

Préface

*Colonel Karim COULIBALY,
Administrateur Général des Affaires Maritimes et Portuaires
Graduate MDE Business School/IESE de Barcelone
Directeur Général de l'ARSTM
Abidjan – République de Côte d'Ivoire*

L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) est une vénérable institution d'enseignement et de formation, à vocation internationale, destinée à préparer les futurs navigants et professionnels de la mer des 15 pays et partenaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et du Golfe de Guinée. Organe spécialisé de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'ARSTM constitue un lieu de création de savoir et de savoir-faire, et de plus en plus de recherche en partenariat avec le tissu économique et entrepreneurial africain.

Le CREMPOL, Centre de Recherche Maritime, Portuaire et Logistique lancé officiellement le 18 octobre 2018, marque la concrétisation d'un projet longtemps caressé par l'ARSTM à savoir, la mise en place d'un centre dédié à la Recherche. Cette volonté apparaît clairement dans notre plan stratégique dont la vision est de « faire de l'ARSTM une Institution de référence au cœur des enjeux maritimes mondiaux » ainsi que dans la politique qualité dont le second axe stratégique est : « promouvoir la recherche et développement ».

Dans le cadre des activités du CREMPOL, Monsieur Yann ALIX, chercheur associé à l'ARSTM et Délégué Général de la Fondation SEACIL, nous a mis à contribution pour assurer la co-direction du

Tome VI de la collection «Afrique Atlantique», dont trois piliers en constituent les fondations :

- Le premier est Denis CORDEL, infatigable passeur de connaissances opérationnelles et pratiques sur la logistique maritime et portuaire depuis plus de 35 ans. Son installation à Abidjan en facilite grandement l'implication auprès de nos étudiants, mais aussi de nos enseignants et de nos chercheurs ;
- Le deuxième pilier est aussi Abidjanais, en la personne du jeune Professeur Alexis N'GUESSAN, Maître de Conférences (CAMES) au département de géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny. Alexis consolide l'équipe du CREMPOL avec ses travaux de recherche sur la gouvernance portuaire, la gouvernance des villes portuaires et des milieux maritimes, les réseaux maritimes et les corridors de transport subsahariens ; et ;
- Le troisième pilier est le Directeur Général de l'ARSTM que je suis, car je crois en la qualité supérieure des synergies entre des professionnels engagés, passionnés et fidèles.

Cet ouvrage sur les ports secs constitue un nouveau jalon de la coopération entre l'ARSTM et la Fondation SEFACIL. 6^e volume de la collection « Afrique Atlantique », cet engagement pris par le CREMPOL résulte des premiers travaux qui ont animé nos équipes, malgré les contraintes pandémiques. Le séminaire de recherche tenu dans les locaux de l'ARSTM en avril 2021 a donné l'occasion de se retrouver, pour partager les premiers résultats que l'on a jugés suffisamment encourageants pour se lancer dans l'aventure d'une co-direction d'ouvrage.

Alexis N'GUESSAN, Denis CORDEL et moi-même avons accepté de relever le défi, car la thématique des ports secs est au cœur des problématiques de facilitation et d'accélération des échanges commerciaux entre les Nations d'Afrique. Avec l'entrée en vigueur de la ZLECAf le 1^{er} janvier 2021, un nouvel élan se matérialise pour que les marchés intra et inter-africains prennent leur envol et stimulent des fluidités commerciales synonymes de création de valeur, pour toutes les africaines et tous les africains. Et cela s'avère d'autant plus critique si l'on se réfère aux territoires intérieurs et enclavés qui ont besoin de plus de connectivité pour simplifier la mobilité des personnes, des biens et des capitaux. Il en va de la lutte contre la pauvreté, car la logistique est un vecteur de richesse, en permettant de mieux acheter et de mieux vendre, tout en réduisant le plus que possible les coûts de transport et de transaction.

