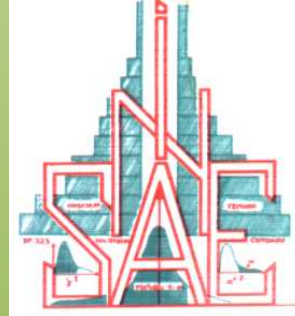
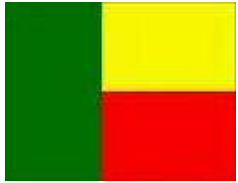


République du Bénin

Ministère de la Prospective, du Développement, de l'Évaluation des  
Politiques Publiques et de la Coordination de l'Action Gouvernementale

Institut National de la Statistique et de l'Analyse Économique



# LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Rapport thématique



Juin 2010

**ANALYSE DES RESULTATS DU DEUXIEME RECENSEMENT  
GENERAL DES ENTREPRISES : ENTREPRISES DE TRANSPORT**

*Samson SOKOU, Armelle AHAMIDE et Symphorien BANON*

## PREFACE

Le Gouvernement de la République du Bénin soucieux des défis du développement économique et du rôle capital des entreprises dans la création de la richesse, a décidé de connaître et d'apprécier l'importance et la qualité des unités économiques en organisant sur toute l'étendue du territoire national, un Recensement Général des Entreprises. Cette importante opération est la deuxième du genre depuis notre indépendance nationale.

Les principaux objectifs assignés au deuxième Recensement Général des Entreprises sont de plusieurs ordres. Il s'agit essentiellement de connaître:

- l'effectif total des unités économiques qui créent la richesse nationale,
- le nombre d'unités économiques installées sur le territoire national ;
- la répartition spatiale des entreprises ;
- l'appréciation des potentialités de création de richesse des entreprises dans les différentes localités de notre pays ;
- les caractéristiques sociodémographiques des chefs d'entreprises ;
- l'identification des caractéristiques sociodémographiques des chefs d'entreprises ;
- le niveau de l'emploi créé par les entreprises au Bénin ;
- l'appréciation du niveau de la production des unités économiques et ;
- la mesure des investissements réalisés par les entreprises.

Le RGE2 vise également à collecter les données de base nécessaires à l'appréciation des conditions d'exercice des entreprises.

L'exécution technique du Recensement Général de la Population et de l'Habitation a été confiée à l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE), appuyé au plan national par un Comité de Pilotage de 12 membres représentant des départements ministériels, des opérateurs économiques, des Associations d'artisans et partenaires techniques et financiers.

Dans le cadre de l'exploitation des résultats et conformément aux objectifs fixés, l'analyse des données du recensement a ciblé des thèmes précis tels que sont :

- les entreprises agricoles,
- les entreprises industrielles,
- les entreprises de bâtiments et travaux publics,
- les entreprises artisanales,
- les entreprises de transport,
- les entreprises de techniques de l'information et de la communication,
- les réceptifs hôteliers,
- les entreprises de commerce,
- les entreprises de services,
- les entreprises du secteur de la santé et,
- les entreprises du secteur de l'éducation.

Les résultats de ces différentes analyses permettent aujourd'hui de disposer des données assez détaillées sur le secteur des entreprises et sur leurs forces et faiblesses. Ils permettent également de faire l'état des lieux du secteur privé et leurs potentialités pour la création de la richesse en vue de contribuer à la réduction de la pauvreté au Bénin

Avec ces résultats, le Gouvernement dispose désormais d'un précieux instrument de politiques en faveur des opérateurs économiques et pour le développement économique et social de notre pays.

Ces résultats constituent également un instrument à la disposition des différents acteurs des secteurs socio-économiques : Opérateurs économiques ; Organisations Professionnelles ; Associations de développement ; les autorités locales ; les Organismes bilatéraux et multilatéraux de Coopération et d'Assistance qui pourront s'en servir pour éclairer les analyses et leurs décisions.

Tous ces résultats n'ont été possibles que grâce à l'appui technique et financier des Partenaires Techniques et Financiers, notamment le Millennium Challenge Account Bénin (MCA-Bénin), les Pays-Bas et la Coopération Suisse.

C'est pourquoi je voudrais, au nom du Gouvernement béninois et en mon nom personnel, adresser mes sincères remerciements et mes compliments à tous les Représentants et à tous les Responsables de ces diverses institutions.

Mes remerciements vont également :

- aux Autorités politiques et administratives de notre pays pour leur participation active et désintéressé aux travaux de terrain ;
- aux membres du Comité National Pilotage du Recensement pour leur contribution à la recherche de solutions aux nombreux problèmes qui ont jalonné la réalisation de cette opération ;
- à tous les chefs d'entreprises, groupements professionnels et corps de métiers, pour leur adhésion franche et massive à cette importante opération ;
- aux Agents Recenseurs et autres personnels déployés sur le terrain ou dans les bureaux, pour leur contribution décisive à l'exécution de cette opération.

Enfin, je voudrais saisir l'occasion qui m'est offerte ici pour féliciter les cadres de l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE) qui se sont investis sans réserve pour le succès de ce deuxième Recensement Général des Entreprises.

**Le Ministre d'Etat,**

## AVANT PROPOS

Le Recensement Général des entreprises est la meilleure source qui permet de disposer de façon exhaustive de données détaillées jusqu'aux plus petites unités administratives sur les caractéristiques générales des entreprises. Il constitue de ce fait un précieux instrument pour l'élaboration des programmes de promotion du secteur productif, tant au niveau national que des collectivités locales à la base.

La dernière opération du genre a été organisée en 1981 et a ciblé essentiellement les centres urbains. Le deuxième Recensement des entreprises était devenu impérieux dès lors que la base des données disponibles sur les entreprises est devenue obsolète.

Quatre grandes phases ont caractérisé cette opération d'une importance capitale pour l'économie béninoise. La première est celle des travaux préparatoires (la conception des documents techniques, la collecte préliminaire, la sensibilisation des acteurs, le recensement pilote et l'enquête post censitaire pilote), la deuxième phase est celle du dénombrement général, la troisième a été consacrée au traitement des données recueillies sur le terrain et la quatrième phase est celle de l'analyse et de la publication des résultats.

Ces différentes phases du recensement se sont déroulées grâce non seulement à la disponibilité des cadres de la Direction des Statistiques et Etudes Economiques et de la Direction du Traitement Informatique et de la Publication mais aussi au dynamisme, à la disponibilité et au sens de responsabilité de tous les cadres et agents de l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE). Les agents occasionnels recrutés et formés pour la circonstance ont apporté une contribution remarquable à l'exécution du recensement par leur dévouement et leur abnégation auxquels il faut rendre hommage.

Les résultats du recensement sont disponibles et constituent un atout incontournable pour l'actualisation des informations relatives aux entreprises. Avec ces résultats, le Gouvernement dispose désormais d'un précieux instrument pour l'élaboration des politiques en matière de promotion du secteur privé. Cet instrument est également à la disposition du grand public et des différents acteurs de l'activité socio-économique : opérateurs économiques, Organisations non Gouvernementales, Associations de Développement, Organismes bilatéraux et multilatéraux d'assistance et de coopération, qui pourront s'en servir pour éclairer leurs analyses et leurs décisions.

Le recensement a ciblé onze (11) branches d'activités à savoir : Commerce, Agriculture, Réceptifs hôteliers, BTP, Industrie, Santé, Secteur Educatif, Transport, TIC, Artisanat et Autres Services. Dans le secteur du transport, le recensement a ciblé les entreprises de transport routier, aérien et maritime de biens et de marchandises. En revanche, les conducteurs de taxi motos et de taxi villes n'ont pas été pris en compte par le recensement.

L'analyse des résultats de cette importante investigation a porté sur douze (12) rapports dont onze (11) thématiques et un rapport de synthèse. A ceci s'ajoute un volume de tableaux portant sur les caractéristiques générales des entreprises béninoises. Le présent tome s'inscrit au nombre des rapports thématiques et porte sur les établissements de transport. Il est axé autour de trois aspects : (1) Les caractéristiques générales des entreprises de transport, (2)

les facteurs de production et leurs contraintes puis (3) les caractéristiques sociodémographiques des chefs d'établissements de transport.

Les caractéristiques générales des entreprises de transport prennent en compte la forme juridique, le mode de tenue de comptabilité, la formalisation de l'activité, l'inscription au registre de commerce et le capital. Ces éléments sont analysés en vue de dégager une typologie des entreprises de transport au Bénin.

## **LISTE DES TABLEAUX**

<i>Tableau 1 : Répartition des unités recensées par activité principale et selon le type d'unité .....</i>	<i>17</i>
<i>Tableau 2 : Répartition des établissements de transport par activité principale et par département .....</i>	<i>18</i>
<i>Tableau 3 : Répartition par tranche d'âge des établissements de transport selon l'activité principale .....</i>	<i>20</i>
<i>Tableau 4 : Répartition par forme juridique des entreprises recensées selon l'activité principale de transport .....</i>	<i>20</i>
<i>Tableau 5 : Répartition par tranche d'âge du chef d'entreprise selon l'activité principale de transport .....</i>	<i>23</i>
<i>Tableau 6 : Transporteurs selon la formation de base et l'activité principale.....</i>	<i>24</i>
<i>Tableau 7 : Répartition par sexe des employés en 2006 et 2007 selon le statut d'occupation.....</i>	<i>26</i>
<i>Tableau 8 : Répartition par sexe des employés en 2006 et 2007 selon la nationalité .....</i>	<i>27</i>
<i>Tableau 9 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la définition stricte de l'informalité.....</i>	<i>27</i>
<i>Tableau 10 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la première définition assouplie de l'informalité.....</i>	<i>28</i>
<i>Tableau 11 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la deuxième définition assouplie de l'informalité.....</i>	<i>29</i>
<i>Tableau 12 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la troisième définition assouplie de l'informalité.....</i>	<i>29</i>
<i>Tableau 13 : Répartition des établissements recensés par taille en 2006 et 2007 selon le degré d'informalité .....</i>	<i>30</i>
<i>Tableau 14 : Répartition des données synthétiques sur la main d'œuvre et les salaires selon le statut dans l'emploi et l'année.....</i>	<i>31</i>
<i>Tableau 15 : Répartition du montant (franc CFA) des facilités obtenues par les entreprises de transport en 2006 et 2007.....</i>	<i>32</i>
<i>Tableau 16 : Répartition du montant (franc CFA) des prêts accordés aux entreprises de transport par institutions bancaires et de microfinance en 2006 et 2007 .....</i>	<i>33</i>
<i>Tableau 17: Répartition du capital social des entreprises de transport par type d'activité principale .....</i>	<i>33</i>
<i>Tableau 18 : Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport en 2007 par activité principale ...</i>	<i>34</i>
<i>Tableau 19 : Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport en 2006 par activité principale ...</i>	<i>34</i>

