et moyennes des recettes liées aux activités de transport et de commercialisation des usagers de ces ports. Ces sommes et moyennes ont été calculées suivant les formules ci-après :

$$S = \sum_{i=1}^n xi \text{ et } M = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n xi \text{ avec}$$

**n**, l'effectif total des personnes enquêtées ;

**xi**, la somme de **n** individus enquêtés ;

**S**, la somme obtenue après calcul et

**M**, la moyenne obtenue après calcul.

Certaines données obtenues ont été transformées en tableaux et graphiques à partir de tableur Excel afin de rendre plus expressive les analyses. Le traitement cartographique a permis de positionner les différents ports fluviaux à partir des projections des coordonnées GPS prises sur le terrain.

Quant à l'analyse des données et informations, elle s'est basée sur l'approche quantitative et qualitative liée respectivement à la mobilisation des recettes et aux conditions de vie et de travail des acteurs. De même, l'analyse du modèle SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) a permis d'apprécier les forces/faiblesses et opportunités/menaces liées au fonctionnement des ports étudiés.

### III. RÉSULTATS

#### 3.1. Analyse de la dynamique de flux des produits d'échange aux ports fluviaux communautaires

Cette approche d'analyse est orientée vers les quantités et qualités des produits d'échange ainsi que leur flux. Le milieu de recherche constitue un secteur stratégique dans le bassin du fleuve Niger. Il met en relation trois (3) pays de façon directe et cinq (5) de façon indirecte. C'est un milieu qui a une influence économique sous régionale. La figure 2 présente les flux des produits d'échange dans le milieu de recherche.

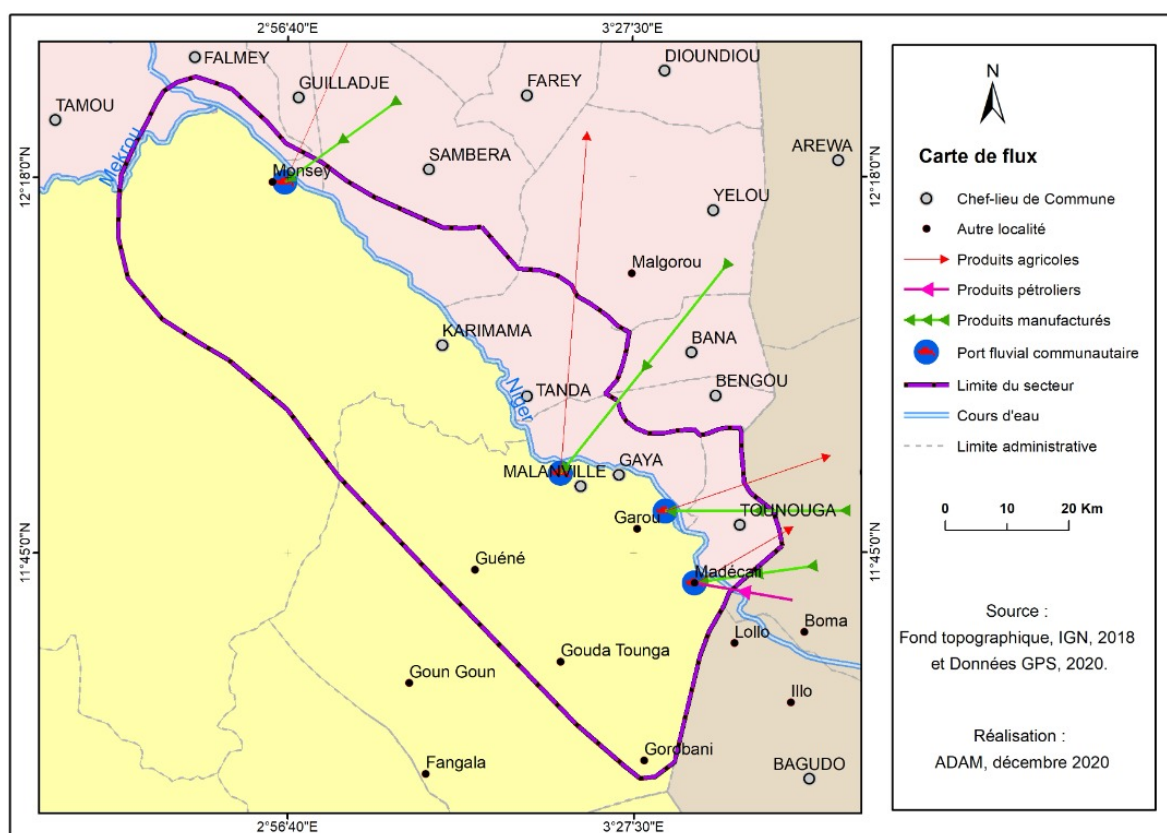


Figure 2 : Flux des échanges au niveau des ports fluviaux communautaires du milieu de recherche

