

## Préface

*Pr Lucien AYISSI,  
Doyen de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines,  
Université de Yaoundé 1-Cameroun*

Dans la série des publications du projet-programme du réseau « Afrique Atlantique », ce nouvel ouvrage soulève des problématiques, restitue des méthodes de recherche et les principaux résultats issus du colloque portant sur le thème : « Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique », tenu à Kribi du 15 au 17 novembre 2017. Il s'inscrit dans le champ transdisciplinaire et interdisciplinaire qui associe la géographie des transports et de l'environnement, la sociologie, l'histoire, l'urbanisme, l'économie et le droit.

L'objectif de l'ouvrage est d'approfondir la connaissance des relations villes-ports d'Afrique dans une perspective prospective. La ville portuaire est un système territorial et social complexe à la fois maillon des chaînes logistiques mondialisées, interface entre l'extérieur et l'intérieur et l'Afrique, foyer dynamique de nouvelles configurations territoriales, métamorphosées par les processus productifs et le déploiement urbain. La mer demeure ce par quoi adviennent les produits manufacturés venus d'ailleurs et partent les ressources naturelles issues de l'hinterland. En outre, si les littoraux sont des lieux majeurs de croissance démographique, spatiale et économique, ils sont le lieu où doit s'élaborer une conscience environnementale active, questionnant le développement durable de l'Afrique. Car, les villes d'Afrique atlantique, leur proximité littorale tout comme les corridors qui leur sont associés, présentent des milieux fragiles où le débordement accéléré des activités anthropiques rend urgente une

réflexion scientifique sur les effets environnementaux liés à l'artificialisation des façades maritimes.

Du fait du gigantisme naval ambiant, beaucoup de pays africains se sont arrimés à la mondialisation en mettant en place des infrastructures portuaires à la dimension de leurs ambitions et des exigences mondiales de sécurité et de logistique. Ainsi en est-il de la construction du port de Kribi au Cameroun, de Lekki et Badagry au Nigeria, de Tema au Ghana, de Lomé au Togo et d'Abidjan en Côte-d'Ivoire, etc. Le positionnement de l'Afrique lui confère une place centrale idéale pour échanger avec les plus grands ports disséminés dans le monde asiatique, européen ou américain. Cela représente un atout pour son développement économique. Ainsi, faute d'être le carrefour du monde, l'Afrique est à la croisée des chemins.

Dans un tel contexte, les territoires industrialo-portuaires constituent des espaces de première importance non seulement pour le transit de nombreuses marchandises conteneurisées, mais aussi pour les échanges économiques avec l'arrière-pays et d'autres pays africains via des corridors. Ils constituent l'une des meilleures plages d'observation et d'analyse de la géostratégie et des dynamiques globales actuelles. Face à l'arrière-pays dont plus 70% de ressources en exportation transitent par les ports, notamment les minerais, les productions agricoles, les produits manufacturés, le pétrole et le bois, etc., les ports et villes portuaires de la façade atlantique de l'Afrique sont des éléments géopolitiques majeurs des pays en quête d'émergence économique. En tant qu'interfaces stratégiques se trouvant à la confluence de plusieurs problématiques environnementales cruciales, et pris dans la dynamique de la globalisation, les territoires portuaires abordés dans cet ouvrage jouent un rôle prépondérant non seulement dans le commerce international local, mais aussi dans la dynamique urbaine des territoires côtiers qui en dépendent.

Cette nouvelle publication qui paraît dans la collection « Afrique Atlantique » traite également des enjeux environnementaux des territoires portuaires. L'environnement constitue désormais un élément majeur de l'innovation technologique et de la compétitivité des ports. Les mutations socio-spatiales en cours intègrent cet impératif qui, dans les décennies à venir, va tenir une place croissante dans les stratégies et les actions de développement des différents pays d'Afrique atlantique. Dans cette approche intégrée, les différentes contributions prennent en compte les risques et la sécurité qui sont les aspects incontournables des environnements portuaires contemporains.

Au-delà de sa pertinence et de son intérêt pour la communauté scientifique et professionnelle, cet ouvrage se révèle aussi d'une grande actualité économique et politique. À travers les contributions et retours d'expériences d'une vingtaine d'acteurs internationaux et nationaux, parties prenantes des territoires portuaires d'Afrique, l'ouvrage collaboratif présente une gamme variée de situations observées au sein des places portuaires africaines en matière de tourisme, de dynamiques urbaines portuaires, de géostratégie, d'économie portuaire, de sécurité et de gouvernance. Ces contributions mettent en évidence les enjeux majeurs auxquels se trouvent confrontés différents espaces portuaires : pollution, cabotage, relations villes-ports, défis des mutations sociales et industrielles, questions de durabilité portuaire, de risques environnementaux, etc.