## **LISTE DES FIGURES OU GRAPHIQUES**

---

<i>Figure 1 : Répartition des unités de transport par département et par type d'implantation .....</i>	<i>18</i>
<i>Figure 2 : Répartition des unités de transport par année de création et de démarrage des activités .....</i>	<i>19</i>
<i>Figure 3 : Ages maximal, médian et moyen des établissements selon l'activité principale .....</i>	<i>20</i>
<i>Figure 4 : Ages maximal, médian, moyen et minimum des chefs d'établissements par sous-secteur des transports .....</i>	<i>23</i>
<i>Figure 5 : Plus haut niveau d'études atteint par sous-secteur des transports .....</i>	<i>24</i>
<i>Figure 6 : Répartition des établissements de transport selon le nombre d'heures travaillées par jour .....</i>	<i>30</i>
<i>Figure 7 : Difficultés de développement rencontrées par les entreprises de transport .....</i>	<i>32</i>
<i>Figure 8 : Répartition des chefs d'entreprise de transport selon leur degré d'appréciation du nombre d'impôts en vigueur au Bénin .....</i>	<i>35</i>
<i>Figure 9 : Statut des parcelles occupées par les entreprises de transport .....</i>	<i>36</i>
<i>Figure 10 : Degré de connaissance du statut foncier des parcelles sur lesquelles sont installées les entreprises de transport .....</i>	<i>36</i>
<i>Figure 11 : Appréciation du degré de sécurisation d'une parcelle possédant un titre foncier par les chefs d'entreprise de transport .....</i>	<i>37</i>



## SIGLES ET ABREVIATIONS

---

BTP	: Bâtiment et Travaux Publics
CAMeC	: Centre d'Arbitrage de Médiation et de Conciliation
IFU	: Identifiant Fiscal Unique
INSAE	: Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique
OCBN	: Organisation Commune Bénin Niger des chemins de fer et des transports
OMD	: Objectifs du Millénaire pour le Développement
OSD	: Orientations Stratégiques de Développement
PAC	: Port Autonome de Cotonou
PIB	: Produit Intérieur Brut
RGE	: Recensement Général des Entreprises
SA	: Société Anonyme
SARL	: Société A Responsabilité Limitée
SCRP	: Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté
SIDA	: Syndrome Immunodéficientaire Acquis
SNC	: Société en Nom Collectif
SSTA	: Stratégie Sectorielle des Transports Actualisée
TBS	: Tableau de Bord Social
TIC	: Technologies de l'Information et de la Communication
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VIH	: Virus de l'Immunodéficience Humaine

## Sommaire

PREFACE .....	iii
LISTE DES FIGURES OU GRAPHIQUES.....	8
SIGLES ET ABREVIATIONS .....	9
RÉSUMÉ .....	11
INTRODUCTION GENERALE.....	14
<b>I. CADRE GENERAL .....</b>	<b>15</b>
<b>II. CARACTERISTIQUES DES UNITES ECONOMIQUES.....</b>	<b>17</b>
2.1 Aperçu général .....	17
2.2 Structure sectorielle.....	18
2.3 Permanence des établissements sur le marché .....	19
2.4 Statut juridique des unités économiques .....	20
2.5 Degré d’informalité .....	21
<b>III. CARACTÉRISTIQUES DES CHEFS D’ENTREPRISES .....</b>	<b>22</b>
3.1 Féminisation de l’activité économique .....	22
3.2 Age des chefs d’entreprises.....	22
3.3 Niveau d’instruction et formation de base des d’entrepreneurs.....	23
<b>IV. EXPLOITATION .....</b>	<b>26</b>
4.1 Facteurs de production .....	26
4.2 Production .....	33
<b>V. OPINION DES CHEFS D’ENTREPRISE ET SECURITE FONCIERE.....</b>	<b>34</b>
5.1 Appréciation du CAMEC .....	34
5.2 Appréciation des services portuaires.....	35
5.3 Appréciation du système judiciaire .....	35
5.4 Appréciation du système fiscal .....	35
5.5 Sécurité foncière.....	35
<b>VI. CONCLUSION ET SUGGESTIONS .....</b>	<b>38</b>

## RÉSUMÉ

---

Vingt huit ans après le premier Recensement Général des Entreprises (RGE1) qui a eu lieu en 1980 avec une couverture moins large, le Gouvernement de la République du Bénin a jugé opportun d'organiser le deuxième RGE afin de disposer d'informations fiables et actualisées sur toutes les entreprises opérant sur le territoire national. Ce recensement a concerné onze (11) secteurs d'activité que sont : Artisanat, Commerce, Autres Services, Education, Santé, Industrie, Réceptif hôtelier, TIC, BTP, Agriculture et Transport.

Le présent rapport fournit les résultats obtenus au niveau du secteur des transports. Sont concernées les entreprises de transport aérien, terrestre, fluvial et maritime. Sur les 145.078 établissements recensés tous secteurs confondus, 50 seulement soit 3 pour mille relèvent des transports, faisant de ce secteur le dernier au plan numérique.

Les résultats du RGE2 révèlent que les entreprises de transport sont localisées exclusivement en milieu urbain dans six (6) départements du Bénin à savoir l'Atacora, l'Atlantique, le Borgou, la Donga, le Littoral et l'Ouémé. Le département du Littoral reste le principal pôle de développement de ces entreprises. Elles sont pour la plupart des entreprises sédentaires (88% des cas) et exercent surtout dans le trafic interurbain de passagers (58%) et dans une moindre mesure, dans le trafic routier de marchandises (24%).

En général, ce sont des établissements relativement jeunes dont l'âge médian est de 2,5 ans. Mais les établissements de « transports maritimes et côtiers » recensés sont un peu plus âgés (âge médian est de 7,0 ans). Le secteur est animé dans la moitié des cas par les entreprises individuelles (51,7%), et dans près d'un tiers des cas, par Sociétés A Responsabilité Limitée (SARL). Mais les compagnies aériennes sont partagées entre SARL et SA (Société Anonyme).

Ce sont à 55,2% des cas, des entreprises qui exercent dans l'informel dont les chefs sont pour la plupart de sexe masculin (90%) se situant pour la plupart dans la tranche d'âge de la population active (l'âge médian est de 42 ans) et ayant pour la plupart au moins le niveau secondaire (72,4%). Le personnel exerçant au niveau de ce secteur est à dominance de sexe masculin (86%) dont la plupart sont des travailleurs permanents (90,8%) de nationalité béninoise (90%).

Le capital social des entreprises de transport varie entre 300 mille et 100 millions de francs CFA avec une moyenne de 15 millions environ. Cependant, des disparités sont notables d'un sous-secteur à l'autre compte tenu de la nature et du coût des équipements utilisés (moyens de transport).

Les principales difficultés signalées par les entrepreneurs dans le cadre de leurs activités sont le besoin en fonds de roulement (81,5%) et l'accès au crédit (74,1%). Plus de deux tiers d'entre eux ont jugé que le nombre d'impôts et de taxes en vigueur au Bénin est trop élevé. Le secteur des transports est appuyé par le Centre d'Arbitrage de Médiation et de Conciliation (CAMEC) encore méconnu par les chefs d'entreprise de transport qui ont plutôt recours à la police ou à la justice pour le règlement de leur conflit.

## NOTE METHODOLOGIQUE

---

**1.** Le deuxième recensement national des entreprises est une opération de grande envergure qui a ciblé toutes les unités de production ayant un local fixe identifiable sur le terrain. Les opérations ont concerné les unités économiques et non les ménages. C'est dire qu'il ne s'agit pas de s'attendre à avoir par exemple un nombre d'artisans, mais plutôt un nombre d'entreprises artisanales.

**2.** L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché. On y distingue les grandes entreprises, les Petites et Moyennes Entreprises (PME), les Petites et Moyennes Industries (PMI) ainsi que les Micro entreprises du secteur informel.

**3.** Est considérée comme PME/PMI toute entreprise qui remplit les conditions suivantes : être légalement constituée, tenir une comptabilité régulière, ne pas être filiale d'une multinationale, avoir un effectif de 5 à 10 employés permanents, avoir un capital social entre 1 et 50 millions ou avoir réalisé un investissement compris entre 5 et 500 millions.

**4.** L'unité statistique recensée est l'établissement. Il se définit comme une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

**5.** Le recensement a couvert toutes les entreprises exerçant une activité économique sur le territoire national. Cette opération concerne les unités économiques disposant ou non d'une structure de gestion organisée. L'unité enquêtée est essentiellement l'établissement appartenant à toute entreprise du secteur moderne ainsi que les unités économiques sédentaires et semi-sédentaires évoluant dans l'informel. Les unités installées dans les marchés sont également concernées par cette opération.

**6.** Les entreprises sédentaires sont des unités économiques ayant un local avec fermeture sécurisée où les outils de travail sont disponibles de façon permanente. Les semi-sédentaires par contre, sont des unités économiques ayant un local sans fermeture.

**7.** Les unités artisanales et toutes les entreprises à caractère strictement familial n'ayant pas de numéro INSAE ou d'Identifiant Fiscal Unique (IFU), ne produisant pas de documents comptables selon un plan formel, mais pouvant faire le point hebdomadaire ou mensuel de leurs recettes et de leurs charges et utilisant une main d'œuvre rémunérée ou non sont incluses

dans le champ du recensement. Sont exclues du champ du recensement les unités économiques n'ayant pas un local (les unités économiques ambulantes).

**8.** Le recensement s'est déroulé sur le plan national et quel que soit le milieu (urbain et rural).

- En milieu urbain, il a été procédé à un balayage systématique de tous les quartiers de ville ;
  - En milieu rural, seuls les chefs lieux d'arrondissements ont été pris en compte dans le recensement. En effet, dans ce milieu, les entreprises sont surtout concentrées dans les chefs lieux d'arrondissement. Toutefois les unités économiques d'une certaine importance situées dans les villages et dont les autorités administratives ont signalé la présence ont été recensées.
-

## INTRODUCTION GENERALE

---

Dans le souci de disposer d'informations fiables et actualisées sur toutes les entreprises opérant sur le territoire national, le Gouvernement de la République du Bénin à travers l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE), a réalisé le deuxième Recensement Général des Entreprises (RGE2) au cours du dernier trimestre de l'année 2008. Ce recensement fait suite à celui organisé en 1980 et qui avait une couverture moins large. Le RGE2 devait permettre de collecter les informations quantitatives et qualitatives sur toutes les entreprises installées sur le territoire national notamment celles relatives à :

- la localisation de toutes les entreprises installées sur le territoire national ;
- l'actualisation des données économiques sur les entreprises ;
- la réalisation du Répertoire des entreprises ;
- l'identification des caractéristiques sociodémographiques des chefs d'entreprises ;
- l'évaluation du niveau réel de l'emploi créé par les entreprises au Bénin ;
- l'appréciation du niveau de la production des unités économiques et ;
- la mesure des investissements nationaux et étrangers au Bénin.

A cet effet, onze (11) types de questionnaires correspondant à la plupart des secteurs d'activités, ont été administrés : Artisanat, Commerce, Autres Services, Education, Santé, Industrie, Réceptif hôtelier, TIC, BTP, Agriculture et Transport.

La présente étude se propose d'analyser les résultats obtenus au niveau du secteur des transports. Sont concernées les entreprises de transport aérien, terrestre, fluvial et maritime. Sur les 145.078 établissements recensés tous secteurs confondus, 50 seulement soit 3 pour mille relevaient des transports, faisant de ce secteur le dernier au plan numérique.

Le dernier rang occupé par le secteur des transports tient avant tout au type d'implantation des entreprises retenues dans la méthodologie du RGE2. En effet, c'est seulement les entreprises de transport disposant de local fixe identifiable sur le terrain qui ont été recensées. Les nombreux transporteurs individuels travaillant ou non à leur propre compte ont été laissés de côté parce que difficilement saisissables. Par ailleurs, le recensement a surtout concerné les entreprises installées en milieu urbain. En milieu rural, seules les entreprises installées au niveau des chefs lieux d'arrondissement ont été prises en compte.