Ce sixième tome assemble des travaux qui proviennent en priorité et en majorité de nos élites intellectuelles et universitaires. Le travail de la collection «Afrique Atlantique» rejoint celui de l'ARSTM : *transmettre de la connaissance pour élever les compétences et ainsi donner les meilleures chances à notre jeunesse africaine.*

La crise pandémique a révélé une chose cruciale au monde entier : *notre civilisation nomade repose sur la robustesse et la fiabilité des réseaux logistiques, du chargeur jusqu'au consommateur final.* Le logisticien, l'organisateur de transport, le gestionnaire d'infrastructure : tous ont en commun un socle de connaissances issues de disciplines que l'on enseigne à l'ARSTM, et que l'on diffuse dans le monde entier avec la Fondation SEFACIL.

De la Côte d'Ivoire au Gabon, du Bénin au Cameroun, du Togo à la Guinée, cet ouvrage collectif apporte un éclairage précieux sur le développement des ports secs, outils prégnants d'une diffusion des valeurs créées sur les territoires productifs du continent. Souvent continuum des ports maritimes mais aussi infrastructures structurantes des zones les plus enclavées, les ports secs continuent d'évoluer pour offrir toujours plus de services aux utilisateurs logistiques et usagers économiques. C'est pourquoi, il s'imposait que le CREMPOL et l'ARSTM s'associent à l'Université Félix Houphouët-Boigny et la Fondation SEFACIL pour l'édition de cet ouvrage. Des modules de formation et de renforcement des capacités professionnelles pourront se nourrir des textes et analyses proposés.

Enseignants, étudiants, décideurs publics, entreprises publiques et privés, investisseurs et entrepreneurs, cet ouvrage a été pensé pour vous afin que nous soyons toutes et tous, mieux préparés pour dépasser l'émergence et faire en sorte que le continent africain s'impose comme un pivot central d'une nouvelle mondialisation plus vertueuse, plus respectueuse et plus durable.

En ma qualité de Directeur Général de l'ARSTM, je souhaite conclure ces propos liminaires en adressant mes plus sincères remerciements à tous les membres du comité scientifique ainsi qu'à toutes les personnes qui ont mobilisé leur temps et leurs compétences pour relire et amender chaque texte soumis par les contributeurs.

Capsule inaugurale

*Stéphane ADJINON,
Conseiller technique, Ministre de l'économie maritime,
de la pêche et de la protection côtière, Lomé, TOGO*

Introduction

À première vue, le Togo avec 55 kilomètres de façade côtière demeure un «petit pays maritime» du Golfe de Guinée. Pourtant son seul port commercial, le Port Autonome de Lomé, niché dans la plus grande ville du pays, capitale politique et poumon économique d'une Nation de 7,9 millions d'habitants, a réalisé un trafic total de 26 millions de tonnes en 2020 et atteint un niveau de 1,7 million de conteneurs manutentionnés.

Il faut dire que le Togo, l'un des plus petits pays d'Afrique, est l'une des plaques tournantes du commerce dans la région. En effet, dans la contrainte de ses frontières, le Togo a trouvé une opportunité : devenir un pays de transit. En cela, il bénéficie indirectement des faiblesses de ses voisins, qu'il s'agisse d'instabilité politique, d'interdictions commerciales ou d'infrastructures portuaires congestionnées. Ce statut du Togo vient de la vision des dirigeants du pays pour qui de par sa petite taille, le Togo devait devenir un carrefour commercial et ont orienté leurs politiques en ce sens.

Le développement des infrastructures portuaires et routières ne pouvait que jouer un rôle primordial dans cette quête. Le Togo s'est donc évertué au cours de la dernière décennie à améliorer ses in-

frastructures pour atteindre et affermir un statut de hub régional de commerce.

Ce challenge atteint, le Togo s'est attaqué à un tout autre chantier, l'opérationnalisation d'un tout nouveau port sec adossé à une zone économique spéciale : la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA). Le but étant d'une part de faire face et anticiper la congestion du port qui est victime de son succès, et d'autre part de créer un véritable pôle logistique bénéficiant à un bon nombre de secteurs, autour de cette plateforme.

Dans ce qui suit, on examinera la mutation du circuit logistique togolais suite à la mise en place du port sec de la PIA. On exposera ensuite les réflexions sur les probables évolutions de la gouvernance portuaire entraînées par la mise en place de la PIA.