L'observation de la figure 2 montre la forte concentration des ports fluviaux communautaires dans la commune de Malanville. Cette concentration est due à la proximité du Nigeria avec lequel se font d'intenses échanges. Le plus grand port est celui de Madécali, frontalier au Niger et au Nigeria où la position du marché de Lollo constitue un facteur de rayonnement économique de la zone. Tous les flux des produits d'échange sont en direction du Nigeria et du Niger. Aucune transaction ne se fait vers l'intérieur du Bénin malgré la présence des affluents du fleuve Niger que sont : la Sota, l'Alibori et même le Mékrou. Aussi, les produits manufacturés sont-ils importés ; de même que pétroliers et agricoles qui transitent par ces ports. Plusieurs raisons sont évoquées à l'embarquement de ces ports et y sont spécifiques.

### 3.2. Motifs d'embarquement des passagers aux ports fluviaux communautaires du milieu de recherche

En termes de flux de passagers, les analyses ont été faites sur les motifs d'embarquements au niveau des ports étudiés. Les proportions de ces raisons sont présentées par la figure 3.

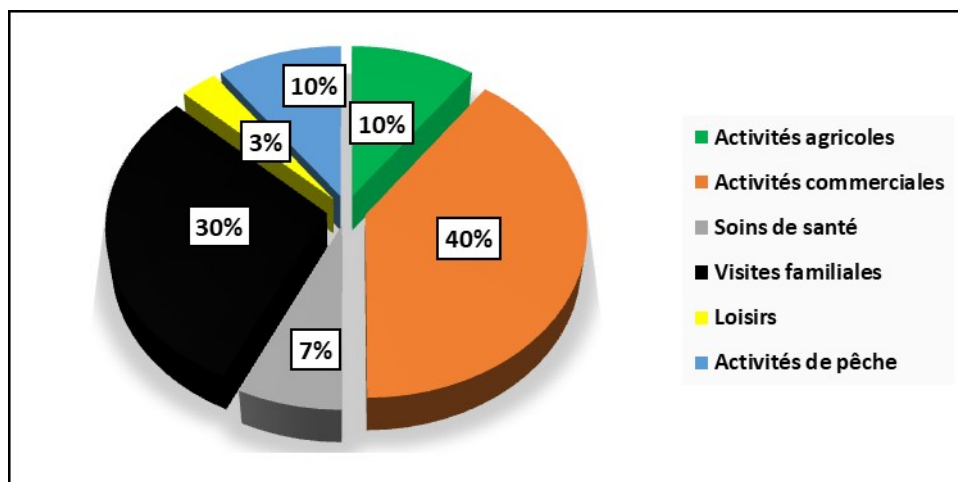


Figure 3 : Proportions des motifs d'embarquement aux différents ports étudiés

Source : Résultat de collecte des données et informations, janvier 2021

L'analyse de la figure 3 montre que 70 % des personnes enquêtées embarquent des ports étudiés pour des raisons commerciales et familiales. Les embarquements liés aux activités agricoles et halieutiques ne représentent que 20 %. Il est à noter qu'à peine 3 % des embarquements concernent les activités touristiques. Cela montre que ce secteur tarde à décoller pour procurer des gains, des bénéfices au profit de la communauté. Lors des déplacements, les produits transportés sont très diversifiés.

### 3.3. État des lieux sur les produits d'échange

La planche 1 présente les produits d'échange dans les différents ports à partir des produits d'exportation et d'importation recensés au port fluvial communautaire de Madécali.



Planche 1 : Produits d'importation et d'exportation au port fluvial communautaire de Madécali

Prise de vues : Y. Adam, janvier 2021

Le port fluvial communautaire de Madécali est le plus dynamique de ces ports du fait de sa proximité avec le Nigeria où se font plus de 75 % des transactions fluviales. Les produits manufacturés (électroménagers, agroalimentaires et vestimentaires) et les produits pétroliers constituent les principaux produits d'importation. Ceux destinés à l'exportation, sont essentiellement

agricoles. Il s'agit notamment du maïs, du soja, du riz non décortiqué. Les enquêtes de terrain révèlent un déchargement des produits agricoles d'environ dix (10) camions gros porteurs et plus d'une vingtaine des véhicules légers à quatre (4) et à trois (3) roues.

