

Transformations structurelles dans la gouvernance des ports, corridors et territoires dans l'Afrique Atlantique

Messan LIHOUSSOU et Athanase BOPDA

L'humanité est confrontée à une crise environnementale vitale, devenue prioritaire avec le temps. Les ressources planétaires ne sont pas inépuisables et les milieux naturels se dégradent dans une économie capitaliste où les conflits se multiplient. Considérée comme responsable d'une croissance qui n'est plus du développement, cette économie est de plus en plus contestée. Dès lors, les modalités de la gestion optimale de la cité des êtres humains sont au cœur de nombreuses interrogations scientifiques, politiques et sociales. Ainsi, la crise sanitaire mondiale liée à la Covid-19 et la guerre entre l'Ukraine et la Russie relancent les débats sur le concept de la gouvernance. Terme issu de l'anglais et débattu sous presque tous les angles, la gouvernance désigne tantôt l'ensemble des règles, des mécanismes, tantôt des pratiques qui, dans un cadre singulier, permettent l'organisation et le fonctionnement de la prise de décision par des autorités légitimes et légales, à quelque échelle que ce soit. Appliquée à l'entreprise, la gouvernance recouvre les modalités de gestion, de management, de planification, de décision et de contrôle. Celle-ci suppose également la mise en œuvre de la nécessaire articulation entre les divers ordres d'acteurs que sont les actionnaires, les dirigeants, les cadres, les personnels d'exécution (Jean-Luc Rossignol, Jean-

François Ngok Evina, Karen Morris, 2014 ; Dooms *et al.*, 2013 ; Brooks et Pallis, 2012 ; Cullinane et Brooks, 2006 ; Cullinane et Wang, 2006 ; Jacques Chevallier, 2005). Les travaux scientifiques récents instituent les « Partenariats Publics-Privés (PPP) » comme modèle dominant à diffuser à travers le monde (June Park et Eunbin Chung, 2021 ; Beatriz Irun *et al.*, 2020 ; Huanming Wang *et al.*, 2018). Dimension majeure dans l'analyse des ports, des corridors et des territoires de l'Afrique Atlantique, la gouvernance s'applique, d'une part, à tous les champs scientifiques : politique, économique, juridique, territorial, social et sociétal, et, d'autre part, à tous les niveaux d'organisation : privé et public, local et global, national, régional, international, mondial.

Maillons fondamentaux d'un transport maritime mondial marqué par de nombreuses incertitudes, les ports et les corridors logistiques offrent un terrain privilégié d'études de la gouvernance (Theo E. Notteboom et Hercules E. Haralambides, 2020 ; Ferretti *et al.*, 2018 ; Brooks *et al.*, 2017 ; Ferrari *et al.*, 2015 ; John Pitseys, 2010 ; Theo E. Notteboom, 2006 ; Gilles Paquet, 2000). Les entreprises qui s'y déploient sont souvent soumises à des fortes attentes locales et en même temps, à des contraintes importantes, continentales, mondiales. Toute nouveauté, en suscitant de l'incertitude, bouleverse l'organisation des entreprises et influence leur fonctionnement sensible à des enjeux nouveaux. Cela trouble des panels d'acteurs vigilants sur leurs intérêts et met au jour l'existence de parties prenantes avisées ou, au contraire, prises de court. L'univers maritime de l'Afrique n'y échappe pas, à l'instar des autres. Par exemple, de pareilles mutations s'observent avec le projet chinois des routes de la soie et du collier de perles méditerranéen ponctué du basculement du port de Pirée (Grèce) sous pavillon chinois (Emmanuel Hache et Samuel Carcanague, 2017), la gestion du Port Autonome de Cotonou (PAC) au Bénin déléguée au port d'Anvers International (PAC, 2018), les mutations en cours et à venir dans les ports français (Michel Vaspert, 2020 ; Theo E. Notteboom et Hercules E. Haralambides, 2020 ; Ferretti *et al.*, 2018 ; Hercules E. Haralambides, 2017 ; Éric Foulquier et Christine Lamberts, 2014 ; Dooms *et al.*, 2013 ; Mary R. Brooks et Athanasios A. Pallis, 2012 ; Jacques Guillaume, 2012). Ces faits renvoient à la question fondamentale de l'évolution du statut juridique des ports et par-delà les stratégies de développement de trafics et d'économies d'échelle des grands opérateurs mondiaux (Yann Alix, 2016, 2019 ; Jean Grosdidier de Matons, 2012 ; Jean Debrie et Céline Rudy, 2009 ; Mary R. Brooks et Kevin Cullinane, 2007 ; Claude Comtois et Brian Slack, 2003). En écho, la formu-

lation de modèle de gouvernance portuaire ancré dans un contexte africain résilient face aux différentes mutations socioéconomiques, politiques, sanitaires, environnementales devient un chantier fondamental pour l'avenir, voire urgent.