1. La mutation du circuit logistique togolais suite à la mise en place du port sec de la PIA

Dans le cadre du partenariat entre l'État togolais et Arise IIP pour la mise en place de la Plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA) (Figure 1, p. 18), la première phase du projet comprend notamment un port sec d'une capacité de 12 500 conteneurs et un parking pour 700 camions. Ce port sec et le parking à camions serviront de relais entre le port de Lomé et les camions qui transitent vers et depuis les pays de l'hinterland. Les objectifs affichés sont multiples :

- Réduire la congestion dans la zone du port de Lomé ;
- Éliminer le stationnement illégal des camions dans la ville de Lomé ;
- Permettre une réduction du nombre d'accidents de la circulation dans la ville et sur la nationale N 1 ;
- Organiser et rationaliser les activités logistiques induites par les activités portuaires ;
- Favoriser un marché équitable et équilibré pour l'importation et l'exportation de marchandises ;
- Réduire les activités et actes illicites associés au secteur.

Afin de favoriser la mise en œuvre de ce changement, un décret présidentiel a été promulgué portant création d'un parking de camions de transport de marchandises et d'un port sec franc au sein de la plateforme industrielle intégrée d'Adétikopé. Ce décret entérine

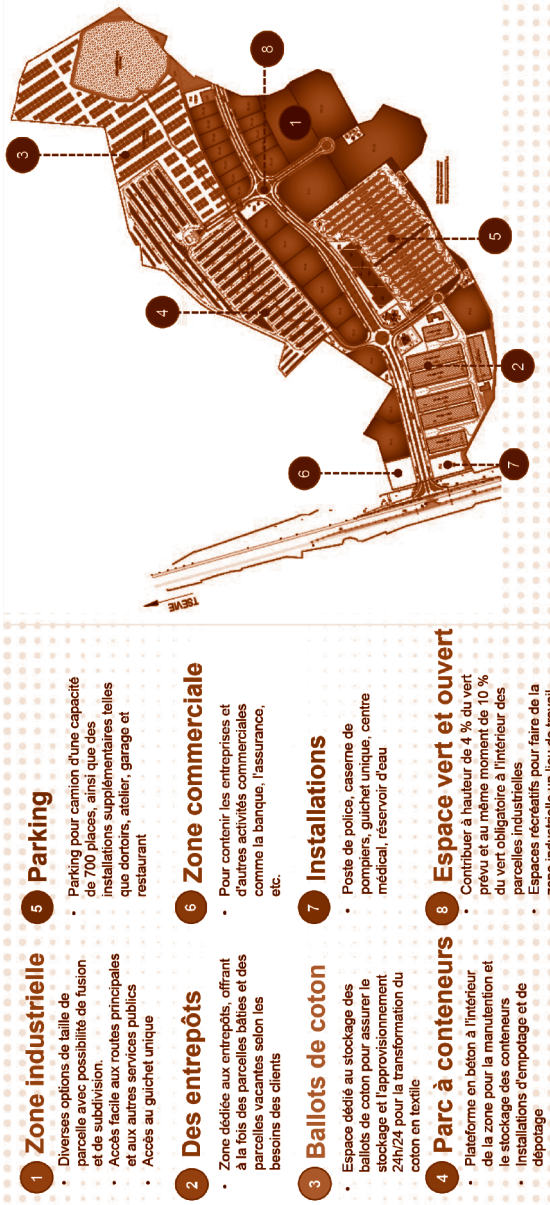
donc la création du port sec franc et d'un parking à camions, mais surtout fait de ce port sec, le point d'arrêt des marchandises en transit en provenance ou à destination du Port de Lomé. De plus, il porte interdiction des stationnements de camions en bordure de route en faisant du parking à camions de la PIA la seule aire de stationnement pour les camions en transit.

À cela il faut ajouter une innovation qui est l'obligation faite aux concessionnaires des terminaux de manutention, aux douanes et au guichet unique d'interconnecter leurs systèmes informatiques à celui de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA).