Le trafic fluvial et l'animation de ces ports sont généralement importants pendant presque six (6) mois dans l'année (décembre à mai) car c'est au cours de cette période de l'année que le commerce des produits agricoles s'intensifie entre les communes concernées et les autres régions du Niger et du Nigéria.

### 3.4. Appréciation des recettes et implication des acteurs clés au niveau des ports fluviaux communautaires

L'appréciation des recettes et l'implication des acteurs ont été faites selon les déclarations des acteurs et les observations du terrain. Le tableau II présente les gains hebdomadaires déclarés par quelques acteurs enquêtés.

Tableau II : Déclaration de gain des acteurs clés au niveau des ports fluviaux

N°	Acteurs enquêtés	Gains hebdomadaires en F CFA
1	Piroguiers	250 000
2	Conducteurs de tricycles	80 000
3	Vendeurs de nourritures	35 000
4	Vendeurs de produits GSM	50 000
5	Chargeurs/déchargeurs	70 000
6	Conducteurs de taxi moto ( <i>Kaabou-kaabou</i> )	20 000
7	Ramasseurs des céréales	15 000

Source : Résultats de collecte des données et informations, janvier 2021

L'analyse du tableau II montre que les acteurs régulièrement présents dans l'espace portuaire arrivent à en bénéficier même si la différence est largement nette et dépend de l'activité exercée. Les gains déclarés concernent plus des piroguiers faisant les voyages en direction du Nigeria et les localités de Sai, de Boumba, de Djeimey vers le Niger. Ces piroguiers sont ceux qui conduisent les barques motorisées et les pirogues à pagaies. D'abord, lorsqu'un piroguier arrive à faire deux voyages par semaine, il peut gagner plus de 500 000 f CFA, s'il s'agit du transport des produits pétroliers venant du Nigeria. Ensuite, les conducteurs de tricycle qui constituent un moyen de relais en matière de transport peuvent également faire un bon chiffre d'affaires hebdomadaire de plus de 150 000 f CFA en période de commercialisation des produits agricoles. Enfin, les ramasseurs des céréales constituent la couche la plus vulnérable du fait que leur activité est réduite à la période d'exportation des produits agricoles. C'est une couche qui emploie plus de 85 % des femmes et d'enfants. La planche 2 présente quelques activités recensées au port fluvial communautaire de Madécali.



**Planche 2 :** Activités développées au port fluvial communautaire de Madécali

**Prise de vues :** Y. Adam, janvier 2021

La planche 2 montre quelques différentes activités recensées qui sont respectivement le transport de passagers, les femmes ramasseuses de céréales et les vendeuses des produits alimentaires. Ces acteurs, ajoutés aux jeunes qui chargent et déchargent les bidons de produits pétroliers participent activement de la dynamique ou du mouvement observé dans cet espace portuaire.

La spécificité du port de Monè réside dans sa sécurisation grâce à l'existence d'un détachement des forces navales de l'Armée béninoise et des visites régulières de la Police républicaine du commissariat de Malanville (planche 3).