Ces contributions démontrent que le continent africain évolue en dépit de nombreux clichés et de multiples menaces maritimes comme la piraterie, le pillage des ressources, la pollution, etc. Si le développement de l'Afrique passe par sa capacité à s'arrimer aux flux de la mondialisation, la façade atlantique africaine qui est le siège d'une urbanisation galopante, abrite des ports d'envergure. Délaissant les sentiers battus de l'afro-pessimisme, les contributions des auteurs s'inscrivent plutôt dans l'afro-optimisme. La complexité des questions posées, par-delà les compétences disciplinaires des uns et des autres, prouve que la transdisciplinarité peut apporter des réponses pertinentes aux problèmes que pose la vie économique, sociale et politique dans l'Afrique contemporaine. Les contributions qui constituent l'ossature conceptuelle de cet ouvrage collectif résultent de la réflexion d'Africains, laisse espérer qu'il va se constituer une masse critique de chercheurs, de scientifiques et de professionnels fort engagés dans l'exploitation des possibilités qu'offre l'environnement maritime d'un continent dont les rapports à l'océan ont souvent laissé quelque peu désarmés les peuples, les pays et les élites africains.



## Remerciements

Nos sincères remerciements vont à toutes les institutions et entreprises qui ont participé peu ou prou au financement de ce colloque. Ils s'adressent aussi aux responsables universitaires et aux administrations dont les contributions diverses et déterminantes ont facilité l'organisation du colloque. Ensuite notre reconnaissance va également à l'endroit de tous les relecteurs anonymes, chercheurs confirmés exerçant dans une dizaine de pays, sans qui la qualité scientifique de cet ouvrage n'aurait pas été au rendez-vous. Enfin, que tous les contributeurs et contributrices qui se sont donné la peine et se sont fait violence pour proposer un texte trouvent ici exprimés notre gratitude et nos encouragements, que leur texte ait été ou non retenu dans cet ouvrage. Cet enthousiasmant ouvrage collectif est le résultat de la synergie de tous ces acteurs et parties prenantes. En effet, la sagesse multiséculaire africaine ne dit-elle pas qu'une seule main ne saurait réussir toute seule à attacher un paquet. Mieux, *une mer calme ne forme pas de marins d'expérience* (Proverbe africain), *la vie, c'est comme le vélo, il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre* (Proverbe sierra-léonais). Alors, chers collègues, que cet ouvrage nous permette d'avancer à notre rythme dans la construction d'un observatoire de l'Afrique Atlantique.



## Avant-propos

*Dr Yann ALIX – Délégué Général  
Fondation SEFACIL*

Du Canal de Panama aux routes Arctiques en passant par BRI<sup>1</sup> jusqu'au port en eau profonde de Kribi... ces dernières années, la fondation SEFACIL a été sollicitée à maintes reprises pour analyser les bouleversements stratégiques et opérationnels que de tels « *Game Changer* » provoquent dans la circulation mondiale des flux maritimes. Le cas d'une infrastructure portuaire comme Kribi pourrait paraître un événement mineur dans ce panorama des disruptions majeures. Et pourtant.

Entre Lagos au Nigéria totalement saturée, côte terre, et Pointe-Noire au Congo-Brazzaville qui pouvait l'être tout autant, côté maritime et portuaire, les plus fins observateurs décèlent de vraies opportunités pour un trublion portuaire sur une rangée centre-africaine moins investie que celle allant de Dakar à Cotonou. Il faut se rappeler que de Sao Tomé à Malabo, des projets de « hub de transbordement » avaient été dessinés par des opérateurs maritimes et portuaires dominants ; sans que rien ne sorte de terre. En tout état de cause, du Cameroun à l'Angola, aucun port dominant ne s'impose pour desservir un arrière-pays de 6,6 millions de kilomètres carrés<sup>2</sup> peuplé de plus de 161 millions d'habitants, potentiels consommateurs et producteurs, et gorgé de ressources minières, énergétiques et forestières. Peu ou prou, en incluant les terminaux conteneurisés de Lagos à Luanda, la rangée portuaire du centre de l'Afrique manipule

<sup>1</sup> *Belt & Road Initiative*, connue aussi sous l'acronyme OBOR pour *One Belt One Road*.

<sup>2</sup> Liste indicative des pays de l'Afrique Centrale : Angola, Cameroun, République Centre Africaine, République du Congo, République Démocratique du Congo, Guinée Equatoriale, Gabon, Sao Tomé et Principe, Tchad.

moins de 3 millions d'équivalent vingt-pieds (EVP) en 2017 ; soit l'équivalent de 3 semaines de manutention au premier port du monde (Shanghai) et un trimestre du premier port européen (Rotterdam).