Dans ce contexte, outre cette partie introductive, l'étude comprend six parties :

- 1- le cadre général
- 2- les caractéristiques des unités économiques
- 3- les caractéristiques des chefs d'entreprises
- 4- l'exploitation
- 5- les opinions des chefs d'entreprises
- 6- la conclusion et suggestions

## I. CADRE GENERAL

---

### *Importance du secteur par rapport aux OMD*

Les services de transport jouent un rôle déterminant dans le processus de développement. Ils ont un effet sur tous les autres secteurs et donc un impact sur le bien-être de l'ensemble de la population. En effet, le transport a un impact positif sur la réduction de la pauvreté monétaire (OMD 1, cible 1) du fait que les infrastructures de transport améliorées constituent un appui indispensable aux industries manufacturières, elles facilitent l'accès des biens sur le marché de consommation et contribuent à la création d'emploi. Le transport a aussi un impact positif sur la lutte contre la faim (OMD1, cible 2).

Il existe aussi un lien entre l'éducation primaire (OMD 2, cible 3) et le transport. Les services et infrastructures de transport efficaces augmentent la motivation de l'enseignant à aller servir en milieu rural, car le transport rapproche les divers points géographiques du pays et réduit le temps de parcours des enfants qui vont à l'école ; ce qui contribue à l'amélioration du taux de fréquentation scolaire. Le transport favorise aussi la réalisation de l'égalité de sexe (OMD 3, cible 4) à bien d'égards. Les routes améliorent la communication et diminuent les coûts des transactions, et par conséquent, augmentent les opportunités d'emploi pour la femme.

Le secteur des transports a aussi un grand rôle à jouer dans la lutte contre la mortalité infantile (OMD 4, cible 5) en ce sens qu'il participe à l'amélioration de l'accès aux centres de santé. Le transport assure un approvisionnement fiable des médicaments, des vaccins, et des composants des services de santé de base (OMD 8, cible 17). Le transport facilite aussi des services d'urgence, en particulier pour les problèmes obstétricaux graves (lutte contre la mortalité maternelle (OMD 5, cible 6)) ou les crises de paludisme cérébral qui nécessitent une hospitalisation immédiate (lutte contre le paludisme et autres maladies majeures OMD 6, cible 8). Le transport facilite les campagnes de sensibilisation préventives du VIH/SIDA (OMD 6, cible 7) dans les milieux ruraux et les zones enclavées.

### *Principales réformes mises en œuvre par l'Etat*

Avant de rentrer dans les détails des résultats obtenus, il importe de rappeler que le secteur des transports représente 7,1% du PIB (Produit Intérieur Brut). L'Etat béninois accorde une place de choix à ce secteur si bien que le nombre de Ministères sous tutelle est passé à deux depuis l'année 2009.

Compte tenu de l'enjeu que les infrastructures de transport représentent pour la croissance économique, le Gouvernement en a fait un axe stratégique de la SCRP (2007-2009). L'ambition du Gouvernement dans le domaine des infrastructures de transport est de « Développer et gérer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social. Cette ambition est traduite dans la Stratégie Sectorielle des Transports Actualisée (SSTA). Cette dernière, cohérente avec la SCRP, est mise en œuvre à travers le Budget programme du secteur des transports.

Les grandes actions menées par le Gouvernement au niveau de ce secteur ont visé : (i) l'amélioration du réseau routier à travers l'aménagement des routes en terre ; l'entretien périodique et la réhabilitation des routes bitumées ; (ii) la gestion des modes de transport qui vise à rendre plus efficace le système de transport terrestre, maritime et aérien. Dans le cadre

de la gestion des modes de transport au niveau du transport maritime, le Gouvernement a mené des actions visant à accroître la compétitivité du Port de Cotonou au nombre desquelles nous citons : la réduction à six (06) jours du délai de délivrance des autorisations de navigation maritime et de celui des cartes de circulation des bateaux de plaisance ; l'aménagement des voies navigables et la promotion des moyens intermédiaires. Concernant le transport aérien, les actions menées dans le secteur ont trait au renforcement de la capacité du Bénin en matière d'infrastructures et d'exploitation d'aéroports de classe internationale et à la promotion du développement du trafic aérien intérieur. Au niveau du transport ferroviaire, les actions ont visé le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires et la promotion du transport ferroviaire. De ce fait, le processus de mise en concession de l'OCBN (Organisation Commune Bénin Niger) a été relancé et des actions sont menées pour renforcer les capacités de cette entreprise.

### *Cadre politique et stratégique*

Le développement des infrastructures de transport est une priorité du Gouvernement à travers les Orientations Stratégiques pour le Développement (OSD). Les objectifs de base de la stratégie de développement du secteur se résument comme suit :

- i. soutenir les secteurs productifs et contribuer à la croissance économique ;
- ii. contribuer à la réduction de la pauvreté en milieux urbain et rural (désenclavement, accessibilité aux services de base, desserte des zones de production, création directe et indirecte d'emplois...) ;
- iii. accorder aux différents acteurs du secteur des domaines d'intervention dans lesquels ils sont les plus efficaces.

Le développement des infrastructures de transport permettra à coup sûr la création, la viabilité et la durabilité des entreprises de transport. Les sous-secteurs concernés sont :

**Le transport routier** qui est le mode de transport dominant pour le transport intérieur de marchandises, et plus encore pour le transport de passagers. Le transport public urbain est embryonnaire. Depuis l'an 2000, le secteur des transports terrestres en commun est en éclosion au Bénin. Plus particulièrement, les autocars, autobus, minibus et bus sillonnent le pays de part en part ou relient le territoire aux pays limitrophes ou de la sous-région ouest-africaine. Mais ce sont surtout les mototaxis qui dominent nettement le transport de passagers sur de petites distances. Comme dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, le transport terrestre au Bénin n'est pas assuré uniquement par des entreprises agrémentées et constituées officiellement. Le Bénin possède en 2008, un réseau routier d'une longueur de 6 591 km dont 1 838 km de routes bitumées (TBS, 2008).

**Le transport ferroviaire** le réseau ferroviaire comprend une voie métrique unique entre Cotonou et Parakou (438km). Il s'agit d'une liaison internationale Bénin-Niger qui est assurée par l'OCBN. La quantité de marchandises transportées par ce réseau en 2008 est de 9620 tonnes (TBS, 2008).

**Le transport aérien** limité au seul **aéroport** international de Cotonou qui a assuré en 2008, le transport de 394 002 passagers et 7295,8 tonnes de marchandises (TBS, 2008). Il y a 7 aérodromes dans le pays, mais le transport aérien intérieur n'est pas développé, et est actuellement quasi inexistant.



Le **transport maritime et fluvial** le Port de Cotonou est l'un des ports les plus dynamiques de l'Afrique de l'Ouest pour le transport maritime. Il représente le cinquième plus grand port derrière Lagos (Nigéria), Téma (Ghana), Abidjan (Côte d'Ivoire) et Dakar (Sénégal). En 2008, le trafic maritime total de marchandises est estimé à 6 998 390 tonnes métriques (TBS, 2008). Le transport fluvial quant à lui n'est pas très développé au Bénin et se concentre essentiellement autour du lac Nokoué. Il est assuré par des barques motorisées ou non et permet des échanges entre les communes voisines du lac et le marché international de Cotonou.

## II. CARACTERISTIQUES DES UNITES ECONOMIQUES

### 2.1 Aperçu général

Les résultats du RGE2 révèlent que le secteur des transports est très peu organisé au Bénin. En effet, au total 29 entreprises de transport englobant 58 établissements ont été repérées au cours du recensement. Cependant, l'analyse porte seulement sur 50 établissements en raison du refus ou de l'indisponibilité des représentants de 8 établissements secondaires à répondre aux questions des agents recenseurs. La répartition des unités de production recensées par activité principale et par type apparaît dans le tableau 1.

**Tableau 1: Répartition des unités recensées par activité principale et selon le type d'unité**

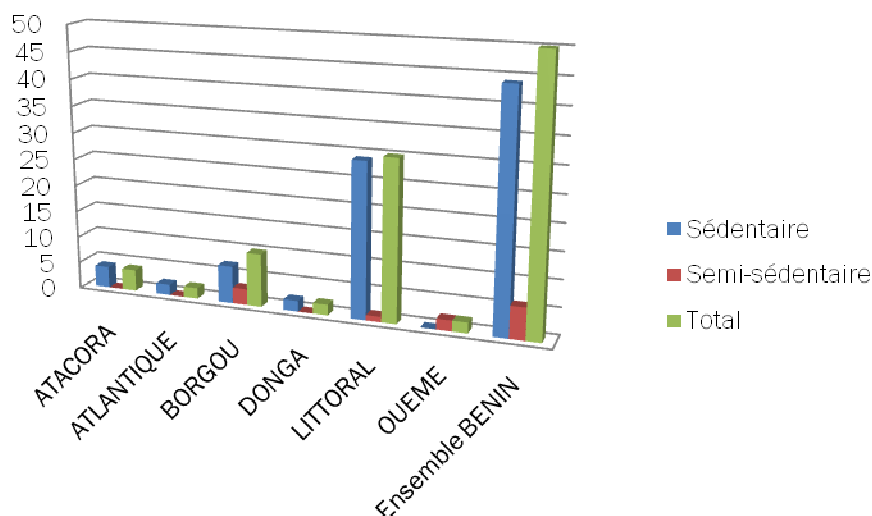
Activité principale	Type d'unité			Total
	Etablissement unique	Etablissement principal	Etablissement secondaire	
Transports interurbains de passagers	7	6	16	29
Transports routiers de marchandises	10	0	2	12
Transports maritimes et côtiers	3	0	1	4
Transports aériens	1	2	2	5
<b>Ensemble</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>50</b>

Les entreprises de transport sont localisées exclusivement en milieu urbain dans six (6) départements du Bénin à savoir l'Atacora, l'Atlantique, le Borgou, la Donga, le Littoral et l'Ouémé.

Le département du Littoral reste le principal pôle de développement de ces entreprises car englobant à lui seul trois établissements sur cinq. Ceci peut s'expliquer par le statut particulier de ce département qui se résume à la capitale économique Cotonou, première ville du pays. La présence du Port et de l'Aéroport International dans cette ville concourent à une forte demande en la matière. Le département du Littoral est suivi de celui du Borgou qui abrite un cinquième des établissements de transport installés au Bénin. Il faut remarquer que presque toutes les unités de transport de ce département exercent leurs activités à Parakou (90,0%), troisième ville du pays, qualifiée de capitale de la partie septentrionale.

Par ailleurs, la sédentarisation caractérise la plupart des établissements de transport (88,0%) implantés au Bénin. Cependant, tous les établissements implantés dans le département de l'Ouémé sont semi-sédentaires.

**Figure 1:** Répartition des unités de transport par département et par type d'implantation



## 2.2 Structure sectorielle

A travers la structure sectorielle, on s'intéresse à l'activité principale des établissements recensés. Les résultats obtenus indiquent que près de 6 établissements de transport sur 10 ont comme activité principale le transport interurbain de passagers (58,0%). Il est suivi des établissements de transport routier de marchandises (24,0%). La majorité des établissements pour ces deux types d'activité principale sont implantés à Cotonou.