Ce décret permettra concrètement à l'État togolais de réduire la congestion croissante du port, victime de son succès et les accidents et autres désagréments inhérents au stationnement anarchique des camions de marchandises. L'État togolais place de grandes ambitions en cette plateforme qui lui générera des revenus supplémentaires, rendra – et cela est essentiel – le secteur logistique plus concurrentiel et donc le corridor togolais plus attractif, permettra un contrôle accru de la circulation des camions de marchandises.

Il est certain que l'État a également un rôle majeur à jouer tout d'abord auprès des concessionnaires existants pour les fédérer autour du projet, et surtout pour impulser un vaste chantier de conduite du changement auprès des acteurs du circuit logistique togolais. L'État ne sera évidemment pas l'unique gagnant de la mise en place du port sec de la PIA. Ainsi, les concessionnaires portuaires et les compagnies maritimes bénéficieront d'une productivité accrue des quais, laissant entrevoir la possibilité d'un plus grand nombre d'escales de navires.

Figure 1 : Vue d'ensemble des principaux zonages de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA) au Togo



2. Réflexions sur les probables évolutions de la gouvernance portuaire

2.1. *Le port sec, un « embranchement » du port*

Le port sec de la PIA s'inscrit résolument dans la 4^e génération de port sec, en cela qu'il est d'une part indissociable du Port de Lomé, mais d'autre part, un noyau autour duquel sont appelés à se greffer de véritables pôles industrialo-logistiques. Fort de ce double aspect, le port sec doit être connecté au port à la fois par des infrastructures physiques (réseau routier, réseau ferroviaire), mais également par des infrastructures numériques (IoT, Big Data, Blockchain, Open Data, etc.). Ces deux natures d'infrastructure sont primordiales pour assurer une fluidité et une fiabilité logistique.

Les infrastructures numériques sont essentielles pour le port, celui-ci n'étant qu'un nœud d'une chaîne logistique complexe impliquant un certain nombre d'interactions; la numérisation est essentielle pour améliorer la compétitivité de cette chaîne. Elles impliquent indubitablement une maturité technologique non seulement de l'autorité portuaire et des terminaux, mais également des autres acteurs du corridor logistique. Dans un pays en développement à l'instar du Togo, atteindre cette maturité sur des technologies de pointe n'est pas chose aisée pour les acteurs logistiques tels que les transitaires, les consignataires ou les transporteurs.

Une approche fédérative serait la mise en place d'un Port Community System, c'est-à-dire une plateforme collaborative digitale neutre qui optimise, automatise et sécurise tous les process liés au passage de la marchandise, qui intégrerait tous ces aspects de pointe et serait assez modulable pour permettre aux acteurs de s'y interfacer et de bénéficier de ses avancées à l'aide d'un gateway.

2.2. *L'avènement du port sec et la mutation du modèle des terminaux portuaires*

Il est à noter qu'avec l'avènement de la 4^e génération de port sec à laquelle appartient la PIA, on assiste à un changement de paradigme, en particulier dans le secteur portuaire en Afrique subsaharienne.

Historiquement en Afrique subsaharienne, un certain nombre d'opérateurs de terminaux fonctionnaient sur un modèle inédit et propre à cette région. En effet, ces opérateurs en début de projet ré-

alisaient des investissements conséquents et de bonnes factures dans les infrastructures de manutention, puis au cours de l'exploitation du terminal concentraient leurs investissements sur les aires de stockage et de stationnement, cela s'expliquant par le fait qu'un certain nombre de ports ouest-africains, dont Lomé, sont des plateformes flottantes pour les négociants qui y entreposent leurs marchandises le temps de trouver preneur.

Factuellement, le fait pour les opérateurs d'investir dans ces infrastructures de stockage et stationnement au lieu d'infrastructures de manutention fait progressivement perdre aux terminaux leurs célérités et favorise la congestion. L'arrivée des ports secs de 4^e génération est donc une aubaine pour voir se renverser cette tendance. En effet, l'évacuation rapide des conteneurs vers les ports secs fait que le modèle n'est plus viable pour les terminaux à conteneurs, qui vont résolument revenir à un modèle plus classique et plus en ligne avec les objectifs de l'autorité portuaire.