Dans ce contexte, Kribi et son projet industrialo-portuaire intégré s'impose *de facto* comme un formidable laboratoire d'expérimentations des futurs possibles. Il devenait évident que la mobilisation des expertises du réseau *Afrique Atlantique* exigeait une grande manifestation scientifique au Cameroun. Et c'est sous l'impulsion des professeurs Tchindjang, Steck et Bopda que s'est tenu, les 15, 16 et 17 novembre 2017, le colloque *Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique*. Durant trois jours, les meilleures expertises camerounaises mais aussi gabonaises, congolaises et ouest-africaines ont été au cœur de débats inclusifs et visionnaires. Les meilleures contributions minutieusement travaillées constituent les trois parties de cet ouvrage. Elles portent dans leurs analyses des réflexions indispensables pour accompagner le développement de Kribi et de sa communauté. Avec l'expérience qui s'accumule au sein du réseau *Afrique Atlantique*, des retours d'expérience se partagent et les écrits académiques panafricains se fécondent pour être toujours plus utiles aux décideurs publics, mais aussi aux investisseurs privés. Bien plus que de simples observations, les travaux de recherche appliqués soutenus par la Fondation SEFACIL ont pour intérêt de nourrir la boîte à outils prospective et stratégique absolument indispensable pour soutenir un développement pérenne, inclusif et original des interfaces portuaires subsahariennes.

Kribi mais aussi l'émergence du hub de Lomé, les problématiques circulatoires du « Grand-Abidjan », les enjeux du port du futur en dehors de la métropole dakaroise, la structuration logistique de l'arrière-pays de San-Pédro, les nouvelles concurrences de « terminaux renaissants » comme en Sierra Léone ou au Libéria... Le collectif *Afrique Atlantique* devient au fil des années le creuset d'une pensée prospective qui prépare l'avenir, ou participe plus modestement aux éclairages indispensables pour optimiser (enfin) le secteur du transport dans le futur du continent.

A titre personnel, j'apporterais aux éclairages de mes collègues les trois propos liminaires suivants sur trois questions lancinantes du développement actuel du nouvel établissement camerounais :

1) Kribi, port en eau profonde, va-t-il se substituer comme porte d'entrée principale des flux à destination du Cameroun, et ce au détriment du port historique de Douala limité par un tirant d'eau de 7 mètres qui le relègue au rang de port secondaire régional ?



Avec plus de 4 millions d'habitants et un corridor historique reliant directement Yaoundé, la capitale politique, Douala constitue un arrière-pays exclusif et captif à part entière. Les connectivités maritimes risquent de se dégrader dans le sens où des services réguliers directs avec l'Europe et l'Asie vont s'amoindrir. Le tirant d'eau est le cœur du problème de Douala face à une montée progressive de la taille des navires desservant les marchés au sud du Sahara. Aussi, il est à parier que Douala devrait à terme être desservie par feeders, via des têtes de ponts portuaires comme Kribi mais aussi probablement via Lomé ou encore le futur port Nigérian de l'est dans la province d'Akwa Ibom. La logistique déteste modifier des services qui fonctionnent. Les intégrateurs logistiques sont installés physiquement à Douala car l'orchestration des flux import et export s'organise en réseau depuis la capitale économique du Cameroun. Toutefois, depuis quelques années, la congestion des terminaux s'additionne aux difficultés nautiques, alourdissant la note à payer pour un passage de la marchandise de moins en moins fluide malgré le déploiement du GUCE depuis 1999. Kribi pourrait donc devenir une alternative et compléter l'offre de Douala, en particulier sur certaines filières plus sensibles à la variable du temps. Plus qu'une substitution pure et simple de l'un par rapport à l'autre, le couple Kribi-Douala devrait apporter des solutions portuaires et logistiques complémentaires aux importateurs, exportateurs et entrepositaires localisés à Douala et sur le corridor de Yaoundé.

2) Kribi, port *greenfield* dénué de problématiques de congestion urbaine, va-t-il devenir un modèle de développement intégré dans une systémique territoriale où les zones logistiques attenantes pourraient nourrir une croissance locale intégrée ?

Avec moins d'une année d'exploitation commerciale sur les terminaux portuaires, il s'avère très compliqué d'avancer une réponse audacieuse à cette deuxième question. Il est cependant intéressant de relever que lors du séminaire, les travaux universitaires apportaient de nombreux éclairages sur les risques et les limites de ne pas dérouler une feuille de route stratégique planifiée sur le long terme incluant l'ensemble des parties prenantes, qu'elles soient publiques et privées. Cela soulève en filigrane l'épineux problème de la gouvernance inclusive que suggère un aménagement structurant de grande envergure. En 2018, le Port Autonome de Kribi a organisé deux séminaires réunissant les professionnels de filières essentielles au développement régional. Le secteur forestier d'une part, les industries du café et du cacao d'autre part ne peuvent se projeter sur

Kribi sans aménagements logistiques dans une zone censée favoriser l'implantation d'industrie et de services.