Dans l'univers particulier du monde maritime de l'Afrique atlantique, une analyse singulière des modèles de gouvernance portuaire ne pourrait pas répondre aux attentes scientifiques tant l'impérieuse nécessité d'apprécier la problématique de la gouvernance dans les arrière-pays portuaires à travers les corridors et les ports secs, par exemple, est d'une grande acuité. En effet, les richesses et les opportunités dont regorgent les territoires intérieurs continuent d'être au cœur des orientations géostratégiques des firmes multinationales (FMN), des petites et moyennes entreprises et industries (PME et PMI), des armements maritimes et des compagnies aériennes, des collectivités locales, des États, etc. (Benjamin Steck, 2015, 2017 ; Messan Lihoussou, 2014). Mais, avec le développement du numérique en Afrique (Messan Lihoussou, 2020), ces acteurs des territoires intérieurs gagnent en pouvoir de négociation et mettent en concurrence tous les acteurs de la chaîne logistique tant en amont qu'en aval. En Afrique Atlantique, alors que des processus de régionalisation s'affichent (Alia Gana et Yann Richard, 2014), c'est un retournement territorial profond qui rebat les cartes tant pour les acteurs que dans la prise en compte des facteurs susceptibles de conduire à la constitution d'un possible front stratégique (Athanase Bopda, 2009 ; Messan Lihoussou et Sabine Limbourg, 2021).

La difficile articulation des désirs profonds et légitimes d'épanouissement des populations africaines exige des États, des élites, des forces politiques et géopolitiques impliquées dans les ports, les corridors et les territoires de circulation du continuum mer-terre, une traduction réussie en termes de politiques de développement effectif. Cela suppose une recherche constante d'articulation entre des intérêts et des actions souvent divergentes : intérêts dominants des FMN à travers des exigences performatives des plateformes logistiques, intérêts prépondérants d'acteurs locaux sachant tirer profit de savantes coopérations avec les grandes forces économiques et écologiques mondiales, intérêts des populations, destination finale, au bout du compte, de tout acte économique.

L'ouvrage collectif que nous avons publié en 2020 dans la collection « Afrique Atlantique » aux Éditions EMS, *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, n'a été en réalité qu'une entrée dans l'analyse et l'explication de ce vaste chantier scientifique de la gouvernance. Ouvert à tous les champs disciplinaires,

intégrant la dimension de crises mondiales liées à la Covid-19 et la guerre entre l'Ukraine et la Russie, interpellant tout autant les intervenants dans la chaîne logistique elle-même que le monde complexe de tous ceux qui y ont recours, le chantier épistémologique ainsi ouvert reste à peine entamé. Face à l'importance et l'immensité de la tâche, toutes les contributions restent les bienvenues pour faire avancer la recherche, au profit des populations en quête de développement authentique.

Les ports de l'Afrique Atlantique à la recherche d'une gouvernance résiliente

Le paradigme dominant de la marchandisation de l'autorité portuaire et des services logistiques portuaires (Yann Alix, 2013) est au cœur de la réflexion scientifique proposée. Les évolutions dans le statut juridique des ports (Michel Vaspert, 2020 ; Éric Foulquier et Christine Lamberts, 2014), la diffusion et l'implémentation de nouveaux modèles de gouvernance portuaire, leurs enjeux, défis et perspectives (Messan Lihoussou et Benjamin Steck, 2018), les conflits entre parties prenantes à l'échelle des syndicats des travailleurs portuaires, des pouvoirs locaux et décentralisés, de la société civile, les études comparées, multi-acteurs et multi-scalaires, de la gouvernance des ports et des services portuaires (Messan Lihoussou, Suzanne M. Apitsa et Clément J. Godonou, 2021), sont autant d'aspects des études conduites sur la gouvernance portuaire. L'hypothèse mobilisée est celle d'une corrélation positive entre les modèles de gouvernance et les performances des ports de la façade atlantique de l'Afrique. Cette gouvernance dont la capacité à encaisser les évolutions et les crises qui les accompagnent, en les surmontant, sa résilience, est une autre hypothèse de cette recherche. Elle implique l'amélioration des indicateurs de performance (KPI) des ports mais également la sécurité accrue des eaux côtières face à la montée en puissance de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée désormais connue sous le vocable de la « somalisation » (Moutous, 2010 ; BMI, 2009), la sûreté confirmée des installations et infrastructures portuaires, la prise en compte des dimensions sociale, sociétale et sanitaire, surtout en ces temps de crise mondiale qui fait vaciller les certitudes jusqu'alors bien affichées.