Le « transport aérien » (10,0%) rencontré exclusivement à Cotonou et le « transport maritime et côtier » (8,0%) sont les autres activités principales exercées par le reste des établissements. En effet, le RGE2 a permis d'identifier quelques unités relevant du transport aérien qui sont essentiellement des compagnies de transport aérien ; les services auxiliaires de transport telles que les agences de voyage étant pris en compte dans les autres services. Les entreprises de transport maritime et côtier dénombrées sont distinctes de celles qui fournissent des services portuaires tels que les services de pilotage et de remorquage portuaire, les services d'aide à la navigation, les services de consignation maritime etc.

Il ressort de ces résultats que le domaine du transport est en grande partie dominé par le transport terrestre qui prend en compte les transports routier et ferroviaire de passagers et de marchandises. Le développement de ce mode de transport peut s'expliquer entre autres par le fait que le Bénin dessert les pays de l'hinterland, compte tenu de sa situation géographique (en tant que pays côtier).

**Tableau 2:** Répartition des établissements de transport par activité principale et par département

Activité principale	Atacora	Atlantique	Borgou	Donga	Littoral	Ouémé	Total
Transport interurbain de passagers	4	1	6	2	15	1	29
Transport routier de marchandises	0	1	4	0	7	0	12
Transport maritime et côtier	0	0	0	0	3	1	4
Transport aérien	0	0	0	0	5	0	5
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>50</b>

### 2.3 Permanence des établissements sur le marché

La permanence des établissements sur le marché va s'analyser en termes d'années de création et de démarrage des activités. Il est question ici d'apprécier non seulement le délai entre l'année de création et celle de démarrage mais aussi l'âge des établissements.

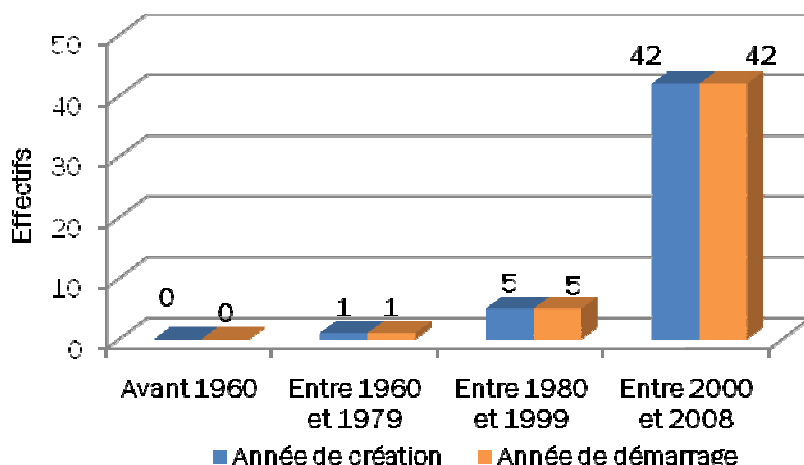
#### a) Année de création et celle de démarrage

L'année de création des établissements de transport recensés remonte à 1973. La moitié d'entre eux a été créée entre cette année et la fin de l'année 2000. Mais c'est un an plus tard, soit en 2001 qu'on observera l'année médiane du démarrage des activités. Les mesures incitatives adoptées au cours des dernières années pour encourager la création d'entreprises ont certainement contribué à la floraison de nouvelles entreprises de transport.

En regardant de plus près la différence entre l'année de démarrage et celle de création, on constate que : - d'une part le délai maximum de démarrage est de 2 ans pour un pourcentage négligeable (2,1%) d'établissements et – d'autre part près de 9 établissements sur 10 ont démarré leurs activités dans la même année de création.

Cet état de chose est lié au fait que dans le secteur des transports, le démarrage des activités nécessite moins d'investissements productifs que dans d'autres secteurs économiques.

Figure 2 : Répartition des unités de transport par année de création et de démarrage des activités



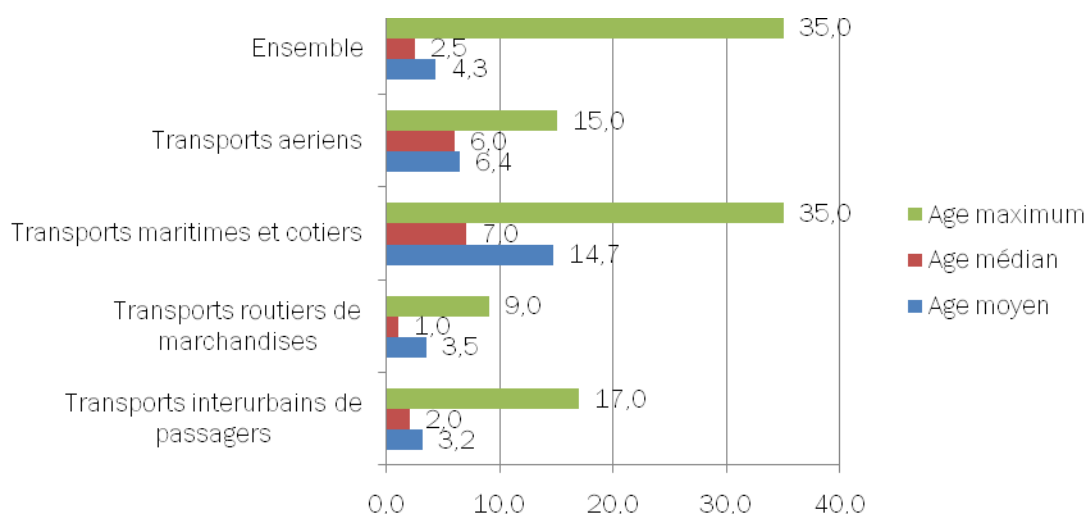
#### b) Age des établissements

L'âge des établissements est défini ici comme la différence entre 2008 (année du recensement) et leur année de création.

Globalement, les établissements sont implantés en moyenne depuis 4,3 ans et au plus depuis 35 ans. L'âge médian des établissements est de 2,5 ans. En somme, les établissements de transport sont relativement jeunes comme constaté plus haut.

Mais lorsqu'on s'intéresse de près aux activités principales, on constate que les établissements de « transport maritime et côtier » recensés s'écartent largement de cette tendance globale. En effet, leurs âges moyen, médian et maximum sont respectivement de 14,7 ans, 7,0 et 35,0 ans. Le graphique 3 résume la situation.

Figure 3 : Ages maximal, médian et moyen des établissements selon l'activité principale



Par ailleurs, en regroupant par tranche d'âge quinquenal, on a le tableau suivant :

Tableau 3 : Répartition par tranche d'âge des établissements de transport selon l'activité principale

Tranche d'âge	Activité principale				Total
	Transport interurbain de passagers	Transport routier de marchandises	Transport maritime et côtier	Transport aérien	
non déclaré	1	0	1	0	2
moins de 5 ans	21	7	1	2	31
5 - 9 ans	5	5	1	2	13
10 - 14	1	0	0	0	1
15 - 19	1	0	0	1	2
35 - 39 ans	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>50</b>

## 2.4 Statut juridique des unités économiques

Le statut juridique des unités économiques est toujours analysé du point de vue de l'entreprise (établissement principal ou unique). A cet égard, le secteur du transport est animé en majorité par des entreprises individuelles (51,7%). Les SARL (Sociétés A Responsabilité Limitée) ne sont pas du reste en représentant un peu moins du tiers (31,3%) des entreprises de transport. Ce constat d'ensemble est valable pour tous les sous-secteurs du transport (activité principale) à l'exception des entreprises des compagnies aériennes partagées entre SARL et SA (Société Anonyme).

Tableau 4 : Répartition par forme juridique des entreprises recensées selon l'activité principale de transport

Forme juridique	Activité principale				Total
	Transport interurbain de passagers	Transport routier de marchandises	Transport maritime et côtier	Transport aérien	
Entreprise individuelle	5	8	2	0	15
SARL	6	2	0	1	9
SA	1	0	0	2	3
Société en Nom Collectif (SNC)	1	0	0	0	1
Coopérative	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>29</b>

## **2.5 Degré d'informalité**

A l'instar de la forme juridique, le degré d'informalité est aussi analysé du point de vue de l'entreprise. Dans le cadre du RGE 2, les entreprises informelles ont été définies comme «l'ensemble des unités de production qui ne possèdent pas de numéro statistique et/ou qui ne tiennent pas de comptabilité ayant une valeur administrative ». Toutefois, cette définition va être quelque peu assouplie dans la présente analyse en considérant trois degrés de formalité :

- La possession d'un registre de commerce ;
- La tenue d'une comptabilité ;
- La possession d'un registre de commerce et la tenue d'une comptabilité.

En se limitant à la définition stricte du RGE 2, la majorité des entreprises de transport (55,2%) exercent leurs activités dans l'informel. Cette situation est imputable en grande partie aux entreprises de « transport routier de marchandises » et « transport maritime et côtier ». C'est le contraire qui est observé auprès des entreprises de « Transports interurbains de passagers » et surtout des compagnies aériennes qui sont toutes dans le secteur moderne.

En se référant au premier degré de la définition assouplie (possession d'un registre de commerce), environ 7 entreprises sur 10 (69,0%) sont dans le secteur moderne. Tous les sous-secteurs, à l'exception du « transport maritime et côtier » y ont contribué fortement. Deux (2) entreprises sur trois (3) de « transport maritime et côtier » sont dans l'informel.

Au deuxième degré (tenue d'une comptabilité), l'informalité sans être prononcée n'est pas loin de la moyenne de 50%. En effet, un peu moins de 5 entreprises sur 10 (44,8%) sont concernées. Il faut noter à ce niveau que dans le sous-secteur « transports routiers de marchandises », seulement une (1) entreprise sur 5 tient une comptabilité.

Au troisième degré (possession d'un registre de commerce et la tenue d'une comptabilité), l'informalité est relativement meilleure (51,7%) comparée au niveau de la définition stricte (55,2%). Il importe de rappeler que dans la pratique des formalités d'entreprise, l'inscription au registre du commerce précède l'obtention du numéro statistique. La différence (55,2% - 51,7% = 3,5%) pourrait alors s'interpréter comme la proportion d'entreprises disposant de registre de commerce mais n'ayant pas de numéro statistique. En d'autres termes, il y a environ 96 chances sur 100 qu'une entreprise ayant un registre de commerce ait aussi un numéro statistique. L'exigence des services de l'Etat béninois en général et du fisc en particulier à l'égard de la possession du numéro statistique par les entreprises est certainement à la base de ce constat.

Il ressort de tout ce qui précède sur le degré d'informalité que quelle que soit la définition considérée les entreprises de « transport aérien » sont formelles comme on devait s'y attendre.

### III. CARACTÉRISTIQUES DES CHEFS D'ENTREPRISES

---

Au cours du RGE2, les informations sur les caractéristiques sociodémographiques (sexe, âge, nationalité et le niveau d'instruction) des chefs d'établissements ont été recueillies. La présente section se propose de les analyser successivement en trois rubriques que sont : la féminisation de l'activité économique, l'âge des entrepreneurs et le niveau d'éducation (niveau d'instruction et formation de base).