Comité scientifique

ALIX Yann, Délégué Général, Fondation SEFACIL et Senior Manager, Abington Advisory, France.

AKA Kouadio Akou, Directeur de Recherche, Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU), Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

ASSI-KAUDHJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BOIGIBAUT Louis (Dr), HEC Paris, France.

BOSSON Eby Joseph, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

CORDEL Denis, PDG, DATOPI, Côte d'Ivoire.

COULIBALY Karim, DG, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire.

DIBI-ANOAH Agoh Pauline, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

GUERRERO David, Maître de Conférences, Université Gustave EIFFEL, France.

HOUNTO Armand, Expert Consultant, Cabinet International Trade Partners, Canada.

KAMBIRE Bébé, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

KOFFI-YEBOUE Stéphane, Maître de Conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valery, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

MADOUNGOU Ndjeunda Guy Merlo, Maître de Recherche, CENAREST, Gabon.

MBAHA Pascal, Maître de Conférences, Université de Yaoundé I, Cameroun.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

NDJAMBOU Léandre Edgard, Maître de Conférences, Université Omar Bongo, Gabon.

OURA Kouadio Raphaël, Maître de Recherche, Centre de Recherche pour le Développement, Côte d'Ivoire.

SEKA Aba Clément (Dr), Juriste, Cabinet d'avocats OUATTARA-BOGUI et Associés, Côte d'Ivoire.

STECK Benjamin, Professeur Émérite, Université du Havre, France.

TAPE Bidi Jean, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

VIMENYO Messan, Maître de Conférences, Université de Lomé, Togo.

WOESSNER Raymond, Professeur, Université Paris Sorbonne (Paris IV), France.

Comité de lecture

ALIX Yann, Délégué Général, Fondation SEFACIL et Senior Manager, Abington Advisory, France.

ASSI-KAUDHJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BAMBA Naférina, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire.

BOIGIBAUT Louis (Dr), HEC Paris, France.

BOSSON Eby Joseph, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

GUERRERO David, Maître de Conférences, Université Gustave EIFFEL, France.

HOUNTO Armand, Expert Consultant, Cabinet International Trade Partners, Canada.

KAMBIRE Bébé, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

KOFFI-YEBOUE Stéphane, Maître de Conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valery, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

MONKOTAN Espérance Sètonджи, Juriste d'entreprise, Bénin.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

OURA Kouadio Raphaël, Maître de Recherche, Centre de Recherche pour le Développement, Côte d'Ivoire.

STECK Benjamin, Professeur Émérite, Université du Havre, France.

VIMENYO Messan, Maître de Conférences, Université de Lomé, Togo.

WOESSNER Raymond, Professeur, Université Paris Sorbonne (Paris IV), France.

Introduction

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN,
Enseignant-Chercheur, Maître de Conférences (CAMES)
Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire*

Les ports secs, tout comme les ports maritimes, sont des points de passage stratégiques pour les marchandises dans l'hinterland. Le port sec tient son origine du monde de la plaisance avec le développement de « ports secs » aux Etats-Unis dans les années 1960 (Yann Alix, 2021, p. 1). Dans un contexte de congestion des ports maritimes liée en partie à la dynamique du commerce international et à l'interconnexion des économies, de difficultés de passage au niveau des corridors, d'encombrement des villes portuaires, la solution des terminaux intermodaux ou multimodaux à l'intérieur des terres s'est imposée au fil du temps. Ces terminaux connectés par la route ou le rail à un port maritime, opèrent comme des centres de transbordement de cargaisons maritimes vers les destinations à l'intérieur des terres.

Ces installations en plein développement en Afrique en général et dans les territoires de l'Afrique Atlantique en particulier, ont des visées géostratégiques en termes de rapprochement des services logistiques des pays de l'hinterland, de création de nouveaux marchés capables de mobiliser l'économie productive locale, d'accueillir le trop plein des ports maritimes et de servir de plaque tournante dans le processus d'intégration sous-régionale tant souhaité. Aborder la question des ports secs dans une vision d'accélération socio-économique, plonge dans la réflexion pour co-construire des espaces impactés par l'édification et l'exploitation de plateformes créatrices de richesses, pas que pour les opérateurs classiques de métier, mais

également pour les populations qui vivent dans le rayon de ces infrastructures logistiques.