**Planche 3 :** Preuves de sécurisation du port fluvial communautaire de Monè

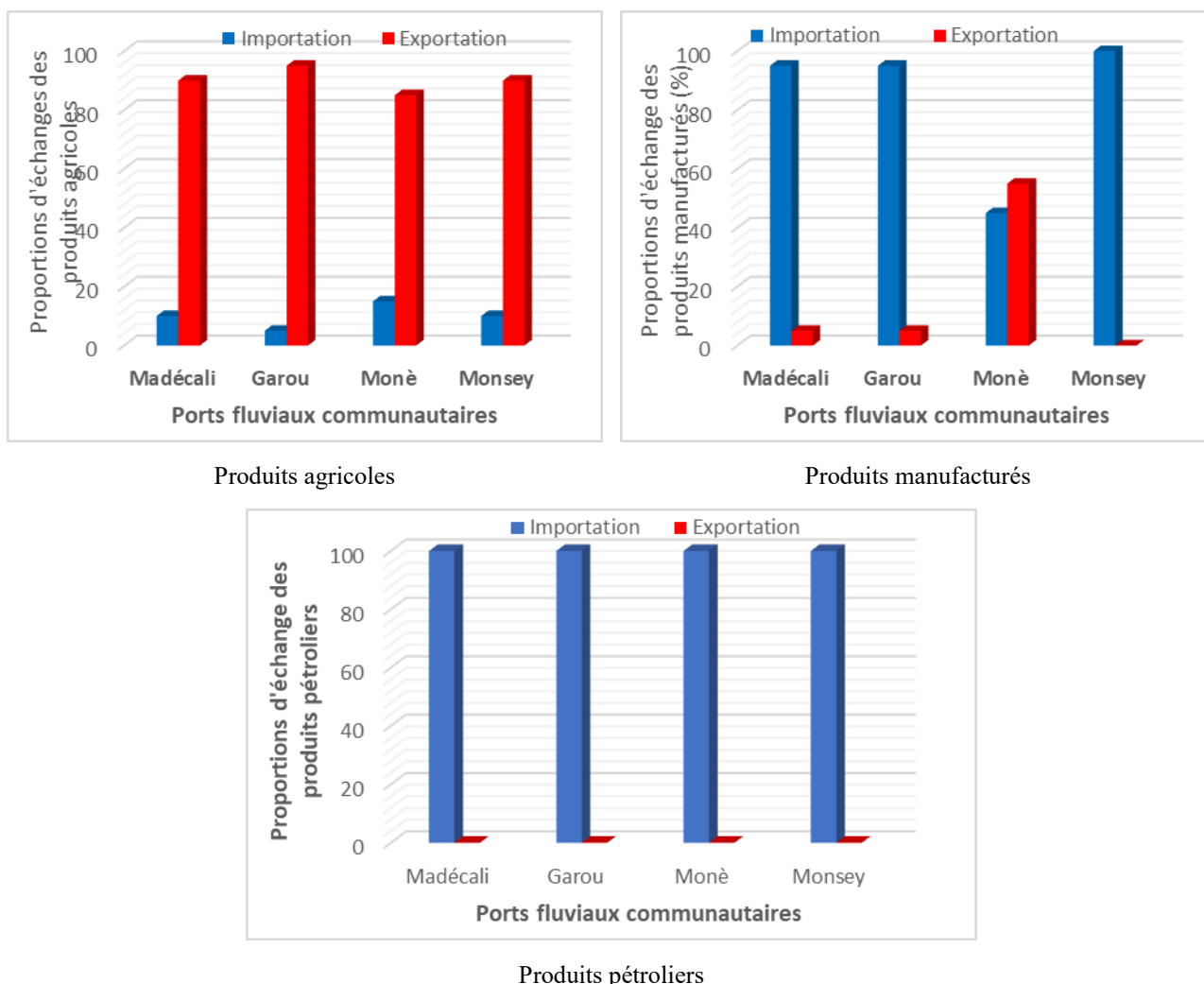
**Prise de vues :** Y. Adam, janvier 2021

L'observation de la planche 3 montre que ce port bénéficie d'une surveillance attentive de la part des autorités à divers niveaux. Les patrouilles des forces navales permettent aux piroguiers et passagers de se sentir en sécurité pour bien mener leurs activités. Par ailleurs, des risques de renversement des pirogues existent et sont commun à tous les ports. Ces risques sont liés au chargement hors gabarit, à l'état défectueux de certaines barques et à l'absence des moyens d'éclairage lors des déplacements nocturnes sur le fleuve qui peuvent engendrer des collisions avec les souches ou autres obstacles se retrouvant sur leur parcours dans l'eau.



### 3.5. Évaluation du trafic des produits d'échange sur la plate-forme fluvio-portuaire

Les ports connaissent une affluence relative en fonction des saisons et des produits d'échange. Mais quel que soit le niveau de sécurisation et la situation géographique des ports fluviaux communautaires étudiés, les trafics varient d'un port à un autre et se font dans les deux sens à travers l'importation et l'exportation des produits agricoles, manufacturés et pétroliers (figure 4).



**Figure 4 :** Présentation des exportations/importations des produits d'échange aux ports fluviaux communautaires du milieu de recherche

**Source :** Résultats de collecte des données et informations, janvier 2021

L'analyse de la figure 4 montre que les activités d'importation et d'exportation au niveau des ports fluviaux communautaires dépendent des produits importés/exportés et la spécificité des desdits ports. Concernant les flux des produits agricoles, tous les ports en exportent à plus de 85 % du trafic. L'importation est très faible et concerne certains produits qui ne sont pas cultivés en quantité dans la partie béninoise comme la pomme, le haricot. Par contre, les exportations sont très élevées pour le cas des produits manufacturés qui viennent du Niger et beaucoup plus du Nigeria. Ces produits sont entre autres, les produits électroménagers, vestimentaires et agroalimentaires. Toutefois, le port fluvial de Monè exporte plus les produits manufacturés (55 %) qu'il en importe. Cette situation est liée à sa proximité avec le marché de Malanville par où transitent ces produits venant de Cotonou ou du Nigeria.