La résilience de la gouvernance logistique africaine s'est une fois de plus affirmée face à la crise sanitaire de la Covid-19, bon exemple parmi tant d'autres, où les personnels portuaires africains

ont été moins touchés, contre toutes les prévisions de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Coordonnées au niveau régional par l'Organisation Ouest Africaine de la Santé (OOAS), des mesures ont permis de limiter la propagation de la Covid-19 et ainsi de contrer la pandémie. Alors que ses ports et ses corridors pouvaient constituer des portes d'entrée et des couloirs de diffusion, l'Afrique a été finalement le continent le moins touché avec environ 100 000 morts en 2021.

Des corridors et des territoires de circulation fluides et féconds en Afrique Atlantique ?

Les corridors, tout comme les villes qu'ils relient entre elles, sont des terrains pour l'affirmation des pouvoirs locaux et/ou centraux. Ce sont des champs de manœuvres légales ou illicites de réseaux d'opérateurs mondiaux de la logistique internationale (Suzanne M. Apitsa, 2020) et d'expression de la volonté légitime des populations à la base (Yann Alix, 2012 ; Ahmadou H. Dicko, 2013 ; Benjamin Steck, 2017). Aussi est-il indispensable de connaître leurs fonctionnements et d'anticiper l'avenir des complexes villes-corridors-ports, surtout dans le contexte particulier de crise sanitaire due à la Covid-19 et de crise économique, fortement accentuée par la guerre russo-ukrainienne. Face aux dysfonctionnements sur les corridors en particulier (Messan Lihoussou, 2017), l'une des questions majeures est celle de l'élaboration de politiques régionales communes. Il s'agit de valoriser les instruments de la fluidité logistique, impliquant une facilitation efficace des échanges (Gerard McLinden, 2010). Les retombées socio-économiques du passage des flux dans l'arrière-pays portuaire, aussi bien au niveau des acteurs formels que moins formalisés, sont perçues et attendues comme les fruits de la fécondité des corridors de transport. D'ailleurs, les questions logistiques se posent toujours dans un rapport au pouvoir, à la souveraineté, au politique, même dans une mondialisation économique qui est affichée comme un processus de dépassement des États (Samuel Carcanague et Emmanuel Hache, 2017). De ce fait, l'articulation entre le local et le global dans la gouvernance des corridors de transport et des territoires intérieurs (Ahmadou H. Dicko, 2020 ; Benjamin Steck, 2017 ; Jérôme Lombard, Olivier Ninot et Benjamin Steck, 2014), confirme les corridors dans leur rôle d'instruments de liaisons entre les ports et les territoires (Fousséni Gomina Mama et Ali Djimba, 2018 ; Messan Lihoussou, 2014) ou d'outils majeurs de l'économie

de la circulation. Ils sont déterminants dans la connexion productive du port avec son arrière-pays. Dans l'univers afro-atlantique, l'économie productive des territoires qui en découle, exige comme piliers l'organisation intégrée des chaînes logistiques agricoles par exemple (Messan Lihoussou et Sabine Limbourg, 2022), la localisation et l'implantation des entrepôts agricoles modernes et plateformes logistiques dans les territoires intérieurs (Sabine Limbourg, 2018 ; Messan Lihoussou, 2018) conduisant à des recompositions territoriales (Hugues Dumont, Mathias El Berhoumi, Emmanuel Negrier et Vincent Simoulin, 2018 ; Dasi J. Farinos, 2009). Par-delà ces dimensions appliquées qui ont pour but de mieux comprendre comment s'organisent les territoires africains, se posent des questions plus fondamentales, entre autres, celle du retournement des positions, de l'inversion des jeux de pouvoir et de domination entre les acteurs littoraux et ceux des territoires intérieurs (Messan Lihoussou et Sabine Limbourg, 2021 ; Messan Lihoussou, Suzanne M. Apitsa et Clément J. Godonou, 2021 ; Athanase Bopda, 2009 ; Benjamin Steck, 2004). En effet, ces territoires intérieurs deviennent des zones d'influences géopolitiques et géostratégiques avec l'affirmation de plus en plus de la puissance chinoise et désormais de la Russie en Afrique au sud du Sahara (Wenxian Zhang, Ilan Alon et Christoph Lattemann, 2018).