Pour apporter un éclairage sur cette question sensible et essentielle des ports secs, cet ouvrage se propose d'exposer les réflexions d'éminents chercheurs et professionnels du domaine des transports et de la logistique. Il met en tandem des concepts théoriques et méthodologiques appliqués aux expériences vécues des réalités africaines et d'ailleurs, dans un corpus scindé en trois parties.

La première partie intitulée « Du concept à sa définition : évolution structurelle et fonctionnelle des ports secs en Afrique Subsaharienne » regroupe trois contributions. Celles-ci font le point des fondamentaux des ports secs et de leur implémentation en contexte africain en général et subsaharien en particulier.

Dans le chapitre 1 co-signé par Yann ALIX et Denis CORDEL, nous entrons dans les fondamentaux des ports secs en Afrique Subsaharienne à travers « Introduction et considérations générales sur les ports secs en Afrique Atlantique ». En effet, la réalité des villes portuaires en Afrique Subsaharienne met en évidence des cités macrocéphales dans lesquelles les ports sont ceinturés de part et d'autre. Cette situation les met dans une position inconfortable. Celle-ci est synonyme de congestion, d'embouteillages, etc. qui impactent négativement les performances portuaires. Une solution alternative est in fine le déploiement de zones tampons, de préférence à la périphérie des métropoles portuaires. Ces zones tampons connues sous le nom de ports secs, de zones logistiques, de ports intérieurs, connaissent une vulgarisation ces dernières années. On distingue cinq générations de ports secs qui se caractérisent chacune par des particularités spécifiques, alliant à la fois des aspects logistiques, techniques, opérationnels, spatiaux et environnementaux.

Le chapitre 2 d'Alexandre LAVISSIERE et de Charles de CORBIERE évoque la question des ports francs, concept développé depuis l'Antiquité par les Romains et les Chinois. Ce concept de port franc actualisé se met en évidence en tant que concept transversal. Il renvoie tantôt à la fonction logistique, tantôt à la notion de port sec, tantôt à la notion de cluster logistique. Entre plusieurs lignes, les auteurs dressent les avantages et facteurs limitants des ports francs. Les avantages pour la chaîne logistique s'apprécient au niveau des formalités douanières, de trésorerie, d'accès du propriétaire à la marchandise etc. En termes de distance, le port franc accorde de nombreux avantages largement argumentés. Pour faire corps avec les réalités africaines, les auteurs soulignent l'importance des ports francs

pour l'Afrique en s'appuyant sur plusieurs exemples. Ils mettent particulièrement en évidence l'ancrage de la logistique dans les activités des ports francs, des zones franches par ricochet, avec une ouverture sur les clusters logistiques durables de demain.

La troisième contribution (chapitre 3) est l'œuvre de Suzanne APITSA et Brigitte DAUDET, qui nous entretiennent sur le sujet suivant « Pistes de réflexion pour la gestion des ports secs en Afrique Atlantique ». Il y est question de l'introduction du concept de résilience dans la gestion des ports secs. Le concept de port sec prend de l'ampleur sur le continent africain, en réponse à la congestion portuaire et aux problèmes de fluidité des trafics dans les agglomérations portuaires. À partir des études de cas d'Abidjan, de Cotonou, de Douala et de Kribi, les auteures mettent en évidence la position de ces capitales portuaires à la croisée des réalités mentionnées en sus. Comment s'appuyer sur les ports secs pour faciliter la fluidité des échanges entre les ports maritimes et les pays enclavés ? Des pistes de réflexion pratiques et pragmatiques à travers la capacité d'absorption, la capacité de renouvellement, la capacité d'appropriation et la capacité d'anticipation.

La seconde partie intitulée « Retours d'expérience sur le développement moderne des ports secs au service des ports maritimes et des corridors » compte quatre textes.