Une croissance locale intégrée exige une planification holistique, de la politique tarifaire du foncier logistique aux synergies industrielles entre les filières jusqu'aux programmes de formation aux métiers de demain. La zone logistique doit être une extension organisationnelle et stratégique de l'interface portuaire, à ceci près qu'elle génère plus de valeur ajoutée directe et indirecte qu'une simple manutention en bord-à-quai. La temporalité diffère car elle doit conjuguer les attentes immédiates du développement portuaire avec les croissances logistiques, manufacturières et industrielles des prochaines années.

Pour que Kribi ne soit pas victime de son succès dans les décennies à venir, des planifications foncières et immobilières doivent produire un schéma directeur régional intégré sur le long terme, avec des scénarios variables et adaptatifs pour anticiper les besoins et éviter les dérives « d'éléphants blancs logistiques ». La prospective et la stratégie deviennent deux disciplines qui permettent de travailler ces scénarios, de les qualifier et de les quantifier avec en perspective l'usage optimal des deniers publics dans des rationalités économique et sociétale pensées et projetées. L'accès à l'énergie, la mobilité, le traitement des déchets, la gestion écologique et environnementale des ressources naturelles, l'inclusion des populations rurales et forestières : un ensemble complexe de « variables » s'additionne dans une systémique régionale particulière qui fait que le complexe industrialo-portuaire de Kribi devient un moteur de développement régional.

3) Kribi, porte d'entrée géostratégique, va-t-il devenir une vraie *gateway* structurante par ses connectivités terrestres vers les marchés enclavés de la République Centrafricaine (RCA) et du Tchad et celles tout aussi ambitieuses pour rallier les potentiels gabonais et congolais ?

Lors d'une discussion informelle pendant la célébration des 40 ans de l'OPRAG<sup>3</sup> à Libreville en 2014, un professionnel aguerri de la logistique entrevoyait les bienfaits d'une saine compétition sous-régionale avec le futur port en eau profonde de Kribi si celui-ci incluait les connexions terrestres vers les marchés « naturels » du Gabon et du Congo. En 2017 à Dubaï, lors du sommet mondial de l'ATIBT<sup>4</sup>, les spécialistes forestiers rééditaient les mêmes attentes

3 OPRAG : Office des Ports et Rades du Gabon.

4 ATIBT : Association Technique Internationale des Bois Tropicaux.

concernant une « nouvelle porte de sortie logistique des flux à haute valeur ajoutée du Bassin Congo ». Ces deux exemples, à 4 années d'intervalle, révèlent autant l'attente que l'espoir liés à l'émergence de Kribi dans le panorama portuaire régional. Les mêmes attentes auraient sûrement pu être proférées pour les importateurs-exportateurs centrafricains, sud-tchadiens... et nord-camerounais. Depuis trop longtemps maintenant en Afrique subsaharienne, le déficit de maillage infrastructurel et l'absence de connectivités entre les routes déjà existantes préemptent un développement économique, sociétal et logistique durable. Cette constatation est encore plus prégnante dans le cas de Kribi car ce dernier-né sous-régional est censé soulager la congestion chronique camerounaise à Douala tout en créant de nouvelles opportunités logistiques concurrentielles aux solutions portuaires de Libreville, Port-Gentil et même de Pointe-Noire.

Sans un vrai plan de transport sous-régional qui transcende les frontières et réhabilite des possibles commerciaux, les échanges intra-régionaux de la zone Afrique du Centre resteront parmi les moins développés du monde<sup>5</sup>. Les frontières politiques, douanières et logistiques continueront d'amputer la compétitivité internationale des produits régionaux. Des ports *greenfield* comme Kribi peuvent devenir de nouveaux poumons logistiques tout autant qu'ils soient intégrés dans des plans de transport qui dépassent les seules aspirations d'une province ou même d'un Etat. Un opérateur intégrateur comme Bolloré multiplie avec succès les implantations portuaires de long des côtes africaines pour pallier en quelque sorte l'absence d'une véritable intégration terrestre régionale. Les volumétries sont dispersées et les agrégations de flux coûtent cher. Cela justifie sûrement pourquoi aucun grand intégrateur logistique européen ou asiatique n'investit massivement l'Afrique du Centre. Un vrai changement de paradigme s'impose pour ne pas répéter dans 20 ans ce que l'on dénonçait déjà il y a 20 ans.