Ce septième tome de la collection « Afrique Atlantique » ambitionne d'approfondir la réflexion sur les questions soulevées par la gouvernance des ports, des corridors et des territoires en Afrique au sud du Sahara, réflexion déjà enclenchée dans le cinquième tome. Cet ouvrage collectif rassemble huit contributions retenues parmi plus d'une trentaine soumise lors du colloque Marport 4 qui s'est tenu du 9 au 12 novembre 2021 à l'Université de Parakou (Bénin). Ce colloque international a porté sur les innovations maritimes et portuaires. Organisé par MARPORT, il s'intègre parfaitement dans le programme plus étendu dénommé Afrique Atlantique, qui cherche à étudier les rapports multiples de l'Afrique et le monde par sa façade maritime atlantique. Les évolutions des ports en synergie avec des villes portuaires de plus en plus étendues et peuplées de la Côte Ouest-africaine sont au cœur de cet ambitieux programme aux questionnements multiples et d'actualité. En mettant l'accent sur les transformations structurelles dans la gouvernance des ports, corridors et territoires intérieurs, cette rencontre scientifique a offert une nouvelle occasion de réflexions, d'échanges et de débats sur la gouvernance. Ayant à cœur la complexe prise en compte de toutes les approches évoquées ci-dessus, ce colloque a privilégié une lec-

ture croisée, dépassant les cloisons disciplinaires et linguistiques, à travers des travaux originaux d'équipes interdisciplinaires, d'universitaires et de professionnels du continent africain et au-delà, de l'espace international. Non exhaustifs, les cinq axes de développement proposés lors de ce colloque soulignent bien l'ampleur de la tâche abordée :

- gouvernance enracinée et performance des ports en Afrique Atlantique ;
- gouvernance résiliente des corridors de transport : entre le local et le global ;
- gouvernance intégrée et planifiée des territoires en ouest-africain ;
- gouvernance des activités touristiques et développement durable ;
- TIC, transports et logistique à l'heure de la pandémie de la Covid-19.

Encore trop peu nombreux, les textes proposés dans ce tome, majoritairement par des géographes des transports, couvrent une partie seulement de l'Afrique atlantique (Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire et Mali) surtout avec des analyses sur la rangée portuaire Dakar-Lagos. Le faible nombre de contributions parvenues à la publication, et tout particulièrement des autres sphères linguistiques de l'Afrique atlantique, et l'absence des propositions sur des modèles enracinés de gouvernance résiliente, les effets de la pandémie de la Covid-19 sur la gouvernance et la performance des ports ouest-africains et les activités touristiques et le développement durable, démontrent l'ampleur du travail qui reste à faire.

Structure de l'ouvrage

L'ouvrage collectif propose des contributions originales sur la gouvernance performative et résiliente des ports, des corridors et des territoires. Il s'organise en trois parties, les deux premières contenant chacune trois chapitres et la dernière, deux chapitres. La première partie analyse l'importance des modèles de gouvernance dans la compétitivité des ports de l'Afrique Atlantique. La deuxième traite de la facilitation, la fluidité et la fécondité induites par les circulations à travers les corridors et les systèmes de transports en Afrique Atlantique. La dernière partie pose les problèmes de dynamiques

spatiales à encadrer pour un développement durable des territoires ouest-africains. Une quinzaine d'auteurs sont impliqués dans la rédaction de cet ouvrage subdivisé en trois grandes parties.