Le quatrième chapitre rédigé par ALLAGBÉ Benjamin fait état des « mutations socio-économiques et environnementales de l'implantation du port sec d'Allada en République du Bénin ». Il met en évidence la sollicitation de la commune d'Allada du fait de la saturation du port de Cotonou. La volonté de désengorger le port de Cotonou par la création d'un terminal à conteneurs à Allada, puis d'une plateforme d'activités dédiées aux marchandises issues du port, ont transformé la commune d'Allada. Ce port sec in fine jour un rôle clé dans le développement socio-économique de la localité d'Allada, à travers les diverses activités générées qui mobilisent une frange importante de la population. Divers prestataires se côtoient sur cet espace dont les activités ont des effets spatiaux et environnementaux palpables à Allada.

Le cinquième chapitre signé de AKE Aké Brice Patrick parle du « Port sec de Bobo-Dioulasso, une potentialité économique stratégique au cœur des échanges extérieurs du Burkina Faso ». Ce port sec encore appelé Bobo-Inter, a été mis en place pour répondre aux besoins des opérateurs économiques locaux en termes de réduction des distances et de point de rupture de charge. Idéalement situé et

desservi par la route et le rail, ce port sec dispose d'infrastructures, d'équipements et offre divers services aux opérateurs. De par ses activités, il génère des ressources importantes pour l'économie ; lesquelles sont collectées à partir des taxes telles que le droit de transit des camions, les droits et taxes des douanes, les pénalités journalières etc. Son incidence sur l'économie locale et nationale est indéniable, compte tenu de son rôle stratégique de structuration spatiale et de régulation des flux terrestres et ferroviaires.

Le sixième chapitre est l'œuvre de DANDONOUGBO Iléri et HETCHELI Follygan, qui nous entretiennent sur le sujet ainsi libellé « Le port sec de la zone industrielle d'Adétikopé (Togo) : un outil de développement et de mutations socio-économiques de la périphérie nord de Lomé ». Ce port sec s'inscrit dans le Plan National de Développement (PND) élaboré par les autorités togolaises, pour répondre à la hausse du trafic conteneurisé au port de Lomé et faire face à la problématique de l'engorgement portuaire. Cette plateforme, fruit du partenariat entre l'Etat Togolais (35 %) et ARISE (65 %), promoteurs du projet, au-delà des missions de désengorgement du port et du grand Lomé et de facilitation du commerce intra-africain, est un germe de croissance démographique et d'extension spatiale pour Lomé. La construction du port sec a entraîné le développement d'activités informelles en tous genres. Celles-ci participent à la dynamique du paysage local et à l'épanouissement économique des populations.

Le septième chapitre nous introduit au cœur de Nkok, dans la région de Libreville au Gabon avec NDJAMBOU Léandre Edgard. Sa contribution intitulée « La zone économique à régime privilégié (ZERP) de Nkok et le port commercial d'Owendo, une complémentarité dans le traitement du fret à l'exportation ?, met en évidence le développement d'une zone spéciale par la volonté des plus hautes autorités gabonaises. Cette ZERP est une réponse aux difficultés des ports d'Owendo et de Port-Gentil à accroître les exportations de produits transformés. Cette expérience réussie de plateforme complémentaire au port commercial d'Owendo, relève de plusieurs facteurs. Il s'agit entre autres des atouts naturels, des facilités de connexion avec le réseau routier, ferroviaire et fluvial, des avantages fiscal-douaniers appliqués aux entreprises installées sur zone etc. La présence de la ZERP a contribué significativement au développement de la filière bois pour le port d'Owendo, qui a réalisé des performances intéressantes. Au-delà, les opportunités ont profité aux populations locales en termes d'emplois dont 65% sont occupés par les nationaux.

