

Le mot des initiateurs

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN et Akou Don Franck Valery LOBA
Institut de Géographie Tropicale
Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire*

Le présent ouvrage *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, qui fait suite au premier intitulé *Le port dans la ville*, est le fruit d'une seconde expérience scientifique qui nous rassemble voilà déjà deux ans, autour de la problématique des relations ville-port. Cet opus nous donne d'avancer en eaux profondes dans le domaine de la publication scientifique.

En effet, ce second volume a réuni un faisceau de chercheurs de divers horizons, qui ont trouvé dans le cadre de cet ouvrage collectif, un espace d'échanges et de partage d'expériences. C'est le lieu de saluer la fondation SEFACIL qui est constamment à nos côtés, depuis la première expérience amorcée dans le courant de l'année 2016. Au Délégué Général de ladite fondation, Dr Yann ALIX, nous réitérons notre infinie reconnaissance pour son implication personnelle dans ce projet. Nous marquons notre profonde gratitude au Professeur émérite Benjamin STECK, Directeur de la collection « Afrique Atlantique » qui a accepté d'héberger cet ouvrage et qui s'est personnellement impliqué dans son élaboration.

Merci à nos collègues d'Italie, du Canada, du Cameroun, du Bénin, du Gabon, du Togo et de la Côte-d'Ivoire, qui de par leur contribution, ont donné forme et vie à notre initiative commune. Chers collègues, trouvez au-delà des mots l'expression de notre gratitude. La confiance à nous manifester est la preuve que la science est fédératrice et sait rassembler même au-delà des frontières, mais aussi

la parfaite illustration de la pertinence de la problématique soulevée par notre projet.

Nos remerciements vont également à la Présidence de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (UFHB), à l'UFR des Sciences de l'Homme et de la Société (SHS), à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), à sa direction et à tout son corps professoral. Merci pour votre implication dans la réalisation de ce projet.

Une mention toute particulière aux membres des comités scientifique et de lecture, dont la détermination et l'acharnement au travail nous ont permis de relever le défi et de réussir cet autre challenge.

Nous terminons en réitérant l'importance de la nécessaire redéfinition de la ville portuaire et ce, au vu des mutations structurelles et sociales du contexte mondiale actuel. La mer ouvre de plus en plus de routes, initie une foule d'interactions sur les façades littorales, imposant ainsi de nouvelles logiques aux ports et aux villes qui les abritent. Consacrer donc ce volume, troisième opus de la collection « Afrique Atlantique », à la force de travail dans l'univers portuaire et péri-portuaire, ambitionne en toute légitimité, mettre en évidence et faire comprendre son apport à cette nouvelle contextualisation des relations ville-port, sur le plan de l'offre d'emploi, de la puissance de la main-d'œuvre et des effets qui en résultent. La géographie contemporaine doit s'impliquer davantage dans cette réflexion ou les logiques des interactions aboutissent à la construction de nouveaux espaces urbains structurellement et économiquement plus complexes.

Merci à tous et bonne lecture.

Préface

Yann ALIX
Fondation SEFACIL (France)

Les métropoles portuaires subsahariennes demeurent les poumons économiques et sociétaux pour des Nations toujours largement tributaires des échanges intercontinentaux. La concentration des populations sur les franges littorales du continent s'accélère dans la perspective de trouver un meilleur cadre de vie grâce à une activité professionnelle pérenne. Les interfaces portuaires occupent une place de choix dans l'attractivité de ces territoires. Ils magnétisent en quelque sorte les espoirs de trouver un emploi, que ce soit dans un secteur informel toujours incontournable ou, de manière nettement plus structurante, un « vrai » emploi dans une autorité publique liée au transport et à la logistique.

Avec le transfert de responsabilité et d'opération des activités conteneurisées vers le secteur privé au milieu des années 2000 dans la plupart des ports subsahariens, la professionnalisation des emplois dockers fut une manne d'emplois très importante. La manutention conteneurisée continue de générer des emplois stables qui eux-mêmes permettent de faire vivre des familles qui habitent dans des territoires souvent à proximité des terminaux portuaires.

Dorénavant, des records de productivité se battent sur les terminaux à conteneurs d'Abidjan, de Cotonou ou de Tema, mettant en perspective un vrai rattrapage qui n'est pas uniquement dû à une plus grande mécanisation, un outillage plus adapté et des procédures optimisées. Il repose sur la capacité humaine et le professionnalisme des forces de travail locales, formées dorénavant aux meilleurs standards internationaux. Fait caractéristique de la main-d'œuvre portuaire

africaine, elle demeure socialement stable, avec de faibles perturbations dues à des mouvements de grèves. L'héritage syndical et le corporatisme historique n'ont que peu de prise sur les activités quotidiennes du port. Cela n'empêche pas de relever de profonds dysfonctionnements, selon que l'on manutentionne des marchandises générales diverses, des conteneurs ou des marchandises en vrac.