### 3.6. Contraintes liées à la mobilisation des ressources financières

Parfois, le transport de certains produits se fait dans la nuit et échappe aux contrôles des agents de la mairie qui collectent des taxes sur les exportations et importations des produits. Le ralentissement des activités de transport fluvial pour au moins trois (3) mois dans l'année du fait de l'étiage du fleuve constitue également l'une des raisons qui amenuisent la perception des taxes.

Comme l'a souligné E. W. Vissin (2007, p.47), l'étiage absolu du Niger à Malanville se produit une année sur deux dans la première quinzaine de juillet. Par ailleurs, de façon indirecte, le faible niveau d'eau et les inondations constituent des contraintes qui réduisent le flux des barques. De même, la profondeur du fleuve qui varie selon les saisons et de manière imprévisible suivant l'effet d'ensablement, réduit également le trafic fluvial. Aussi, est-il constaté un système de relais des barques motorisées aux petites pirogues vers les ports ; ce qui réduit considérablement les recettes au niveau de ces ports. Il en résulte donc un facteur conjoncturel de restriction des recettes financières pour le développement des communes du bassin.

### 3.7. Dynamisation économique de l'espace transfrontalier Bénin-Niger

Plusieurs initiatives aux niveaux local et sous-régional ont vu le jour pour préserver ou valoriser de nombreuses ressources dont regorge le bassin du Niger. La partie ayant fait l'objet de la présente recherche s'inscrit dans cette dynamique.

Au niveau sous régional, la mise en œuvre du Programme de Lutte contre l'Ensablement dans le bassin du Niger (PLCE) permet d'éviter des poches de bandes de sable et faciliter la navigation en plein temps. Cela contribuera à une meilleure valorisation de ces espaces fluviaux en développant les activités commerciales, de transport et de tourisme. Ce dernier pourrait être orientée vers un tourisme de vision du fait de la proximité du milieu à la réserve des biosphères du complexe WAP et vers une promenade en pirogue en direction de l'île aux oiseaux.

Ce projet facilitera non seulement le renforcement de la mobilisation des ressources financières dans l'espace "Dendi Ganda", mais aussi celui des autres ports fluviaux en direction de Niamey à l'ouest et en direction de ceux du Nigeria au sud-est. Aussi, faudrait-il dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de Coopération Transfrontalière Locale (PCTL), élaborer le Schéma d'Aménagement du Territoire Intégré (SATI) en cours dans le secteur, par le Conseil des Collectivités Territoriales de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (CCT-UEMOA). Ce SATI prendra en compte les initiatives de développement local et promouvoir les ports fluviaux communautaires qui constituent une identité du secteur.