Des avancées pratiques d'harmonisation comme par exemple l'OHADA<sup>6</sup> constituent de bonnes choses. Mais les exemples factuels sont trop peu nombreux. Alors, on peut conclure en s'interrogeant sur « après-demain » et questionner les effets structurants des futurs corridors « chinois » sur la ligne de partage des frets entre les ports de l'Est et ceux de l'Ouest de l'Afrique ! Ou quel rôle va (enfin) jouer la digitalisation dans le saut technologique majeur que pourrait

5 Alix Y. (2018), Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest-africaines, In M. Lihoussou & B. Steck (dirs.), *Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives*, coll. « Afrique Atlantique », Editions EMS, Caen, p. 149-172.

6 OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires.

incarner une logistique africaine 4.0 ?<sup>7</sup> Et si une « ubérisation des services de transport africains » devenait la révolution des pratiques qui permettrait (enfin) d'éradiquer les méfaits de la corruption<sup>8</sup> ?

Puisse le réseau *Afrique Atlantique* et puissent nos chercheurs praticiens continuer d'agiter les idées pour esquisser des éléments de réponses qui servent les prises de décisions de tous les acteurs du continent.

Bonne lecture à toutes et à tous !

---

7 Alix Y. (2018), L'Afrique portuaire : défis d'une croissance annoncée, Article n°21, UNCTAD *Transport and Trade Facilitation*, Newsletter N°78, Second Quarter 2018, Published July, 24th. <http://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1823>

8 Alix Y. (2016), *Histoires courtes maritimes et portuaires d'Afrique et d'ailleurs*, Editions EMS, Caen, 128 pages.

## Introduction générale

*Benjamin STECK*

Ce quatrième volume de la collection « Afrique Atlantique » est le fruit d'un colloque international qui s'est tenu à Kribi au Cameroun, en novembre 2017, colloque conduit par le professeur Mesmin Tchindjang de l'université de Yaoundé 1, avec l'appui particulier des autorités académiques et administratives locales et de celles du port de Kribi. La thématique de ce colloque portait sur la construction de la ville portuaire de demain, sur la façade atlantique de l'Afrique, dans une perspective qui se voulait prospective. Entendons, par cela, la démarche de recherche qui permet non de prévoir l'avenir, ce qui est totalement non scientifique, mais de proposer des scénarios de développement fondés sur des données rigoureuses traitées dans leur dynamique observée jusqu'alors et projetée vers l'avenir, selon des temporalités variées. Il s'agissait de dresser un état des lieux des villes portuaires d'aujourd'hui confrontées aux défis qu'elles doivent relever pour grandir, se moderniser, ancrer toujours davantage l'Afrique dans les échanges mondiaux, et, ce, tout en combinant deux impératifs parfois opposés : d'une part, satisfaire les demandes des opérateurs de l'économie maritime aux exigences accrues de fluidité ; d'autre part, satisfaire les légitimes attentes humaines des populations agrégées dans ces territoires urbains en grande partie structurés par leur port. Une quarantaine de communications y furent présentées, provenant d'intervenants universitaires et de professionnels publics et privés, acteurs de la vie des territoires, aux côtés des élus directement en charge du gouvernement de ces territoires. La diversité géographique des contributeurs et des contributions a permis un large tour d'horizon des problèmes qui sont apparus comme

communs à l'ensemble des cas présentés. Sont intervenus des contributeurs originaires du Cameroun, de la Côte-d'Ivoire, du Congo, du Bénin, du Gabon, du Togo, mais également de la France et de l'Allemagne. Précédant le colloque de Kribi dont est issu ce livre, se sont déjà tenus un colloque à Dakar en octobre 2015, et deux colloques à Cotonou, Marport 1 en 2015 et Marport 2 en 2016. Depuis lors, s'est tenu Marport 3 à Cotonou (2018) et s'annonce pour novembre 2019 un nouveau colloque à Abidjan.

## 1. L'Afrique atlantique

Rappelons brièvement ce qu'est le programme « Afrique Atlantique ». C'est une initiative hors institution de chercheurs, universitaires et professionnels, qui ont choisi, depuis quatre ans, de travailler ensemble, de façon volontairement informelle, ce qui n'est pas sans saveur quand certains voudraient bien voir disparaître l'informel dans la vie économique, si étranger à leurs modes de pensée et d'action. Cette initiative vise à faire évoluer les approches traditionnelles de l'Afrique, en insistant sur l'ancrage progressif et vivace de ce continent à la mondialisation maritime. Ce faisant, il s'agit d'entrer en compréhension de l'Afrique autrement que par les grilles habituelles de lecture, fondées sur des constats dépassés ou entachés par des présupposés péjoratifs aujourd'hui dénoncés ou par des images réductrices et trop souvent stigmatisantes (Courade, 2014, 2016). Il s'agit de démontrer que l'Afrique est un continent en mouvement, continent de mobilités humaines et de flux de biens, de capitaux, d'informations, un continent de circulation, beaucoup plus à l'aise dans les processus de mondialisation que ne le laissent supposer certaines statistiques et certaines représentations culturelles dominantes. Il est manifeste que l'Afrique ne tourne plus le dos à la mer, si tant est que ce fut le cas (Pélissier, 1990). Sur un plan plus théorique, il est question aussi de tirer les leçons des expériences africaines, afin de mieux comprendre les mécanismes de la mondialisation, tout autant dans ses dimensions techniques, économiques et financières que dans ses dimensions environnementales, géopolitiques et culturelles qui déterminent la structuration et la configuration actuelles des territoires portuaires africains et de leur hinterland. La ligne directrice et fédératrice de ceux qui participent à cette aventure scientifique et humaine, est de confronter de façon exigeante les déterminants économiques des évolutions en cours avec leurs effets sur les sociétés qui sont concernées. La logistique n'est pas seule-