Partie 1 : Ports de l'Afrique Atlantique. À la recherche de modèles de gestion performative et résiliente

La première partie s'articule autour de trois chapitres qui traitent de la gouvernance portuaire en Afrique Atlantique sous divers angles : évolutions du statut juridique, mutations spatiales et gestion environnementale. Les innovations dans les modèles de gestion portuaire visent fondamentalement la compétitivité portuaire.

BOUPDA Esther et **N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard** ouvrent la première partie par un chapitre qui propose une analyse croisée des modèles de gouvernance des ports du Cameroun et de la Côte d'Ivoire, de la période coloniale à nos jours. Des outils de colonisation érigés les uns par les Allemands et les autres par les Français, ces ports sont devenus des instruments de l'affirmation de la souveraineté des États indépendants. Les auteurs trouvent que les ports camerounais Douala, Kribi, Limbé/Tiko, Limbé/Bota et ivoiriens Abidjan, San-Pedro, présentent une gouvernance impulsée par le pouvoir étatique au gré de la conjoncture internationale et sous régionale, de la dynamique de l'économie nationale ou des orientations politiques hiérarchiquement mises en œuvre par l'Autorité Portuaire.

Dans le deuxième chapitre et à travers l'exemple de la rangée Dakar-Lagos, **GODONOU Clément Jijoho**, **LIHOUSSOU Messan** et **APITSA Suzanne Marie** montrent comment une bonne gouvernance spatiale contribue à la performance portuaire. Ils dégagent donc une corrélation positive entre performance portuaire et mutations spatiales. Selon ces auteurs, l'espace portuaire ouest-africain a connu des mutations diverses avec des variations des aires dédiées aux divers types de marchandises. De ce fait, les extensions et aménagements, les délocalisations et réorganisations spatiales portuaires et extra portuaires ont permis d'améliorer principalement les flux des trafics de conteneurs. Ces ports et leurs terminaux intérieurs s'inscrivent alors dans une articulation réseau-territoire mondialisé qui suscite des dynamiques spatiales et fonctionnelles et entretiennent la concurrence sur la façade maritime.

HOUINSOU Tognidè Auguste, GODONOU Clément Jijoho et GANSOU Sandrine concluent cette première partie par le troisième chapitre centré sur le cas du port de Cotonou qui éclaire sur l'importance de la performance environnementale dans la compétitivité portuaire de nos jours grâce à l'implémentation d'un Système de Management Environnemental (SME). En effet, la mise en œuvre de ce SME a conduit le port de Cotonou à sa certification, dans le domaine de l'accueil des navires et de la gestion des infrastructures portuaires, norme ISO 14001 pour l'environnement, norme ISO 9001 pour la qualité et des efforts pour sa certification, norme ISO 45001 pour la santé et la sécurité au travail afin d'en faire un port éco-citoyen et la meilleure plateforme de la sous-région.

Partie 2 : Transformer les systèmes de transport en Afrique Atlantique

Cette deuxième partie comporte trois chapitres rédigés chacun par un auteur unique. Elle pose la question des circulations des biens et des personnes grâce aux corridors de transport, aux voies routières ou fluviales dans un souci de désenclavement. Les évolutions technologiques devraient améliorer ces circulations face à certaines rugosités têtues des territoires.

DICKO Ahmadou Halassi s'intéresse dans ce quatrième chapitre à la vieille problématique mais toujours d'actualité du désenclavement du Sahel par des corridors fluviaux jusque-là très peu exploités. Pour l'auteur, deux fleuves offrent aujourd'hui un intérêt majeur pour le Mali : le Niger, dont le bief central est très utilisé pour la navigation et le Sénégal dont l'aménagement donne lieu à de vastes projets dans le cadre l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) qui a établi un Cadre d'Orientation Stratégique dans lequel le développement du transport axé sur la navigabilité du fleuve est un objectif prioritaire. Dans le souci d'en faire une alternative durable pour le transport de marchandises et le tourisme, Ahmadou DICKO apporte des éclaircissements sur les leviers à actionner et les entraves à surmonter.

La question cruciale du désenclavement se poursuit dans le cinquième chapitre, du Mali vers le Bénin avec **KOMBIENI M'Bouaré Frédéric**. Il démontre que les pistes rurales dans la commune de Banikoara au Bénin constituent les principales infrastructures disponibles pour l'évacuation du coton. De ce fait, leur état de dégradation

affecte le niveau de production de l'« or blanc », véritable culture de rente et de gain de devises pour le pays. Il est urgent de mobiliser les financements requis pour l'entretien de ces infrastructures routières afin de booster la production cotonnière dans cette commune.