L'ouvrage *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires* apporte un éclairage précieux sur la diversité des typologies de métiers, de services et de plus-value que génère une communauté portuaire africaine. Les interrelations entre le port, la ville et ses habitants demeurent organiques, pour ne pas dire charnelles tant les intensités d'actions sont vives. Cette interaction dynamique s'ajuste, mue et évolue en fonction des opportunités d'emplois et du développement des services. Un écosystème bouillonnant vit du port alors que la communauté portuaire ne saurait faire fructifier ses installations sans la disponibilité de forces vives agiles. Les ports et leurs communautés d'acteurs demeurent bien souvent les plus gros employeurs nationaux ; que les travailleurs soient issus de la fonction publique ou non, qu'ils soient comptabilisés dans le secteur formel ou s'activent dans la diversité des profils de l'informel.

Ce que l'on qualifie parfois à tort « d'activités péri-portuaires » reste la caractéristique fondamentale du paysage portuaire du continent. Petits commerces, restauration, coursiers, services aux camions en transit, vente à la sauvette : une somme considérable de valeur économique et sociétale se crée chaque jour au gré des mouvements de marchandises qui entrent, se transforment et sortent des territoires portuaires. Quand l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a imposé une sécurisation de ces mêmes territoires portuaires via le Code ISPS, les autorités portuaires ont dû « faire un grand ménage » qui eut comme incidence de mieux organiser les espaces en localisant, par exemple, les services de restauration dans des lieux dédiés, mieux équipés et plus salubres. Mais il n'en demeure pas moins que les métropoles portuaires africaines présentent toujours ce formidable capharnaüm productif où les valeurs ajoutées finissent par s'agréger à chaque étape de l'importation, de l'exportation et de la transformation d'une marchandise.

Avec des taux de croissance supérieurs à 5 % et des perspectives encore plus prometteuses pour certaines communautés portuaires, les défis persistent cependant. Pollutions environnementales, pression et spéculation foncières, congestion routière et accidentologie, et même tensions raciales et ethniques avec les stationnements pro-

longés des camions sahéliens en transit, la somme des externalités peut se transformer en poudrière sociale. Pour les acteurs portuaires, tout cela se traduit la plupart du temps en perte d'efficacité, de productivité et de fiabilité. Le sujet particulier de la congestion métropolitaine est à l'agenda des acteurs publics sous la pression du mécontentement des acteurs privés... et des populations riveraines. Cela suppose de disposer de visions stratégiques basées sur des diagnostics que plusieurs des contributions du présent ouvrage étayent d'analyses de terrain.

Le politique ne peut rien seul. Un dialogue multipartite doit s'engager rapidement pour que milieux portuaires et péri-portuaires restent des cœurs de croissance. Il implique :

- les décideurs et planificateurs publics ;
- la communauté d'affaires de l'écosystème maritime, portuaire et logistique ;
- la société civile et les riverains ; et, sans être exhaustif ;
- les experts universitaires ou encore les spécialistes-observateurs des ONG.

Le maître-mot qui revient dans ces perspectives stratégiques est gouvernance. Les écosystèmes portuaires du continent doivent devenir les vitrines d'un développement inclusif et visionnaire. Les dialogues et rapports de force entre toutes les forces vives des chaînes de valeur africaines supposent des organes de gouvernance adaptés, ouverts et décisionnaires. La force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires exprime très rarement ses revendications et ses aspirations. Une compréhension politique de ces enjeux fondamentaux s'avère déterminante pour la construction sociétale, économique et environnementale de la plupart des Nations du continent africain.

Puisse ce nouvel opus, qui regroupe les contributions d'universitaires africains, européens, canadiens et coordonné par N'guessan Atsé Alexis Bernard et Akou Don Franck Valéry Loba, apporter des pistes de réflexions à toute la communauté portuaire et péri-portuaire du continent, voire même d'ailleurs. Les travaux de recherche, essentiellement menés au contact direct avec les protagonistes de l'action portuaire, apportent des préconisations pratiques. La fondation SEFACIL a fait le pari de construire des passerelles entre le savoir appliqué du monde académique et les besoins opérationnels des professionnels maritimes, portuaires et logistiques. Les 14 chapitres

présentés avec efficacité et rigueur dans ce tome 3 de la collection « Afrique Atlantique » en sont une nouvelle illustration.