#### **3.1 Féminisation de l'activité économique**

Par féminisation de l'activité économique, on s'intéresse au sexe du chef ou du premier responsable de l'entreprise (établissement principal et établissement unique). Les résultats du RGE2 dénotent d'une nette prédominance des hommes sur les femmes quant à la direction des entreprises. Plus de 9 entreprises de transport sur 10 sont dirigées par des hommes. Aucune femme n'est premier responsable au niveau de tous les sous-secteurs du transport à l'exception du « transport interurbain de passagers » qui regorgent de femmes chefs d'entreprise rencontrées uniquement à Cotonou.

Cependant, lorsqu'on pousse l'analyse vers les établissements secondaires, la prédominance diminue quelque peu. En effet, 3 établissements secondaires sur 10 sont dirigés par des femmes.

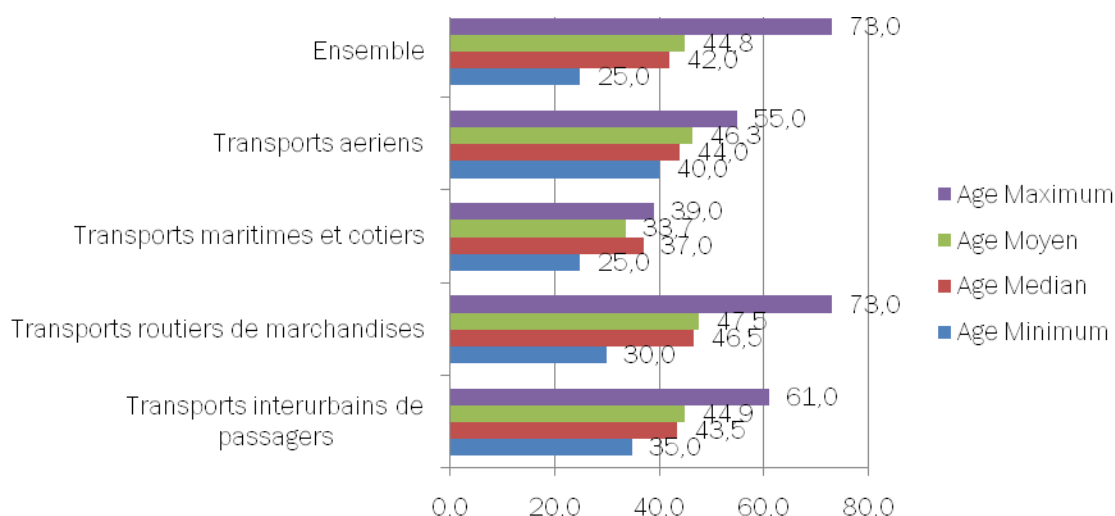
La réalité du secteur des transports est à l'image générale de la présence de la femme dans les centres de prise de décision dans l'activité économique au niveau du pays. Les femmes seraient beaucoup plus présentes dans le commerce et dans une certaine mesure dans l'artisanat.

#### **3.2 Age des chefs d'entreprises**

Globalement, les chefs des entreprises de transport ont un âge compris entre 25 et 73 ans inclus. Ils ont en moyenne 44,8 ans et leur âge médian est de 42,0 ans. En d'autres termes, au plus la moitié des chefs d'entreprise ont un âge inférieur à 42 ans et au plus la moitié aussi d'entre eux ont un âge supérieur à 42 ans. En évoluant un peu, on constate aussi que au plus le quart des chefs d'entreprise ont un âge supérieur à 54 ans. En se référant à l'âge d'admission à la retraite qui est de 60 ans dans le privé, on peut dire que très peu d'entrepreneurs de transport sont encore actifs au-delà de cet âge (10,8%).

Lorsqu'on s'intéresse aux sous-secteurs, les chefs d'entreprises de « transport maritime et côtier » sont relativement plus jeunes que tous les autres. En effet, leurs âges minimum, médian, moyen et maximum sont respectivement de 25,0 ans, 37,0 et 33,7 et 39,0 ans. Le graphique 4 résume la situation.

Figure 4 : Ages maximal, médian, moyen et minimum des chefs d'établissements par sous-secteur des transports



Par ailleurs, en regroupant par tranche d'âge quinquenal, on a le tableau suivant :

Tableau 5 : Répartition par tranche d'âge du chef d'entreprise selon l'activité principale de transport

Tranche d'âge	Activité principale				Total
	Transport interurbain de passagers	Transport routier de marchandises	Transport maritime et côtier	Transport aérien	
non déclaré	1	0	0	0	1
25 – 29	0	0	1	0	1
30 – 34	0	3	0	0	3
35 – 39	4	1	2	0	7
40 – 44	2	1	0	2	5
45 – 49	3	0	0	0	3
50 – 54	1	1	0	0	2
55 – 59	1	2	0	1	4
60 ans et plus	1	2	0	0	3
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>29</b>

### 3.3 Niveau d'instruction et formation de base des d'entrepreneurs

Le niveau d'éducation des entrepreneurs est appréhendé par leur formation de base et par leur niveau d'instruction.

#### a) Formation de base

Les entrepreneurs des transports sont partagés entre une diversité de formations de base regroupées en trois niveaux comme suit :

Niveaux	Contenu
Formation générale	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Enseignement primaire</li> <li>✓ Enseignement général</li> <li>✓ Administration générale</li> <li>✓ Informatique</li> <li>✓ Sciences sociales, droit</li> </ul>
Formation professionnelle et	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Artisanat</li> <li>✓ Artiste</li> </ul>

technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Electronique, électrotechnique, électricité</li> <li>✓ Génie civil, travaux publics, bâtiment</li> <li>✓ Mécanique générale, mécanique de précision</li> <li>✓ Gestion, comptabilité, organisation et méthodes</li> <li>✓ Fiscalité, finances, transit, domaines</li> <li>✓ Commerce</li> </ul>
Transports et Télécommunication	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Transports</li> <li>✓ Télécommunication</li> </ul>

Suivant ce regroupement, 3 transporteurs sur 4 (76,2%) ont suivi une formation professionnelle. Le tableau qui suit présente la situation par activité principale.

**Tableau 6 : Transporteurs selon la formation de base et l'activité principale**

Formation de base	Activité principale				Total
	Transport interurbain de passagers	Transport routier de marchandises	Transport maritime et côtier	Transport aérien	
Non déclaré	2	3	1	2	8
Sans formation de base	2	0	1	0	3
Formation générale	1	1	0	0	2
Formation technique et professionnelle	8	4	1	1	14
Transports et télécommunication	0	2	0	0	2
Total	13	10	3	3	29

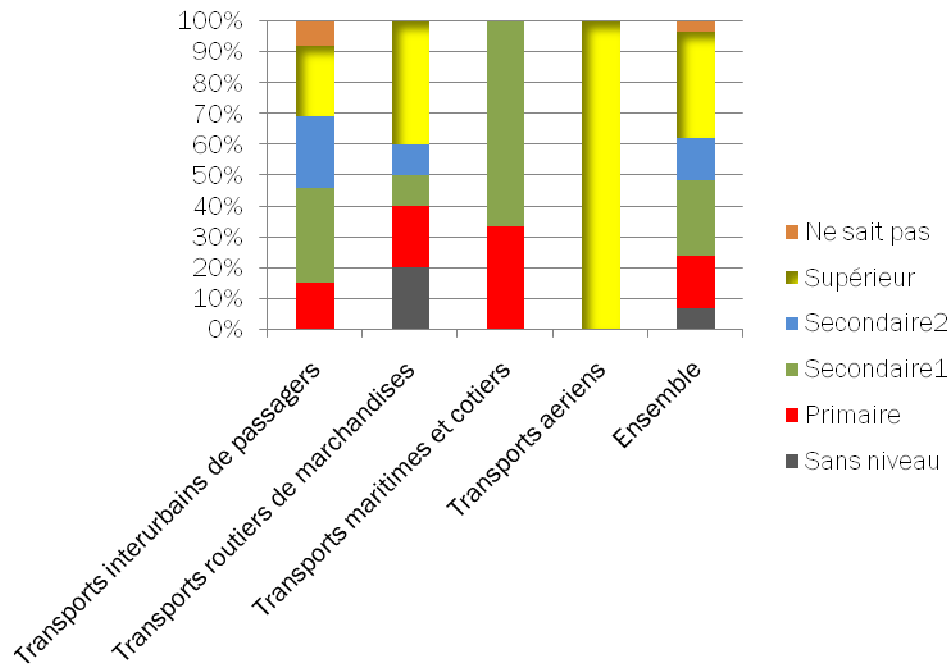
### b) Niveau d'instruction

Contrairement à ce qui est observé dans les secteurs tels que l'artisanat et le commerce, très peu (6,9%) des chefs d'entreprise de transport sont sans niveau et se retrouvent uniquement au niveau du transport routier de marchandises. Mieux, environ 7 sur 10 d'entre eux (72,4%) ont au moins le niveau secondaire.

Le niveau d'études atteint est très partagé au sein du transport routier de marchandises. Le transport maritime et côtier est partagé entre le primaire et le premier cycle du secondaire. Quant aux responsables des compagnies aériennes, ils sont tous de niveau supérieur comme on pouvait s'y attendre. Au regard de ces constats, on peut conclure d'absolu qu'il y a un lien entre le plus haut niveau d'études atteint et l'activité principale de transport exercée.

**Figure 5: Plus haut niveau d'études atteint par sous-secteur des transports**





## IV. EXPLOITATION

Le RGE2 a permis aussi d'avoir des éléments d'exploitation sur les entreprises et leurs établissements. Ces éléments concernent les facteurs de production (input) et la production elle-même (output).

### 4.1 Facteurs de production

En dehors des principaux facteurs de production que sont la main d'œuvre (effectif employé, jours et heures ouvrés, salaires) et le capital, l'analyse va porter aussi sur le financement des entreprises.

#### a) Main d'œuvre

Les éléments de la main d'œuvre concernent l'effectif employé, le nombre hebdomadaire de jours ouvrés et les salaires versés.

#### a1) Effectif employé et taille des entreprises

Au total, 323 personnes ont été employées par les entreprises de transport au cours de l'année 2007 contre 297 en 2006 soit un accroissement de 8,8%. Ce personnel à dominance masculine (86% environ en 2006 et en 2007) est essentiellement composé de travailleurs permanents (90,8%). Mais les femmes sont relativement plus permanentes (95,5%) que les hommes (90,8%). Pour mémoire, le RGE 2 a défini les travailleurs permanents comme les employés dont le contrat est supérieur à 6 mois.

Tableau 7 : Répartition par sexe des employés en 2006 et 2007 selon le statut d'occupation

Sexe	Années	Statut			Total
		Permanents	Occasionnels	Aides familiaux	
Hommes	2006	231	19	4	254
	2007	251	25	1	277
Femmes	2006	41	2	0	43
	2007	44	2	0	46
TOTAL	2006	272	21	4	297
	2007	295	27	1	323

En considérant la nationalité des employés, les béninois se distinguent nettement (90%), suivis de loin par les ressortissants des pays de l'UEMOA (9%) et les non-africains (1%).

Tableau 8 : Répartition par sexe des employés en 2006 et 2007 selon la nationalité

Sexe	Années	Nationalité				Total
		Bénois	Autres pays UEMOA	Autres pays africains (hors UEMOA)	Autres nationalités (hors Afrique)	
Hommes	2006	226	24	0	4	254
	2007	247	26	0	4	277
Femmes	2006	43	0	0	0	43
	2007	44	2	0	0	46
TOTAL	2006	269	24	0	4	297
	2007	291	28	0	4	323

Par ailleurs, en ajoutant à l'effectif des employeurs celui des employés permanents, on obtient la taille des établissements dans le secteur. Dans cette optique, on observe une forte disparité au sein des entreprises de transport. En effet, les tailles médiane, moyenne et maximale rencontrées sont respectivement de 1 ; 6,4 et 101 pour l'année 2006 contre 2 ; 6,9 et 101 en 2007. Les disparités observées au sein de chaque sous-secteur sont plus prononcées selon le degré d'informalité des entreprises. Les tableaux montrent ces disparités.