ment une affaire de technicité. Elle interfère dans les évolutions morphologiques des villes portuaires, dans l'émergence de professions nouvelles, dans les déplacements de populations précaires, dans l'exercice même de la gestion optimale de la cité des hommes, plus communément dénommée la politique, dans la prise de conscience environnementale qui touche de plus en plus de personnes attentives à ce que leur milieu de vie ne devienne pas un milieu mortifère... Ainsi, même si le point de départ de nombre de travaux exposés dans ce livre, est le port ou la ville portuaire, d'autres entrées s'offrent aux lecteurs potentiels. Construire la ville portuaire de demain, c'est aussi rappeler aux responsables politiques et économiques que l'objectif de tous les programmes lancés, financés, inaugurés n'est pas seulement de doter les territoires d'outils logistiques puissants, efficaces, compétitifs. L'objectif qui doit être atteint est bien celui d'un développement pour le plus grand nombre, sinon pour tous, respectueux des êtres et des milieux dans leur irréductible singularité. Ambition qui suppose l'alliance des compétences des chercheurs universitaires et des opérateurs de terrain.

## **2. Problématique et objectif général**

La ville portuaire est un objet spatial, social, économique, politique à part entière, comme le soulignent les travaux de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Elle est à la fois maillon des chaînes logistiques mondialisées, interface entre l'extérieur et l'intérieur de l'Afrique, foyer dynamique de nouvelles configurations territoriales, métamorphosées par les processus productifs et le déploiement urbain. Quand bien même ces villes portuaires sont aussi reliées au monde par le transport aérien et par la révolution numérique, la mer demeure toutefois ce par quoi adviennent une pénétration accrue des produits manufacturés venus d'ailleurs et une sortie des ressources naturelles convoitées par tous. Elles se constituent, exigences de sécurité et de sûreté obligent, en enclaves des chaînes logistiques mondiales dans un territoire qui a une histoire, une culture, des pratiques du quotidien nécessairement singulières et qu'elles contribuent à transformer. Les littoraux se sont ainsi progressivement constitués en des lieux majeurs de la croissance démographique, spatiale et économique. Ils sont aussi le lieu où s'élabore une conscience environnementale active, posant la question du développement humain et durable de l'Afrique, tant les activités portuaires et industrielles qui leur sont liées, se révèlent être source de

nuisances, de pollutions, de risques. Les villes portuaires et leurs proximités littorales sont des lieux fragiles où le débordement accéléré des activités humaines rend urgente une réflexion scientifique sur les effets de l'importation de modèles économiques peu soucieux des milieux humains et des milieux naturels. Pour des raisons essentiellement pratiques, seuls les littoraux atlantiques de l'Afrique sont ici traités, offrant aussi une singularité liée à l'histoire, mais aussi, à l'émergence d'un monde atlantique qui ne se réduit pas à l'Atlantique Nord et qui est identifié très explicitement par les grands opérateurs maritimes mondialisés. Il ne s'agit pas d'élaborer des utopies, certes toujours bienvenues parce que stimulantes, innovantes et porteuses d'espoir. Il s'agit de peser sur les décisions qui sont ou seront prises concernant les littoraux africains, par des réflexions construites sur des démonstrations rigoureuses et solidement documentées, qui savent concilier l'éthique de responsabilité et l'éthique de conviction (Weber, ed.1995).

### **3. Les déclinaisons de la thématique fédératrice**

Les contributions en respect de la thématique générale et contenues dans ce livre s'inscrivent dans le cadre des thématiques suivantes.