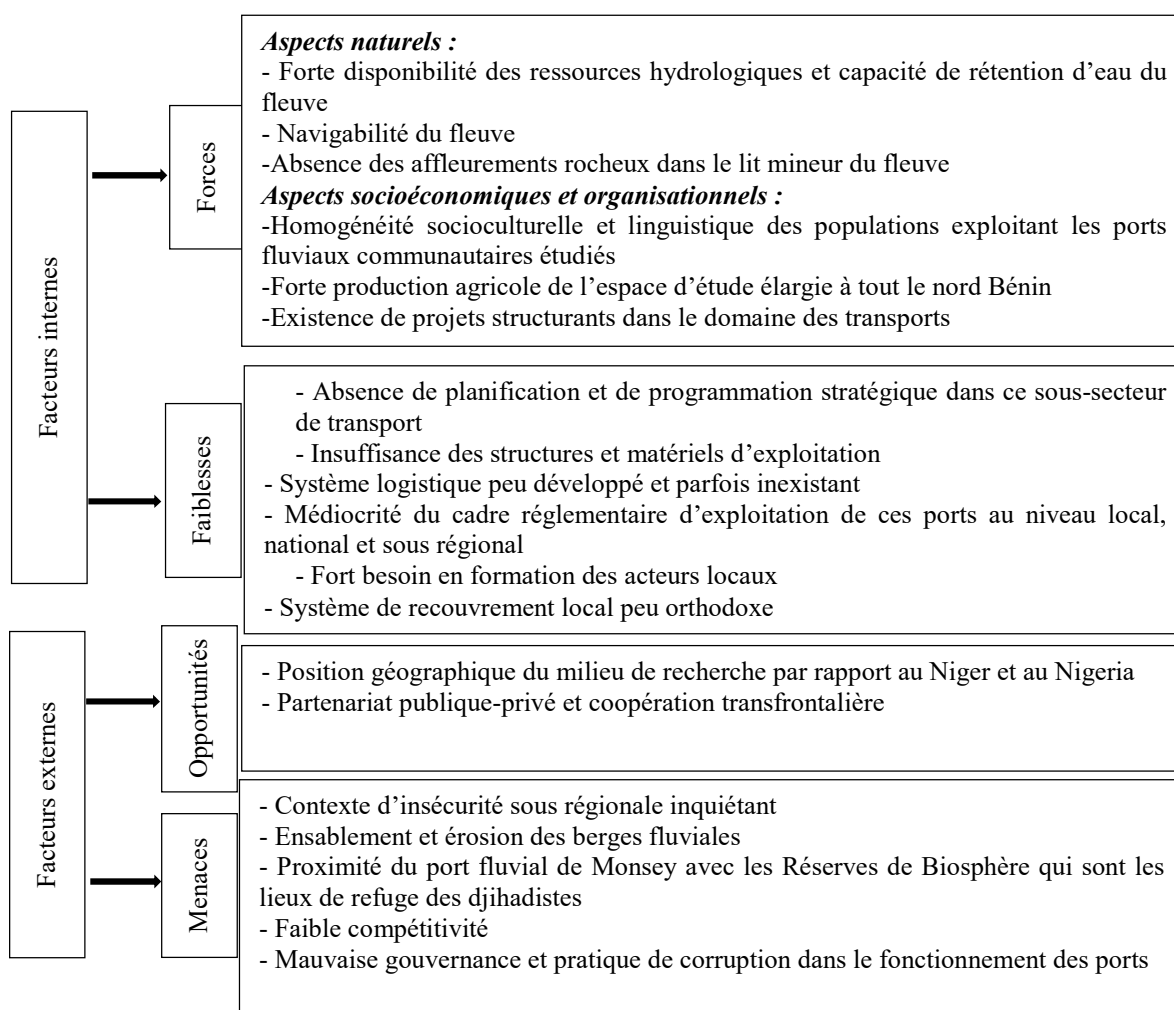
Les initiatives locales sont moins perceptibles du fait des moyens très limités des communes concernées. Toutefois, les actions de sensibilisation sont menées afin de réduire la pollution et l'ensablement du fleuve. Le bassin étant fortement occupé par les activités de maraichage et de pêche qui utilisent les pratiques susceptibles de polluer le fleuve et de faciliter l'érosion des berges. Le cadre de concertation transfrontalier du Dendi Ganda (qui regroupe les communes du secteur de recherche) constitue également une plateforme de coopération pour promouvoir l'identité que revêt cet espace culturel.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique Nationale de Développement des Espaces Frontaliers (PNDEF), l'Agence Béninoise de Gestion Intégrée des Espaces Frontaliers (ABeGIEF) appuie des initiatives pour la promotion des activités génératrices de revenu des groupements de femmes mareyeuses de part et d'autre de cet espace. Cette initiative pourrait être renforcée pour faciliter les échanges commerciaux du secteur.

De façon globale, la réussite de cette politique de dynamisation économique des espaces fluviaux portuaires consistera à élaborer des plans sectoriels et globaux visant à promouvoir le transport fluvial, appuyée d'une base législative et réglementaire appropriée et intégrée. Celle-ci reposera sur les dispositions de l'Accord-cadre entre la République du Bénin et la République du Niger sur la Coopération transfrontalière, signé le 23 juillet 2019 à Cotonou.

Par ailleurs, la réussite de cette politique nécessitera-t-elle une analyse approfondie grâce au modèle SWOT (figure 5).

De façon exceptionnelle, tous les ports importants, quelle que soit leur situation géographique, n'exportent pas les produits pétroliers mais en importent du Nigeria qui alimente toute la région.



**Figure 5 :** Application du modèle SWOT à l'analyse des potentialités économiques des ports fluviaux communautaires dans l'espace transfrontalier Bénin-Niger

**Source :** Résultats de traitement des données et informations collectées, janvier 2021

Le présent modèle met en exergue une analyse complète se basant sur les facteurs internes et externes qui font appel aux forces/faiblesses et opportunités/menaces susceptibles d'influencer le fonctionnement des activités de ces ports fluviaux communautaires. Lorsqu'ils sont bien gérés, ces ports contribueront de façon remarquable et efficace au développement socio-économique de l'espace transfrontalier Bénin-Niger qui fait l'objet de la présente recherche.