Tableau 9 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la définition stricte de l'informalité

Activité principale		Ensemble		Entreprises formelles		Entreprises informelles	
		Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007
Transport interurbain de passagers	Effectif	13	13	8	8	5	5
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	4,0	4,0	6,0	7,5	1,0	1,0
	Moyenne	5,8	6,8	8,1	9,5	2,2	2,4
	Maximum	21,0	21,0	21,0	21,0	7,0	7,0
Transport routier de marchandises	Effectif	10	10	1	1	9	9
	Minimum	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0
	Médiane	1,0	3,5	1,0	3,0	1,0	4,0
	Moyenne	3,2	3,7	1,0	3,0	3,4	3,8
	Maximum	8,0	8,0	1,0	3,0	8,0	8,0
Transport maritime et côtier	Effectif	3	3	1	1	2	2
	Minimum	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0
	Médiane	3,0	3,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Moyenne	35,0	35,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Maximum	101,0	101,0	3,0	3,0	101,0	101,0
Transport aérien	Effectif	3	3	3	3		
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0		
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0		
	Moyenne	11,0	11,0	11,0	11,0		
	Maximum	28,0	28,0	28,0	28,0		
Ensemble	Effectif	29	29	13	13	16	16
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0	1,0	1,5
	Moyenne	8,5	9,1	7,8	8,8	9,0	9,3
	Maximum	101,0	101,0	28,0	28,0	101,0	101,0

Tableau 10 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la première définition assouplie de l'informalité

Activité principale		Ensemble		Entreprises formelles		Entreprises informelles	
		Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007
Transport interurbain de passagers	Effectif	13	13	11	11	2	2
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
	Moyenne	5,8	6,8	6,2	7,3	4,0	4,0
	Maximum	21,0	21,0	21,0	21,0	7,0	7,0
Transport routier de marchandises	Effectif	10	10	5	5	5	5
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	1,0	3,5	1,0	4,0	1,0	1,0
	Moyenne	3,2	3,7	3,2	4,2	3,2	3,2
	Maximum	8,0	8,0	8,0	8,0	7,0	7,0
Transport maritime et côtier	Effectif	3	3	1	1	2	2
	Minimum	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0
	Médiane	3,0	3,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Moyenne	35,0	35,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Maximum	101,0	101,0	3,0	3,0	101,0	101,0
Transport aérien	Effectif	3	3	3	3		
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0		
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0		
	Moyenne	11,0	11,0	11,0	11,0		
	Maximum	28,0	28,0	28,0	28,0		
<b>Ensemble</b>	<b>Effectif</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
	<b>Minimum</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Médiane</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Moyenne</b>	<b>8,5</b>	<b>9,1</b>	<b>6,0</b>	<b>6,9</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>
	<b>Maximum</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>	<b>28,0</b>	<b>28,0</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>

**Tableau 11 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la deuxième définition assouplie de l'informalité**

Activité principale		Ensemble		Entreprises formelles		Entreprises informelles	
		Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007
Transport interurbain de passagers	Effectif	13	13	10	10	3	3
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	4,0	4,0	5,0	5,0	1,0	1,0
	Moyenne	5,8	6,8	6,7	7,9	3,0	3,0
	Maximum	21,0	21,0	21,0	21,0	7,0	7,0
Transport routier de marchandises	Effectif	10	10	2	2	8	8
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	1,0	3,5	1,0	2,0	3,0	4,5
	Moyenne	3,2	3,7	1,0	2,0	3,8	4,1
	Maximum	8,0	8,0	1,0	3,0	8,0	8,0
Transport maritime et côtier	Effectif	3	3	1	1	2	2
	Minimum	1,0	1,0	3,0	3,0	1,00	1,00
	Médiane	3,0	3,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Moyenne	35,0	35,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Maximum	101,0	101,0	3,0	3,0	101,0	101,0
Transport aérien	Effectif	3	3	3	3		
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0		
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0		
	Moyenne	11,0	11,0	11,0	11,0		
	Maximum	28,0	28,0	28,0	28,0		
<b>Ensemble</b>	<b>Effectif</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
	<b>Minimum</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Médiane</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>4,0</b>
	<b>Moyenne</b>	<b>8,5</b>	<b>9,1</b>	<b>6,6</b>	<b>7,4</b>	<b>10,8</b>	<b>11,1</b>
	<b>Maximum</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>	<b>28,0</b>	<b>28,0</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>

**Tableau 12 : Répartition des entreprises de transport par taille en 2006 et 2007 selon la troisième définition assouplie de l'informalité**

Activité principale		Ensemble		Entreprises formelles		Entreprises informelles	
		Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007	Taille 2006	Taille 2007
Transport interurbain de passagers	Effectif	13	13	9	9	4	4
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Médiane	4,0	4,0	6,0	6,0	1,0	1,0
	Moyenne	5,8	6,8	7,3	8,7	2,5	2,5
	Maximum	21,0	21,0	21,0	21,0	7,0	7,0
Transport routier de marchandises	Effectif	10	10	1	1	9	9
	Minimum	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0
	Médiane	1,0	3,5	1,0	3,0	1,0	4,0
	Moyenne	3,2	3,7	1,0	3,0	3,4	3,8
	Maximum	8,0	8,0	1,0	3,0	8,0	8,0
Transport maritime et côtier	Effectif	3	3	1	1	2	2
	Minimum	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0
	Médiane	3,0	3,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Moyenne	35,0	35,0	3,0	3,0	51,0	51,0
	Maximum	101,0	101,0	3,0	3,0	101,0	101,0
Transport aérien	Effectif	3	3	3	3		
	Minimum	1,0	1,0	1,0	1,0		
	Médiane	4,0	4,0	4,0	4,0		
	Moyenne	11,0	11,0	11,0	11,0		
	Maximum	28,0	28,0	28,0	28,0		
<b>Ensemble</b>	<b>Effectif</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
	<b>Minimum</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Médiane</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Moyenne</b>	<b>8,5</b>	<b>9,1</b>	<b>7,4</b>	<b>8,4</b>	<b>9,5</b>	<b>9,7</b>
	<b>Maximum</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>	<b>28,0</b>	<b>28,0</b>	<b>101,0</b>	<b>101,0</b>

Partant de ces données, un regroupement en classes de la taille permet d'avoir le tableau 11.

**Tableau 13 : Répartition des établissements recensés par taille en 2006 et 2007 selon le degré d'informalité**

Année 2006				Année 2007			
Taille	Degré d'informalité		Total	Taille	Degré d'informalité		Total
	Informel	Formel			Informel	Formel	
1	25	3	28	1	20	2	22
2	1	0	1	2	4	0	4
3	0	1	1	3	1	2	3
4	0	3	3	4	1	3	4
5	2	0	2	5	2	0	2
6-10	6	3	9	6-10	6	2	8
11-20	1	1	2	11-20	1	2	3
>20	2	2	4	>20	2	2	4
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>13</b>	<b>50</b>	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>13</b>	<b>50</b>

## a2) Jours et heures ouvrés

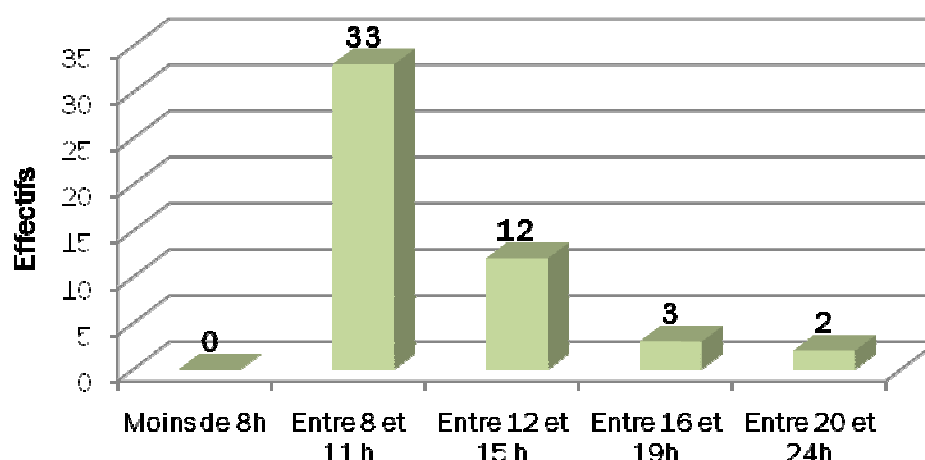
Le nombre de jours ouvrés est relatif à une semaine tandis que le nombre d'heures ouvrées est relatif au jour.

Pris globalement, les établissements de transport recensés travaillent entre 3 et 7 jours par semaine avec une moyenne de 6,1. Près de 8 entreprises sur 10 (79,2%) exercent leurs activités pendant 6 jours au moins. Cela est dû au fait que le trafic de personnes et de marchandises se fait pratiquement tous les jours de la semaine. Pour le cas particulier des compagnies aériennes, le nombre de dessertes par semaine varie entre 2 et 7.

De même, les établissements de « transport routier de marchandises » travaillent pendant au moins 5 jours tout comme ceux du « transport aérien ». Quant à ceux du « transport maritime et côtier », ils travaillent pendant 6 jours au moins.

Quand on considère le nombre d'heures pendant lesquelles les établissements de transport travaillent par jour, on se rend compte que la moyenne journalière est de 11 heures. Tous les établissements de transport travaillent pendant au moins 08 heures par jour.

**Figure 6 : Répartition des établissements de transport selon le nombre d'heures travaillées par jour**



### a3) Salaires versés

Le salaire total versé aux travailleurs permanents tourne autour de 296 millions de francs CFA en 2006 comme en 2007. Le minimum annuel versé est de 140 000 F.CFA tandis que le maximum est de 209 millions pour 2006 et 211 millions pour 2007.

Rapporté à leur effectif, le salaire annuel moyen par employé permanent est de 1,1 million de francs CFA en 2006 contre 1,0 en 2007. Si l'on sait que l'effectif est passé de 272 en 2006 à 295 en 2007, on peut déduire que : soit la qualification ou le niveau des agents utilisés s'est amélioré soit les salaires ont été augmentés. L'exercice serait plus intéressant, toutes choses égales par ailleurs, en considérant les entreprises qui ont existé et payé des salaires au cours des deux années. Mieux, on pourrait faire la comparaison des salaires en considérant les mêmes agents sur deux années. Les données nécessaires pourraient être recueillies dans la cadre d'une étude plus approfondie.

La masse salariale annuelle des occasionnels est de 5,8 millions de francs CFA en 2007 contre 5,7 en 2006 soit une augmentation de 2,6%. Les masses salariales minima en 2006 et 2007 sont respectivement de 108.000 et 20.000 FCFA tandis que les maxima sont de 5 et 4 millions de francs CFA.