Dans le sixième chapitre, **SOSSOU-AGBO Lazare Anani** aborde la thématique des mobilités quotidiennes des populations dans les grandes villes africaines au sud du Sahara. L'auteur se base sur des cas de Gozèm et Bénin-Taxi au Bénin pour démontrer l'importance du numérique dans un système de transport en commun individuel comme réponse crédible à des demandes de mobilités urbaines de plus en plus poussées. Il conclut cette partie en insistant sur l'urgence des systèmes de transports intelligents et résilients pour des populations en quête de sécurité et du mieux-être.

Partie 3 : Dynamiques urbaines, littorales et transfrontalières en Afrique Atlantique

La troisième partie est composée de deux chapitres dont un entièrement dans la langue anglaise, preuve que le réseau Afrique Atlantique vise à favoriser les coopérations de tous les chercheurs et acteurs africains de la façade atlantique de l'Afrique par une réelle ouverture linguistique. Le septième chapitre traite de la gouvernance du territoire littoral face aux problèmes de la forte poussée démographique et de l'étalement urbain tandis que le huitième chapitre ferme l'ouvrage sur les dynamiques transfrontalières en termes de logiques d'acteurs et de réseaux marchands.

NKWEMOH Clement Anguh expose dans le septième chapitre les difficultés de préservation du milieu naturel littoral de la ville de Douala au Cameroun en raison de l'occupation inappropriée des habitations étalées tirée par une forte croissance démographique de la ville. Pour un développement durable de la ville de Douala, l'auteur propose la création des éco-villages touristiques ou éco-territoires touristiques sur le littoral en revitalisant certaines espèces forestières par exemple, dans le strict respect des normes environnementales.

L'ouvrage s'achève par le huitième chapitre sur les échanges transfrontaliers dans la commune de Bassila au Bénin, écrit par **TOFFHOSSOU Calice Sèdodé**, **ALLAGBE Sotondji Benjamin** et **AICHEOU Dossa Alfred**. Les auteurs se proposent d'étudier les logiques d'acteurs et la mise en place de réseaux marchands à travers la mobilité transfrontalière. Avec des mesures basées sur l'exploita-

tion des différentiels frontaliers et des affinités sociolinguistiques, ils montrent que les activités agricoles et marchandes constituent les principales raisons qui sous-tendent la mobilité transfrontalière. Les principaux acteurs de la mobilité transfrontalière, respectivement les agriculteurs, les commerçants, les ouvriers/apprentis et les éleveurs, développent des stratégies et tissent des relations d'affaires, aussi bien au niveau national que transnational. Ainsi, il se forme de véritables réseaux marchands que l'on peut catégoriser selon les activités. Ces pratiques marchandes ont des répercussions sur l'économie locale et donc sur le développement territorial.

Comme on le constate aisément, des pans entiers de la recherche demeurent inexplorés. Les responsables de l'ouvrage invitent les chercheurs à se lancer dans des travaux que le programme initial de l'Afrique Atlantique a lancé voici presque huit ans. D'autres colloques et d'autres études sont déjà prévus, grâce au soutien sans faille de la fondation SEFACIL sans laquelle rien ne serait possible.

Références bibliographiques

- ALIX Yann (éd.) (2012) : *Les corridors de transport*, éditions EMS, coll. « Les Océanides ».
- APITSA Suzanne M. (2021) : « Les TIC dans les activités de transport/logistique en Afrique : opportunités et difficultés. » In Messan LIHOUSSOU (éd.) *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, éditions EMS, p. 119-141.
- BASSOU A. (2014) : « La mer du Golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité », Paix et sécurité internationales. *Revue Maroc-espagnole de droit international et relations internationales*, Nouvelle série-Version électronique, n°2, p. 151-163.
- BOPDA Athanase (2009) : *Le retournement territorial, de l'espace rugueux à l'espace lisse : réflexions d'étape*. Thèse d'HDR à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Jean-Louis Chaléard.
- BROOKS, R. Mary (2004): "The governance structure of ports". *Review of Network Economics* 3 (2), p. 168-183.
- BROOKS, M.R., K.P. CULLINANE, et A.A. PALLIS (2017) : "Revisiting port governance and port reform: A multi-country examination. Research" in *Transportation Business & Management*, Vol.100, N°22, p.1-10.
- BROOKS, M.R., G. KNATZ, A.A. PALLIS, et G. WILMSMEIER (2020) : "Transparency in governance: Seaport practices" Port Report No 5. *PortEconomics.eu*, July 2020.
- BROOKS R. Mary et PALLIS A. Athanasios (2012) : *Port Governance*, p. 491-516.