#### IV. DISCUSSION

Les populations embarquent des ports étudiés pour des raisons commerciales et familiales. Les embarquements liés aux activités agricoles et halieutiques ne représentent que 20 %. Il est à noter qu'à peine 3 % des embarquements concernent les activités touristiques. Ces résultats corroborent ceux de B. Sanou *et al.*, (2021, p.94) selon lesquels 86,66 % de personnes traversent la frontière bénino-togolaise par la rivière Kpendjal pour des raisons de commerce, de transport de marchandises 6,67 % et pour les liens familiaux (visite des parents), 6,67 %.

En ce qui concerne les produits d'échange, les produits manufacturés (électroménagers, agroalimentaires et vestimentaires) et les produits pétroliers constituent les principaux produits d'importation. Ceux qui sont destinés à l'exportation sont essentiellement agricoles. Il s'agit notamment du maïs, du soja et du riz non décortiqué. Les résultats similaires obtenus par A. L. Sossou-Agbo (2011, p.13), montrent qu'entre le Bénin et le Nigéria, la lagune facilite les transports du riz, des huiles, des conserves, des tissus, du sel, des matériaux de construction et que les zones marécageuses qui bordent les limites frontalières sont

difficiles à surveiller et à contrôler. Aussi, les travaux de A. D. D. Nassa (2005, p.99), ont-ils montré que les échanges frontaliers partent du commerce capillaire, basé sur les produits locaux agricoles, à un commerce de longue distance qui se caractérise par l'importance de son volume et par le nombre de personnes qui y participent.

Les ports fluviaux communautaires représentent une opportunité économique aux différents acteurs impliqués dans le trafic des produits d'échange. Parmi ces acteurs, les piroguiers sont ceux qui conduisent les barques motorisées et les pirogues à pagaies et qui peuvent gagner plus de 500 000 f CFA lorsqu'il s'agit du transport des produits pétroliers venant du Nigéria. Hormis ces derniers, les conducteurs de tricycle qui constituent un moyen de relais en matière de transport peuvent également faire un bon chiffre d'affaires hebdomadaire de plus de 150 000 f CFA en période de commercialisation des produits agricoles. Les travaux de B. Sanou *et al.*, (2021, p.94), confirment que les échanges transfrontaliers à travers la rivière Kpendjal génèrent de ressource financière aux différents acteurs impliqués dans le système. Selon ces auteurs, pendant la grande saison, les conducteurs de camion atteignent en moyenne 5 600 000 FCFA et en petite saison 4 000 000 FCFA soit un manque à gagner de 1 600 000 FCFA. En revanche, au cours de la grande saison, les conducteurs de tricycle, les piroguiers et les chargeurs n'arrivent pas à dépasser 1 500 000 FCFA. Aussi, les travaux de R. Nkendah *et al.* (2012, p.40) ont-ils montré que le transfert du plantain à partir des marchés frontaliers du sud Cameroun vers le Gabon et la Guinée Équatoriale génère des recettes aux divers acteurs. Elles découlent du transport, de la manutention et du déplacement de la marchandise.

## V. CONCLUSION

L'espace transfrontalier Bénin-Niger regorge de plusieurs ports fluviaux communautaires. Toutefois, il est à noter une forte concentration des ports fluviaux communautaires dans la commune de Malanville où se font d'intenses échanges dues à sa proximité avec le Nigeria. Parmi ces ports, Madécali abrite le plus grand, frontalier avec le Niger et avec le Nigeria où la position du marché de Lollo constitue un facteur de rayonnement économique de la zone. Tous les flux des produits d'échange sont en direction du Nigeria et du Niger dans cet espace de recherche.

Les activités d'importation et d'exportation au niveau des ports fluviaux communautaires dépendent des produits importés/exportés et la spécificité desdits ports. Concernant les flux des produits agricoles, tous les ports en exportent à plus de 85 % du trafic. L'importation est très faible et concerne certains produits qui ne sont pas cultivés en quantité dans la partie béninoise comme la pomme, le haricot. Par contre, les exportations sont très élevées pour le cas des produits manufacturés qui viennent du Niger et beaucoup plus du Nigeria. Ces produits sont entre autres les produits électroménagers, vestimentaires et agroalimentaires. Toutefois, le port fluvial de Monè exporte plus les produits manufacturés (55 %) qu'il en importe. Cela est lié à sa proximité avec le marché de Malanville par où transitent ces produits venant de Cotonou ou du Nigeria.