En moyenne, chaque occasionnel a coûté 216 148,1 CFA en 2007 contre 270 993,8 F.CFA en 2006 soit une baisse de 20,2%. Les remarques formulées pour les permanents restent valables pour les besoins d'étude approfondies. Tandis que le salaire des permanents est en hausse entre 2006 et 2007, celui des occasionnels a connu une baisse significative.

Les données complètes sur les masses salariales versées aux permanents et occasionnels sont récapitulées dans le tableau 12.

**Tableau 14 : Répartition des données synthétiques sur la main d'œuvre et les salaires selon le statut dans l'emploi et l'année**

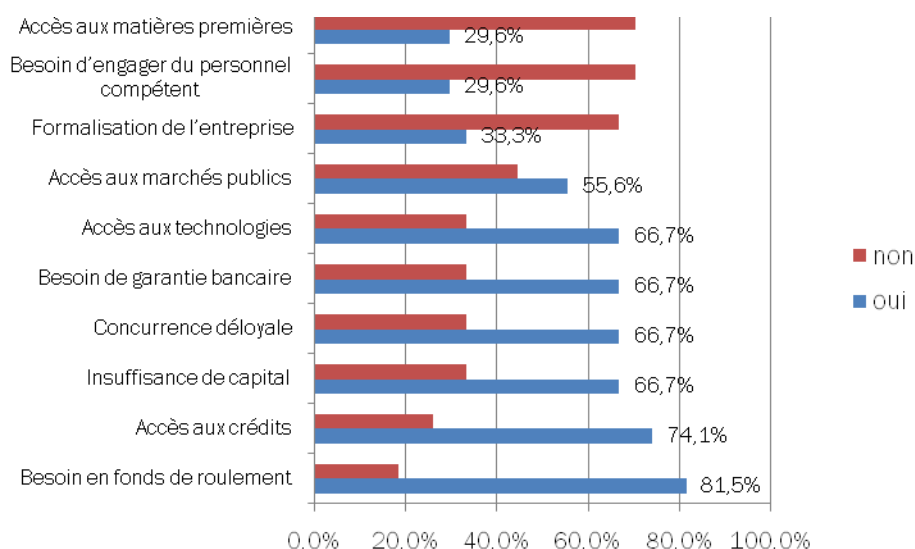
	Permanents			Occasionnels		
	2006	2007	Variation (%)	2006	2007	Variation (%)
Nombre d'entreprises	26	19	-26,9	3	6	100,0
Effectif des employés	272	295	8,5	21	27	28,6
Masse salariale totale	295.566.570	295.897.560	0,1	5.690.870	5.836.000	2,6
Masse salariale minimale	140.000	140.000	0,0	108.000	20.000	-81,5
Masse salariale maximale	209.000.000	211.000.000	1,0	5.006.870	4.020.000	-19,7
Masse salariale par employé	1.086.642	1.003.043	-7,7	270.994	216.148	-20,2
Premier quartile	140.000	200.000	42,9	108.000	155.000	43,5
Deuxième quartile	175.000	3.492.000	1 895,4	576.000	510.000	-11,5
Troisième quartile	5.370.000	12.000.000	123,5	5.006.870	1.437.000	-71,3

### b) Financement des entreprises

Pour le développement de leurs activités, les entreprises sont exposées à plusieurs difficultés qui ont été résumées à dix dans le cadre du RGE 2. Il s'agit de : 1- besoin d'engager du personnel compétent, 2- formalisation de l'entreprise, 3- besoin en fonds de roulement, 4- insuffisance de capital, 5- concurrence déloyale, 6- besoin de garantie bancaire, 7- accès aux technologies, 8- accès aux crédits, 9- accès aux marchés publics et 10- accès aux matières premières.

A la question de savoir, s'ils rencontrent des difficultés dans le développement de leurs activités, les responsables des entreprises ont été presque unanimes (93,1%) à répondre par oui conformément à la tendance générale de toutes les entreprises recensées tous secteurs confondus. Les principales difficultés signalées sont le besoin en fonds de roulement (81,5%) et l'accès au crédit (74,1%). La formalisation de l'entreprise (33,3%), le besoin d'engager du personnel (29,6%) et l'accès aux matières premières (29,6%) sont dans l'ordre décroissant des difficultés rencontrées.

**Figure 7 : Difficultés de développement rencontrées par les entreprises de transport**



Qu'ils rencontrent ou non les difficultés qui viennent d'être inventoriées, les responsables d'entreprises ont été amenés de façon spécifique à se prononcer sur le recours éventuel à : - d'une part, des facilités de financement auprès des établissements bancaires et ; - d'autre part, des emprunts auprès des institutions bancaires et de microfinance.

Deux (2) entreprises seulement sur les 29 recensées ont bénéficié de l'une ou l'autre des facilités de financement au cours des années 2006 et 2007. Les montants obtenus par type de facilité sont rapportés dans le tableau 13.

**Tableau 15 : Répartition du montant (franc CFA) des facilités obtenues par les entreprises de transport en 2006 et 2007**

Facilités de financement	Montant 2006	Montant 2007
Crédit documentaire	0	0
Crédit fournisseur	75.000.000	0
Découvert	4.000.000	4.000.000
Avance de caisse	0	5.000.000
Crédit pour fonds de roulement	0	0
Autres facilités	90.000.000	50.000.000

A l'instar des facilités de financement, trois (3) entreprises seulement ont pu obtenir un prêt de la part des institutions bancaires et de microfinance.



**Tableau 16 : Répartition du montant (franc CFA) des prêts accordés aux entreprises de transport par institutions bancaires et de microfinance en 2006 et 2007**

Institutions	Montant 2006	Montant 2007
Institutions bancaires nationales		
Institutions bancaires internationales		
<b>Institutions bancaires</b>		
Institutions de microfinance formelles		
Institutions de microfinance informelles		
<b>Institutions de microfinance</b>		
Total		

Ainsi, très peu d'entreprises de transport arrivent à avoir des prêts. Les raisons avancées sont beaucoup moins liées au dossier incomplet (6,9%) et à l'absence de garantie (37,9%).

### c) Capital / Investissement

Le capital social englobe l'ensemble des ressources physiques et financières mis en œuvre par le (s) propriétaire(s) d'une entreprise. C'est l'investissement de départ.

Sur les 29 entreprises recensées, 24 ont indiqué leur capital social. Le capital social des entreprises de transport varie entre 300 mille et 100 millions de francs CFA avec une moyenne de 15 millions environ. Cependant, des disparités sont notables d'un sous-secteur à l'autre compte tenu de la nature et du coût des équipements utilisés (moyens de transport). Ainsi, les entreprises de transports routiers de marchandises ont un capital social compris entre 500 mille et 15 millions de francs CFA avec une moyenne de 4 millions pendant que celles du transport maritime et côtier se situent entre un million et 21 millions de francs CFA avec une moyenne de 8 millions. Le secteur aérien se distingue nettement en étant autour de 50 millions de francs CFA.

**Tableau 17: Répartition du capital social des entreprises de transport par type d'activité principale**

Activité principale	Effectif	Minimum	Médiane	Moyenne	Maximum
Transports interurbains de passagers	12	300.000	1.750.000	21.737.500	100.000.000
Transports routiers de marchandises	8	500.000	1.500.000	4.375.000	15.000.000
Transports maritimes et côtiers	3	1.000.000	1.000.000	7.666.667	21.000.000
Transports aériens	1	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000
Ensemble	24	300.000	1.750.000	15.368.750	100.000.000

Près du quart des entreprises de transport (24,1%) a un capital social entièrement détenu par les privés étrangers.

## 4.2 Production

La production des entreprises est évaluée par leur chiffre d'affaires annuel. Ce chiffre d'affaires se situe entre 760 mille (transport maritime et côtier) et 11 milliards de francs CFA (transport aérien) au cours de l'année 2007. Pour mieux apprécier cette production, il convient d'isoler le transport aérien en raison du coût élevé de la place assise dans l'avion comparé aux autres moyens de transport (véhicule surtout). Ainsi, le chiffre d'affaires annuel des entreprises de transport hors transport aérien se situe entre 760 mille et 108 millions de francs CFA avec une médiane de 26 millions et une moyenne de 38 millions pour le compte de l'année 2007.

**Tableau 18 : Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport en 2007 par activité principale**

Activité principale	Effectif	Minimum	Médiane	Moyenne	Maximum
Transports interurbains de passagers	9	3.650.000	57.000.000	51.062.616	108.000.000
Transports routiers de marchandises	6	1.280.000	22.200.000	24.388.333	57.000.000
Transports maritimes et côtiers	3	760.000	3.559.000	26.439.667	75.000.000
Ensemble hors transports aériens	18	760.000	25.993.250	38.067.364	108.000.000
Transports aériens	1	11.403.000.000	11.403.000.000	11.403.000.000	11.403.000.000
<b>Ensemble</b>	<b>19</b>	<b>760.000</b>	<b>32.000.000</b>	<b>636.221.713</b>	<b>11.403.000.000</b>

Le niveau du chiffre d'affaires en 2006 pour les entreprises ne tenant pas de comptabilité est basé sur le taux de croissance des entreprises ce qui ont existé ou qui ont exercé leurs activités au cours de ces années 2006-2007 qui ont leur comptabilité à jour. Pour les entreprises tenant de comptabilité, le multiplicateur du chiffre d'affaires a été dans l'ensemble de 1,20 mais de 0,93 et 1,21 respectivement pour les cas de diminution et d'augmentation entre 2006 et 2007.

**Tableau 19 : Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport en 2006 par activité principale**

Activité principale	Effectif	Minimum	Médiane	Moyenne	Maximum
Transports interurbains de passagers	8	3.924.731	31.500.000	42.511.466	96.585.000
Transports routiers de marchandises	5	1.376.344	34.408.602	31.113.978	61.290.323
Transports maritimes et côtiers	3	817.204	1.449.990	27.637.452	80.645.161
Ensemble hors transports aériens	16	817.204	30.704.301	36.160.873	96.585.000
Transports aériens	1	9.508.000.000	9.508.000.000	9.508.000.000	9.508.000.000
<b>Ensemble</b>	<b>17</b>	<b>817.204</b>	<b>34.408.602</b>	<b>593.327.881</b>	<b>9.508.000.000</b>

## V. OPINION DES CHEFS D'ENTREPRISE ET SECURITE FONCIERE

Les responsables d'entreprise ont donné leurs opinions sur : l'instance de règlement des conflits qu'est le CAMEC (Centre d'Arbitrage, de Médiation et de Conciliation) de la CCIB (Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin), les services portuaires, le système judiciaire, le système fiscal et la sécurité foncière.

### 5.1 Appréciation du CAMEC

Le Centre d'Arbitrage de Médiation et de Conciliation (CAMEC) est un organe de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin qui a pour rôle de trouver des solutions aux litiges opposant les entreprises. Cette structure est très méconnue par les unités de transport. En effet, une seule entreprise de transport affirme avoir connaissance dudit centre. Si cette unité n'a jamais sollicité les services du CAMEC, elle se dit toutefois prête à y avoir recours en cas de nécessité.

Il faut noter ici que la police et la justice apparaissent par ordre d'importance comme les structures auxquelles les transporteurs font souvent recours en cas de conflit.

## 5.2 Appréciation des services portuaires

Le Port Autonome de Cotonou constitue l'un des principales infrastructures que dispose le Bénin. Il joue un rôle crucial dans les échanges commerciaux du Bénin avec le reste du monde et de desserte des pays de l'hinterland. Parmi les utilisateurs des services portuaires, figurent essentiellement les unités de transport interurbain de passagers et les entreprises de transport de marchandises. Il convient de souligner qu'aucune entreprise de transport aérien n'a eu recours aux services du port.