- CARBONNEL Anne et PHILIPPE-DUSSINE Marie-Pierre (2013) : « Gouvernance des territoires pour un développement durable : une analyse en termes de jeu et d'identité. » *Revue Management et Avenir*, n°59, p. 139-156.
- CARCANAGUE Samuel et HACHE Emmanuel (éds.) (2017) : « Transports et infrastructures : développement, désenclavement et puissance. » *Revue Internationale et Stratégique*, n°107, 200 p.
- COURMONT Barthélemy et SENARD Sophie (2014) : « Le soft power chinois peut-il bouleverser les équilibres culturels internationaux ? », *Monde chinois*, n°38-39, p. 20-31.
- CULLINANE, K., et M.R. BROOKS (eds.) (2006): “Devolution, port governance and port performance.” *Research in Transportation Economics*, n°17, p. 405-435.
- CULLINANE, K., et T.F. WANG (2006) : “Port governance in China”, *Research in Transportation Economics*, N°17, p. 331-356.
- DICKO Ahmadou H. (2020) : « Économie des corridors ouest-africains : vers une nouvelle conception des services de transport intégrant les TIC. » In Messan LIHOUSOU (éd.) *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, éditions EMS, p. 143-164.
- DICKO Ahmadou H. (2013) : *Impact des transports sur la compétitivité des économies sahéliennes : cas de la filière cotonnière du Mali*, Thèse de doctorat en transport, Université du Havre, 489 p.
- DOOMS, M., L. VAN der LUGT et P.W. De LANGEN (2013): “International strategies of port authorities: The case of the Port of Rotterdam Authority”, *Research in Transportation Business & Management* 8: 148-157.
- DUMONT Hugues, Mattias El BERHOUMI, Emmanuel NEGRIER et Vincent SIMOULIN (2018) : « Les recompositions territoriales aux carrefours de l'Union européenne, des États-nations et des régions : présentation du dossier », *Revue Droit et Société*, n°98, p. 7-13.
- FARINOS Dasi J. (2009) : « Le défi, le besoin et le mythe de la participation à la planification du développement territorial durable : à la recherche d'une gouvernance territoriale efficace », *L'information géographique*, juin, vol. 73, Armand Colin, Paris, p. 89-111.
- FERRARI, C., F. PAROLA et A. TEI. (2015): “Governance models and port concessions in Europe: Commonalities, critical issues and policy perspectives”, *Transport Policy*, 41, p. 60-67.
- FERRETTI, M., F. PAROLA, M. RISITANO et I. VITIELLO (2018): “Planning and concession management under port co-operation schemes: A multiple case study of Italian port mergers”. *Research in Transportation Business & Management*, 26: p. 5-13.
- FOULQUIER Eric et LAMBERTS Christine (éds) (2014) : *Gouverner les ports de commerce à l'heure du libéral : Regards sur les pays d'Europe du Sud*. Paris, CNRS éditions.
- GUICHAOUA Y. et PELLERIN M. (2017) : « Faire la paix et construire l'État : les relations entre pouvoir central et périphériques sahéliennes au Niger et au Mali », *Études de l'IRSEM* n°51.