La troisième partie portant sur le sous-thème « Quels ports secs demain pour quels aménagements de l'arrière-pays subsaharien ? Regards prospectifs » est une approche orientée vers l'avenir et le devenir des ports secs en Afrique Atlantique, à travers quelques études de cas.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, OGOU Atsé Willy Arnaud et MOUTO Gnakan Maguil qui ont co-écrit le **chapitre 8**, nous introduisent dans le vif du sujet avec le cas de la Côte d'Ivoire, par le biais du sujet suivant « Réflexions sur l'implantation des ports secs dans l'arrière-pays du port d'Abidjan et de San-Pedro : les cas de Ferkessédougou et d'Odienné au nord de la Côte d'Ivoire ». Les auteurs nous entraînent dans les méandres des projets de port sec dans ces deux localités du nord de la Côte d'Ivoire. Si du côté de Ferkessédougou, il y a eu lancement effectif du projet en 2021, du côté d'Odienné, ce n'est pas le cas. Le port sec à Ferkessédougou s'annonce comme une opportunité de développement pour cette région, vu sa position stratégique par rapport à la frontière nord dans la desserte du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Du côté d'Odienné, bien que le projet de port sec ne soit pas encore sur la table, ce serait un atout majeur de le voir être réalisé. Ces ports secs une fois réalisés, seront des leviers stratégiques pour les ports d'Abidjan et de San-Pedro, dans l'optique d'une desserte optimale de leur hinterland, en dépit des facteurs limitants en présence.

À Lomé, le Terminal du Sahel a été construit en 1998 en milieu rural à Togblékopé. Ce port sec intervient dans la régulation des trafics du port de Lomé à destination et en provenance de l'hinterland. La dynamique des activités du terminal du Sahel couplée avec la progression du front urbain, ont fini par transformer le paysage autour du terminal. Celui-ci jadis en milieu rural se retrouve désormais en milieu urbanisé, et son avenir est mis en question à travers le **chapitre 9** intitulé « Quel avenir pour le Terminal du Sahel, port sec de Lomé, rattrapé par la croissance urbaine ? », proposé par AGBEMADON Amevor Komlan, LOMBARD Jérôme et GUEZERE Assogba. Les auteurs mettent en évidence le rôle stratégique de cette infrastructure dans l'accueil et le traitement des camions qui assurent la desserte avec l'hinterland. Par ailleurs, le terminal du Sahel avec la dynamique économique, génère des externalités négatives en termes de stationnement anarchique etc. Eu égard aux difficultés rencontrées avec ce terminal, le nouveau port sec de la plateforme d'Adétikopé est une solution alternative.

Le chapitre 10 écrit par KANGA Konan Victorien met en évidence le port d'Abidjan, premier port ivoirien en parallèle avec le

maillage de son hinterland national, à travers le sujet suivant « Le port d'Abidjan et le maillage de son arrière-pays ivoirien ». L'arrière-pays national du port d'Abidjan s'étend aux confins des frontières nationales et couvre une superficie de 257 884 km² pour 58,5% de la population ivoirienne. Cet arrière-pays recèle des ressources du sol et du sous-sol qui alimentent les trafics au port d'Abidjan. Pour mailler son hinterland et y avoir un accès permanent, le port d'Abidjan s'appuie sur un réseau de villes et de villages connectés entre eux par des voies routières bitumées et non bitumées. S'y ajoute un réseau ferroviaire qui traverse le pays du sud au nord, permettant l'opérationnalisation du ferroutage. Des stratégies de fluidité routière sont mobilisées, de concert avec les acteurs institutionnels, pour une meilleure desserte de l'arrière-pays national du port d'Abidjan. Ce qui contribue au développement des activités du port d'Abidjan en termes de trafic de transit et d'évolution du trafic global.

Le chapitre 11 est l'affaire de Nsegbe Antoine de Padoue, qui nous entretient sur le sujet suivant « Renforcement des échanges intra-africains dans la zone CEMAC : que peut apporter un port sec aux corridors Douala-Ndjamena et Douala-Bangui ? ». L'auteur questionne les relations d'échange entre le Tchad, la République Centrafricaine, deux pays enclavés et le Cameroun, qui par le port de Douala, leur sert de point de passage pour l'accès à la mer. Les corridors Douala-Ndjamena et Douala-Bangui sont les principaux axes qui supportent les différents trafics à l'exportation et à l'importation. Mais ces corridors ne sont pas exempts de difficultés, avec les goulots d'étranglement et les contraintes d'acheminement. Dès lors, la nécessité de disposer d'un terminal intérieur comme port sec s'impose.