Environ 6 entrepreneurs sur 10 ayant eu recours aux services portuaires semblent ne pas en être satisfaits. Cependant, une entreprise de transport maritime affirme être très satisfaite des prestations du port.

Au rang des problèmes auxquels sont confrontées les entreprises non satisfaites des prestations du port, on retrouve au premier plan les faux frais suivis des lourdeurs administratives dans le traitement des dossiers ainsi que la lenteur observée dans les services de manutention.

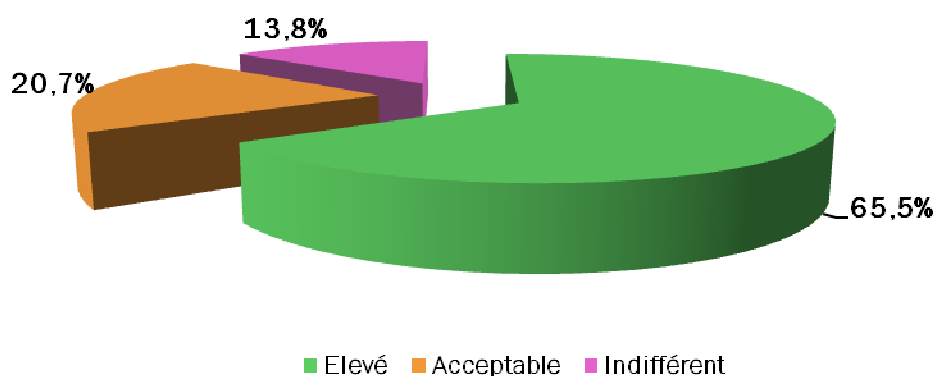
## 5.3 Appréciation du système judiciaire

Un cinquième seulement des entrepreneurs de transport a recouru à la justice béninoise dans l'exercice de ses activités. Il n'en demeure pas moins que près de trois quarts des entreprises (74,1%) ont foi au système judiciaire béninois en qui ils ont confiance.

## 5.4 Appréciation du système fiscal

Le nombre d'impôts et de taxes en vigueur au Bénin est jugé trop élevé par deux tiers des chefs d'entreprises de transport. Ce qui ne favorise pas les investissements dans le pays.

Figure 8 : Répartition des chefs d'entreprise de transport selon leur degré d'appréciation du nombre d'impôts en vigueur au Bénin

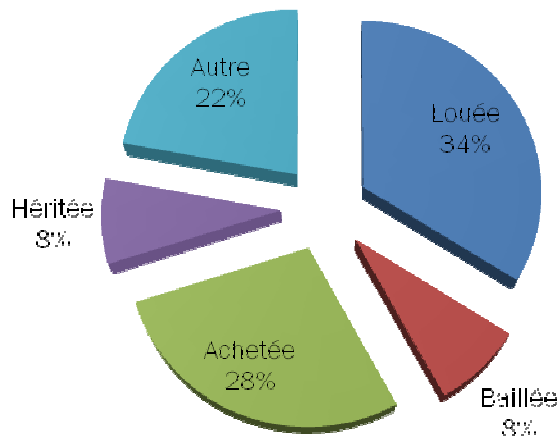


## 5.5 Sécurité foncière

La situation foncière des entreprises de transport est capitale parce qu'elle permet la pérennisation de l'activité.

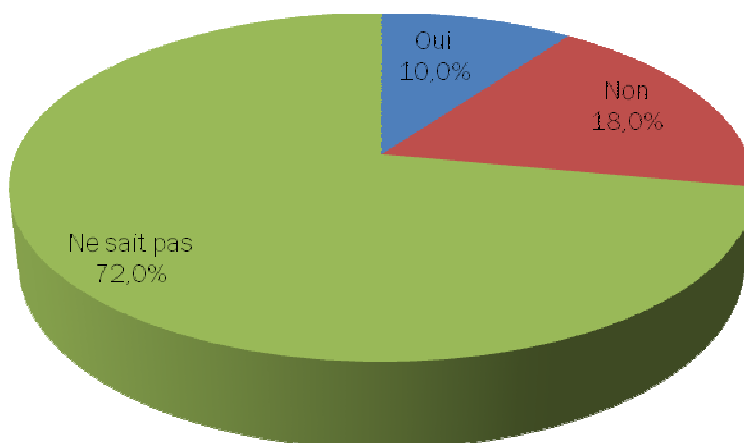
Il ressort des résultats du RGE2 que les parcelles abritant les établissements de transport rencontrés sur le territoire national sont rarement héritées (8,0%) ou en bail (8,0%). Le cinquième des parcelles (22,0%) relève de la catégorie « autres statuts ».

**Figure 9** : Statut des parcelles occupées par les entreprises de transport



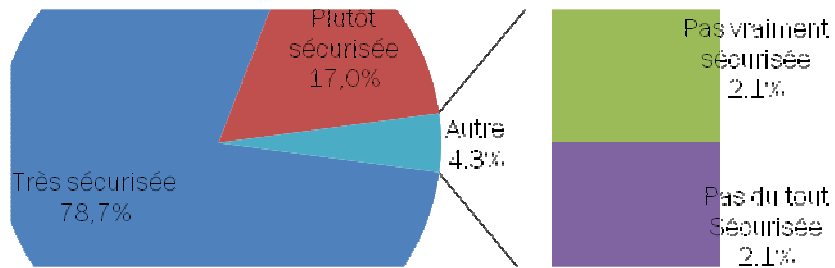
La possession d'un titre foncier est fondamentale dans la sécurisation de la parcelle. Mais les résultats issus de la collecte des données sur le recensement des entreprises montrent que les chefs d'établissement sont nombreux (36 sur 50 soit 72,0%) à ignorer si la parcelle sur laquelle est installée leur unité détient un titre foncier ou non.

**Figure 10** : Degré de connaissance du statut foncier des parcelles sur lesquelles sont installées les entreprises de transport



Par ailleurs, ces mêmes chefs établissements sont unanimement conscients (95,7%) de la sécurisation des parcelles par la possession d'un titre foncier

**Figure 11:** Appréciation du degré de sécurisation d'une parcelle possédant un titre foncier par les chefs d'entreprise de transport



## VI. CONCLUSION ET SUGGESTIONS

---

Au terme de cette analyse des données du RGE2 sur les entreprises de transport, il apparaît clairement que certaines entreprises de transport installées au Bénin n'ont pu être recensées en raison du caractère ambulante de leurs activités. Cet état de chose loin d'être une faiblesse de la méthodologie utilisée, a dénoté d'un manque d'organisation entrepreneuriale dans le secteur des transports de voyageurs et de marchandises.

Cependant, les résultats obtenus auprès de la trentaine d'entreprises recensées, permettent aujourd'hui de conclure que c'est le milieu urbain seul qui attire les transporteurs répartis au sein des entreprises individuelles (52%) et des sociétés (48%). Exerçant dans leur majorité dans l'informel, les entreprises de transport sont surtout dirigées par des hommes et emploient aussi beaucoup plus d'hommes que de femmes. Le capital social de ces entreprises est lié au coût des moyens de transport utilisés. Il en est de même dans une certaine mesure de leur chiffre d'affaire.

Par ailleurs, les opinions des transporteurs sur le CAMEC, les services portuaires, le système judiciaire, le système fiscal et la sécurité foncière ne sont pas alarmantes.

Au regard de tout ce qui précède, il serait utile de se pencher sur les aspects ci-après pour améliorer non seulement la collecte des données mais aussi la politique globale dans le secteur des transports :

- Revoir la méthodologie en intégrant dans le champ du recensement certaines gares routières remplissant des conditions bien définies de concert avec les organisations de transporteurs ;
- Amener la seule entreprise de transport ferroviaire au Bénin à répondre aux questions du recensement ;
- Faire une étude sur les capacités installées (équipements, moyens de transport) au niveau des entreprises de transport ;
- Faire une étude qui puisse mettre en exergue le lien entre l'état des routes, la création et la viabilité des entreprises de transport.

# **Personnel National**

## **Directeur Général de l'INSAE**

VODOUNOU Z. Cosme

## **Directeur Général Adjoint de l'INSAE**

EKUE Credo Pierre

## **Directeur des Statistiques et Etudes Economiques**

SOEDE Michel

## **Secrétariat DSEE**

SOGLOHOUN Claudine

## **Service des Comptes Nationaux (SCN)**

BIAOU Abraham, Chef Service

BANON Symphorien

SESSEDE Charles

OBOSSOU Hervé

EDON Raoul

AHOKPOSSI Japhet

## **Service des Echanges Extérieurs (SEE)**

SOKOU Samson, Chef Service

NOUGBODOHOUE Samson

ADJOVI Roméo

## **Service des Statistiques et Etudes de l'Industrie (SSEI)**

KAKPO Eliakim, Chef Service

FADO C. Alexis

## **Service des Statistiques et Etudes des Activités Tertiaires (SSEAT)**

SANNI Kabirou, Chef Service

AGUIAR Luc

## **Service des Statistiques et Etudes de l'Agriculture (SSEA)**

COUTHON KINSOU Esther, Chef Service

ESSOUN A. Christophe

# **ANALYSE DU DEUXIEME RECENSEMENT GENERAL DES ENTREPRISES (RGE2)**

## **COORDONNATEURS DU PROJET : Messieurs**

- Cosme Z.VODOUNOU, Directeur National du Projet RGE2
- Michel SOEDE, Directeur Technique du Projet RGE2

## **EXPERTS NATIONAUX : Messieurs et Mesdames**

- **ADECHIAN Djabar**, Statisticien Démographe
- **ADJOVI Roméo**, Statisticien
- **AGBANGLA Sévérin**, Géographe
- **AGUIAR Luc**, Statisticien-Economiste
- **AHAMIDE Armelle**, Démographe
- **AHOVEY Elise**, Démographe
- **ALLAYE Agnès**, Administratrice des entreprises
- **BANKOLE Victor** Statisticien-Economiste
- **BANON Symphorien**, Economiste
- **BESSANH Norbert**, Statisticien
- **BIAOU Abraham** Statisticien-Economiste
- **DAGA Jules**, Démographe
- **DANSOU Martinien**, Statisticien
- **DOSSOU Christian**, Démographe
- **ESSESSINO A. Raïmi**, Statisticien-Economiste
- **HOUNKPODOTE Eudes**, Economiste planificateur
- **KAKPO Eliakim**, Statisticien
- **KINSOU Esther**, Statisticienne
- **KOUBADJE Sourou** Statisticien -Démographe
- **MARTIN Djibril** Statisticien-Economiste
- **MENSAH Victorine**
- **MISSINHOUN Evariste**
- **NOUATIN M. Bruno** Statisticien -Démographe
- **NOUGBODOHOUE Samson**, Statisticien
- **OBOSSOU O. Hervé**, Statisticien-Economiste
- **SANNI Kabirou**, Statisticien
- **SESSEDE Charles**, Statisticien-Economiste
- **SOEDE Michel**, Statisticien-Economiste
- **SOKOU Samson**, Statisticien
- **TOGONOU Hippolyte** Statisticien -Démographe
- **ZOUNON Jean Koukou**, Statisticien-Economiste
- **ZOUNON Mémounath**, Economiste planificateur