#### ***3.1. Géostratégie et gouvernance des villes portuaires***

La première série d'interrogations soulevées dans ce livre concerne la place des villes portuaires dans la géostratégie mondiale, volontairement reliée aux modalités d'organisation et de fonctionnement de ces villes, autrement dit aux modalités de ce qui est dénommée désormais la gouvernance (Alix *et al.*, 2016). Les villes portuaires, en Afrique atlantique, sont sinon en droit du moins dans les faits les capitales des États littoraux, assurément par leur poids économique mais aussi par les multiples synergies qui se déploient entre acteurs publics et acteurs privés. Dans le même temps, elles sont inscrites dans les calculs géopolitiques qui président à la définition des politiques mondiales des grandes puissances (Guillaume, 2015 ; Grataloup, 2010). C'est par la mer que les processus de domination européenne se sont imposés. L'ouverture à la mer des États suppose donc une compréhension éclairée des enjeux de la maîtrise des océans. Or les États africains ont peu de moyens face aux puissances



mondiales dominant les mers, puissances qui désormais ne sont plus tellement les États en tant que tels mais les grandes sociétés mondialisées considérant le monde entier comme leur territoire d'action. Les richesses halieutiques, les gisements littoraux, les routes d'évacuation des ressources naturelles appellent une mobilisation des pouvoirs politiques s'ils ne veulent pas voir disparaître rapidement les richesses qui pourraient être le socle d'un développement endogène. Cette mobilisation doit également s'engager pour faire face aux actes de piraterie de plus en plus inquiétants au large, à l'insécurité croissante et à la délinquance ordinaire qui se déploie dans les villes portuaires. Ces évolutions vont de pair avec l'ancrage à l'unification du marché mondial. Quand la richesse circule, elle devient une proie pour ceux qui n'ont rien ou pas grand-chose ou pour ceux qui les manipulent. Cette maîtrise territoriale est un enjeu majeur pour le devenir des villes portuaires. Elle suppose des outils nouveaux, tels les systèmes complexes de suivi des navires en mer, permettant une traçabilité de l'acte même de la navigation, utile pour tous ceux qui sont chargés de la sécurité mais aussi pour tous les opérateurs de la chaîne logistique, y compris les chargeurs et les clients.

### ***3.2. Des littoraux entre mise en tourisme et économie portuaire***

Les villes portuaires africaines sont situées sur des routes maritimes qui desservent ou longent les côtes atlantiques de l'Afrique. Elles en sont les points de départ ou d'aboutissement. C'est par ces routes et par les ports qu'elles desservent que l'Afrique est reliée à la mondialisation économique. Les ports sont des nœuds de transports de par leur situation d'interface entre l'espace maritime et l'espace terrestre. Les mutations des villes portuaires sont, en grande partie, déterminées par les évolutions et les transformations du transport qu'il soit maritime ou terrestre. Traiter les questions que soulèvent le développement accéléré des ports, de leurs trafics, de leurs équipements, de la concurrence/complémentarité qui les relie, de l'attractivité qu'ils exercent sur les grands groupes mondialisés, suppose qu'on les replace dans un cadre plus général qui est celui de leurs impacts sur les aires urbaines qui les abritent, sur les modalités de leur organisation et de leur fonctionnement, sur les autres activités qui pourraient s'y déployer, sur les conditions de vie des êtres qui y résident et y travaillent... Les villes portuaires africaines sont les lieux majeurs d'implantation des industries mais également des activités tertiaires liées au développement des activités émergentes. L'une d'entre elles retient de plus en plus l'attention des respon-

sables politiques et des chercheurs : le tourisme littoral avec ses bienfaits et ses méfaits (Duhamel et Knafou, 2003). Une tension naît sur les littoraux entre la multiplication des zones portuaires toujours plus vastes et plus animées, celle des zones industrielles qui leur sont adjointes et celle des résidents toujours plus nombreux, d'un côté, et, de l'autre, la volonté de développer les activités touristiques, tout autant à destination d'un public national que d'un public international. Le tourisme que tous les pouvoirs invoquent de façon parfois incantatoire comme un secteur à développer, entre en compétition avec l'activité économique portuaire dont les finalités, les aménagements, les fonctionnements et la destination des retombées sont tout à fait à l'opposé de ce qui est souhaité par les touristes. Faire se rapprocher des contributions dédiées au tourisme et des contributions plus techniques sur les transports révèle ainsi un des enjeux principaux des réflexions qui doivent être conduites par les pouvoirs publics rapidement. Ils doivent mettre en place des modalités de conciliation entre deux ambitions, probablement complémentaires, mais aussi concurrentielles pour l'occupation et la transformation des milieux.