- IRUNA Beatriz, MONFERRERB Diego et MOLINERB Miguel Ángel (2020): “Network market orientation as a relational governance mechanism to public-private partnerships”. *Journal of Business Research*, n°121, p. 268-282.
- LECOQUIERRE Bruno (2010) : « L’usage du voyage en géographie ». *Géographie et Cultures*, Varia, n°75, p. 139-157.
- LIHOUSSOU Messan (éd.) (2020), *Gouverner ports, transports et logistique à l’ère du numérique*, éditions EMS, 283 p.
- LIHOUSSOU Messan (2018) : « Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l’arrière-pays du port de Cotonou (Bénin) ». In Lihoussou M. & Steck B. (dir.), *Moderniser les ports de l’Afrique de l’Ouest : enjeux et perspectives*, éditions EMS, p. 253-276.
- LIHOUSSOU Messan (2017) : « Dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l’Ouest : l’exemple du corridor Abidjan-Cotonou ». In Steck B. (dir), *Pour une Afrique fluide*, revue *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°72, p. 43-66.
- LIHOUSSOU Messan, APITSA Suzanne M. et GODONOU Clément J. (2021): “Internationalisation of West African Transport-Logistics SMEs facing the crushing weight of the MNCs”. In Apitsa S.M & Milliot E. (dir.), *Doing business in Africa: from economic growth to societal development*, Palgrave Macmillan editions, London, p.115-144.
- LIHOUSSOU Messan et LIMBOURG Sabine (2022) : “Towards a sustainable production of maize and soybean in the department of Borgou”. *Cleaner Logistics and Supply Chains*, N°1,17 p.
- LIHOUSSOU Messan et LIMBOURG Sabine (2021) : « Le retournement territorial au prisme de l’optimisation des chaînes logistiques agricoles dans le département du Borgou au Bénin : cas du maïs et du soja ». *Annales de l’Université de Parakou, série Lettres, Arts et Sciences Humaines (LASH)*, vol. 4, n°1, juin, p. 59-74.
- LIMBOURG Sabine (2018) : « Optimisation des transports : de la mer à la terre ». In Lihoussou M. & Steck B. (dir.), *Moderniser les ports de l’Afrique de l’Ouest : enjeux et perspectives*, éditions EMS, p. 221-252.
- MULENGA Gadzeni (2013) : « Développement de corridors économiques en Afrique : bien-fondé de la participation de la Banque Africaine de Développement. » *Note d’information sur l’intégration régionale, département du NEPAD, de l’intégration régionale et du commerce*, AfDB, 12 p.
- NOTTEBOOM E. Theo et HARALAMBIDES E. Hercules (2020): “Port management and governance in post-COVID-19 era: quo vadis ?” *Maritime Economics and Logistics*, n°22, p. 329-352.
- PAQUET Gilles (2000) : « La gouvernance en tant que manière de voir : le paradigme de l’apprentissage collectif. » In L. Cardinal, C. Andrew (dir.) *La démocratie à l’épreuve de la gouvernance*, Presses de l’Université d’Ottawa, p. 9-24.
- PARK June et CHUNG Eunbin (2021): “Learning from past pandemic governance: Early response and Public-Private Partnerships in testing of COVID-19 in South Korea” *World Development*, n°137, <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2020.105198>, 22 p.
- PITSEYS John (2010) : « Le concept de gouvernance. » *Revue interdisciplinaire d’études juridiques*, Vol. 65, n°2, p. 207-228.

- STECK Benjamin (2020) : « Postface : l'intelligence artificielle au service d'une logistique portuaire efficace et soucieuse de l'environnement intégral. » In Messan LIHOUSSOU (éd.) *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, éditions EMS, p. 263-276.
- STECK Benjamin (2017) : « Entre fermeture fantasmée et ouverture effective : les infrastructures de transport, levier majeur du développement de l'Afrique », *Revue Internationale et Stratégique*, n°107, p. 145-153.
- STECK Benjamin (2004) : « La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale Le cas d'un Etat enclavé du sud : le Mali (Afrique de l'Ouest) », *Belgeo, Maritime and port economic geography*, n° 2004-4, p. 479-495.
- TCHINDJANG Mesmin, NGANDAM MFONDOUM Alfred Homère, ETOGA Marcel Hugues et TSALA NDAMDA Théodore (2020) : « TIC et tourisme littoral : le cas de Kribi au Cameroun. » In Messan LIHOUSSOU (éd.) *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, éditions EMS, p. 185-224.
- VASPART Michel (2020) : *Rapport d'information au Sénat français relatif à la gouvernance et à la performance des ports maritimes : « réarmer » nos ports dans la compétitivité internationale.*
- WANG Huanming, XIONG Wei, WU Guangdong et ZHU Dajian (2018): "Public-private partnership in Public Administration discipline: a literature review", *Public Management Review*, 20 :2, DOI: 10.1080/14719037.2017.1313445, p. 293-316.
- ZHANG Wenxian, ALON Ilan et MATTEMANN Christoph (2018): *China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization*. Palgrave Macmillan editions.