Au vu des opportunités qu'offrent les ports communautaires aux différents acteurs, plusieurs initiatives aux niveaux local et sous-régional ont vu le jour pour préserver ou valoriser de nombreuses ressources dont regorge le bassin du Niger. Au niveau sous régional, la mise en œuvre du Programme de Lutte contre l'Ensablement dans le bassin du Niger (PLCE) et du Programme de Coopération Transfrontalière Locale (PCTL) permettent d'éviter des poches de bandes de sable et faciliter la navigation en plein temps et de promouvoir des projets intégrateurs. Il s'agit d'une politique d'aménagement intégrée et supranationale capable de prendre en charge les principaux enjeux territoriaux de développement dans cette zone frontalière dynamique. Au niveau local, la mise en œuvre de l'Accord-cadre entre la République du Bénin et la République du Niger sur la Coopération transfrontalière, constitue un cadre légal et réglementaire pour le développement local du secteur. Toutefois, les initiatives locales sont moins perceptibles du fait de la faible capacité financière des collectivités territoriales concernées. Bien que la décentralisation ait atteint un niveau de traduction satisfaisant sur le plan juridique et institutionnel au sein de cet espace, la mise à disposition des outils et des moyens financiers nécessaires à la réalisation concrète des ambitions reste encore limitée. Cependant, les actions de sensibilisation sont menées afin de réduire la pollution et l'ensablement du fleuve par les activités de maraichage et de pêche et promouvoir la coopération de proximité. L'Agence Béninoise de Gestion Intégrée des Espaces Frontaliers (ABeGIEF) s'y attèle au quotidien.

RÉFÉRENCES

- [1] AFADJINOU Horace, HOUNKPE TOPANOU Jeanine, 2018, La sécurisation et le développement des espaces frontaliers en question. *La Lettre du Conseil Economique & Social N°17*, pp 44-47.
- [2] ATCHAKPA Tchékpo Théodore, 2016, *Gestion des risques hydro-pluviométriques dans la vallée du Niger au Bénin : cas des inondations des années 2010, 2012 et 2013 dans les communes de Malanville et de Karimama*. Thèse de Doctorat de Géographie, EDP/FLASH/ UAC, 279 p.
- [3] BIO BIGOU Bani Léon, 1987, *La vallée bénino-nigérienne du fleuve Niger : populations et développement économique*. Thèse de Doctorat de l'Université de Bourgogne, Faculté des Sciences Humaines - Institut de Géographie, 925 p.
- [4] CIAPIN Etienne, 2018, *Frontières et populations : territoires, mobilités, voisinages européens*. Thèse de doctorat en Sociologie. Université Grenoble Alpes, 482 p.
- [5] EGG Johny et HERRERA Javier, 1998, Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne. *Cahiers des sciences humaines*, Nouvelle série numéro 6, 210 p.
- [6] HAMEZ Grégory, Morel-Doridat Frédérique, 2017. Les espaces frontaliers, des espaces à la marge ? Presses Universitaires de Rennes (PUR), 14 p.
- [7] NASSA Dabié Désiré Axel, 2008, Dynamisme d'une ville stimulée par la frontière : l'exemple d'Ouangolodougou au Nord de la Côte d'Ivoire. *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, 12 p.
- [8] NKENDAH Robert, AKO Edouard, TAMOKWE Bertrand, NZOUESSIN Chantal, NJOUPOUOGNIGNI Moussa, MELINGUI Estelle et Azeufouet Alain, 2012, Le commerce transfrontalier informel des produits agricoles et horticoles, *Économie rurale*, 34-49.
- [9] SANOU Bakary, TONDRO MAMAN Abdou Madjidou, DAKOU Bio Sylvestre, ADAM Youssoufou et GIBIGAYE Moussa, 2021, Enjeux Liés à la Traversée de la Frontière Bénino-Togolaise dans le Secteur Materi-Mandouri. *European Scientific Journal, ESJ*, Vol.17, No.42, pp. 86-99.
- [10] SOSSOU-AGBO Anani Lazare, 2011, Dynamique territoriale à la frontière bénino-nigériane : rôle des marchés du Sud-Est. *Brit XI*, Geneve/Grenoble, France. Atelier 9, p. 23.
- [11] SOUGUE Edmond, 2016, Nouvelles territorialités urbaines transfrontalières en Afrique de l'Ouest : processus d'émergence et de construction. *Géographie*. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 416 p.
- [12] VISSIN Wilfrid Expédit, 2007, *Impact de la variabilité climatique et la dynamique des états de surface sur les écoulements du bassin béninois du fleuve Niger*. Thèse de doctorat unique. Dijon, France, 285 pages.