### ***3.3. Préoccupations, vulnérabilités et risques environnementaux***

Précisément, tel est l'objet de la troisième thématique mise en avant dans cet ouvrage. La ville portuaire de demain en Afrique atlantique, est confrontée à la nécessaire intégration des questions environnementales dans l'ensemble des projets, programmes, aménagements qui sont lancés un peu partout. Les nuisances liées à la gestion des activités existantes et suscitées par les projets d'implantation d'activités tout au long du littoral, à partir des mégapoles maritimes, appellent des approfondissements. C'est parce que les milieux littoraux sont des milieux riches mais fragiles, vulnérables, en partie déjà détruits, soumis à des processus érosifs accélérés, au recul du trait de côte, à la réduction des zones où s'opère la reproduction des espèces animales et de la flore littorale qu'il faut des actions urgentes pour enrayer les processus en cours. La question des aménagements portuaires perturbateurs des courants littoraux et destructeurs de ces milieux naturels vulnérables est au cœur de nombre de travaux dont certains sont présentés ici. Au-delà, et certaines contributions le soulignent fort opportunément, il faut envisager l'aménagement des villes portuaires à l'aune des contingences géographiques, géomorphologiques et mêmes géologiques auxquelles ces espaces sont exposés. Ces villes sont des territoires écotones. De ce fait, elles sont au cœur de dynamiques naturelles plurielles, inondation, séismes,

érosion côtière, dont l'inscription humaine incontrôlée participe parfois de l'aggravation et devient source de catastrophes aux dommages importants. Les impacts environnementaux liés à la logistique, à l'industrialisation et à l'urbanisation sont considérables et de mieux en mieux connus. Les efforts de planification entrepris pour contrer la dégradation déjà avancée de ces milieux littoraux existent, mais, semblent bien insuffisants pour stopper les dégradations pourtant dénoncées.

#### **4. Construire la ville portuaire de demain un défi**

La recherche sur les villes portuaires en tant qu'elles sont les lieux de mise en relation d'un ailleurs dont l'échelle de mesure est le monde et un ici qui est fait de proximité familière, doit dépasser la seule approche fonctionnelle de la logistique dans ses maillons maritime et portuaire. Certes beaucoup reste à décrypter dans la rapide évolution des techniques de transport, de manutention, de construction des infrastructures, de transmission des documents afférents à tout acte d'échanges, de gouvernance des ports... Le port demeure un objet scientifique de premier ordre pour les chercheurs en sciences humaines et sociales. Mais ce qui doit guider le travail du chercheur, c'est aussi l'étude de la mutation sociale et culturelle profonde qu'impose cette irruption de la mondialisation maritime dans des sociétés certes avides de modernité mais profondément perturbées dans leur relation aux autres par des logiques qui ne sont pas celles de la solidarité traditionnelle. Par ailleurs, au moment même où la mondialisation semble abolir les découpages territoriaux sur lesquels prend corps la souveraineté qui définit l'Etat, les populations touchées directement par ce qu'elles ressentent comme un abandon de la maîtrise de leur devenir, expriment une inquiétude, voire un rejet d'une telle évolution. Le local qui est le lieu où se vit au quotidien le global se réveille et la ville portuaire en est le foyer incandescent. Pour aller encore plus loin, il serait bon que des chercheurs se penchent sur le rapport des sociétés africaines à la mer. De la sédentarité des paysans et du nomadisme des éleveurs continentaux à la fluidité maritime dans toutes ses dimensions, se pose la question d'un passage déstabilisant. Certes il y a toujours eu des sociétés littorales et maritimes mais leur poids dans la construction de l'Afrique n'a jamais été décisif. Désormais les villes portuaires sont les lieux où s'élaborent les décisions majeures. Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique, c'est aussi se pencher sur

les modalités de ce passage qu'il serait souhaitable d'approfondir pour mieux comprendre les interpellations précédentes et permettre une meilleure maîtrise par les Africains de leur ancrage à la mondialisation maritime.

### ***Références bibliographiques***

- Alix Y., Comtois C. & Delsalle B. (2014), *Port city governance*, coll. « Les Océanides », Fondation SEFACIL, AIVP, éditions EMS.
- Courade G. (2014), *Les Afriques au défi du XXI<sup>e</sup> siècle*, Belin.
- Courade G. (2016), *L'Afrique des idées reçues*, Belin.
- Duhamel P. et Knafou R. (2003), *Tourisme et littoral : intérêts et limites d'une mise en relation*, (Tourism and coastline: interests and limits about a relationship), *Annales de Géographie*, t. 112, n°629, Tourisme et patrimoine, 47-67.
- Grataloup C. (2010), *Géohistoire de la mondialisation : Le temps long du monde*, 2<sup>e</sup> édition, Armand Colin.
- Guillaume J. (dir.), (2015), *Espaces maritimes et territoires marins*, Ellipses, 240 p.
- Pélissier P. (1990), *Post-scriptum à Rivages. L'Afrique tourne-t-elle le dos à la mer ?*, *Cahiers d'Études africaines*, 117, 7-15.
- Weber M. (1995), *Le savant et le politique*, Plon, 10/18, Paris.