

❖ La collection Afrique-Atlantique

Dans l'esprit de la Fondation SEFACIL, la collection d'ouvrages s'inscrit dans un double paradigme :

- promouvoir la culture d'une recherche appliquée en langue française dans les secteurs maritime, portuaire et logistique ; et,
- assurer une diffusion mondiale des productions par la gratuité des supports papier et électronique.

La collection *Afrique Atlantique* a été créée en 2017 pour diffuser les travaux de recherche appliquée d'un collectif pluridisciplinaire majoritairement composé de jeunes universitaires francophones africains. L'avenir du continent repose sur la modernisation de solutions maritimes, portuaires et logistiques qui fécondent les territoires et accompagnent une croissance inclusive. La collection *Afrique Atlantique* héberge des expertises académiques mais aussi des travaux opérationnels issus de l'expérience des praticiens de la logistique maritime et portuaire africaine.

L'histoire et la géographie, la sociologie et l'économie, le droit et les sciences de gestion : la complémentarité des analyses publiées permet d'accompagner une diffusion élargie du savoir et des savoir-faire. Universitaires, journalistes, décideurs publics et investisseurs privés constituent le lectorat d'une collection qui met en libre accès gratuit les productions via le site de l'éditeur partenaire EMS. Aujourd'hui, près de 70 personnes œuvrent à la construction, la promotion et la diffusion des savoirs et savoir-faire du réseau Afrique Atlantique, essentiellement dans les pays francophones compris entre le Sénégal et la République Démocratique du Congo.

❖ La diffusion des 5 premiers tomes

La collection d'ouvrages SEFACIL paraît une fois par an sous forme papier (300 exemplaires) et en format électronique téléchargeable sur le site de la Fondation SEFACIL et des Editions EMS. Les ouvrages sont diffusés gracieusement auprès des autorités portuaires, les ministères de tutelle, les universités, les écoles de commerce et les centres/laboratoires de recherche.

Tome 1: **Le port dans la ville** – 2017 – 416 pages.

Tome 2: **Moderniser les ports ouest-africains** – 2018 – 416 pages

Tome 3: **Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires** – 2018 – 346 pages

Tome 4: **Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique** – 2019 – 681 pages.

Tome 5: **Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique** – 2020 – 283 pages.



APPEL À CONTRIBUTION (Tome VI)

Les ports secs :

outils d'accélération socio-économique en Afrique Atlantique

❖ Contexte et justification

Les ports maritimes subsahariens ont cette particularité d'être enchâssés, pour la plupart, dans des cœurs historiques de villes devenues des métropoles, voire des mégapoles comme dans le cas particulier de Lagos au Nigéria. Véritables poumons socio-économiques nationaux, ces établissements portuaires ont plus que doublé leurs trafics totaux depuis le milieu des années 2000 et la libéralisation des pratiques de manutention sur les terminaux. À l'horizon 2030, le seuil des 300 millions de tonnes métriques pourrait être atteint pour les seules interfaces du Golfe de Guinée, ce qui n'est pas sans poser de cruciales problématiques d'externalités négatives. Dans le même temps, l'accélération de la métropolisation et de la migration des populations vers les franges littorales pourraient voir 1 milliard d'africains devenir urbains d'ici 2040 (PNUE, ONU HABITAT, 2010, p 1).

Cette conjugaison des croissances demeure un défi majeur du développement du continent. Pour les seules autorités portuaires, il en va ni plus ni moins de leur pérennité concurrentielle alors que se multiplient les nouveaux ports dits « greenfield ». Ces nouveaux établissements en eau profonde constituent des réponses politiques et logistiques radicales face aux complexités de gestion des relations de croissance entre l'agglomération et son port. Kribi au Cameroun, Lekki au Nigéria ou encore le port du futur de Ndayane au Sénégal en constituent les exemples récents et à venir les plus explicites.

Depuis les temps d'attente à l'ancre jusqu'aux transferts des marchandises en dehors des centres urbains, les performances enregistrées sur les interfaces bord-à-quai se trouvent irrémédiablement altérées par une congestion qui annihile les effets bénéfiques de la croissance des volumétries et de leur massification logistique. Territoires fonciers et dispendieux, les espaces portuaires subsahariens sont encore trop souvent perçus comme des zones de stockage temporaire ou même d'entreposage à long terme. La fluidité logistique et la célérité des processus de pré et post-acheminements des marchandises sur les terminaux maritimes exigent des politiques publiques et des investissements privés qui se projettent et se conjuguent dans des planifications cohérentes et collaboratives. Parmi les solutions structurelles prônées par les autorités publiques, les bailleurs de fonds ou encore les opérateurs logistiques figurent les ports secs. Ces dernières années se sont multipliées les initiatives et les projets visant à déployer des ports-secs en périphérie des agglomérations portuaires, mais aussi le long de corridors de transport ou à proximité des postes-frontières. Infrastructures protéiformes et polysémiques, les ports-secs apparaissent dans les discours de leurs promoteurs comme des « solutions opératoires » qui délestent la congestion intra-métropolitaine-portuaire.

L'ambition première du tome VI consiste à aborder le sujet complexe des ports secs selon des considérations pluridisciplinaires où s'entremêlent les questionnements sur les retombées économiques et sociales, les dimensions géographiques et

sociologiques, les questionnements juridiques et légaux, les projections logistiques et infrastructurelles, les planifications stratégiques et l'aménagement programmé des territoires, etc.

Le présent appel à contribution encourage les enseignants-chercheurs et chercheurs à produire des textes originaux issus de leurs travaux passés, actuels ou à venir sur les ports secs en Afrique subsaharienne. L'ambition pluridisciplinaire de l'ouvrage invite à la production de textes audacieux pour adresser un ensemble de problématiques que les co-directeurs de l'ouvrage se proposent de diviser en trois sections principales :

- **Section 1 :**

Du concept à sa définition : évolution structurelle et fonctionnelle des ports secs en Afrique subsaharienne

Interfaces historiques majeures de l'intégration africaine au système économique mondialisé, les ports africains sont actuellement intégrés dans les réseaux d'opérateurs globaux illustrant une recomposition des logiques de desserte des territoires (Jean Debrie & Sandrine De Guio, 2004, p 1). L'importance des liaisons entre les ports et leurs hinterlands est au cœur des questionnements de ces opérateurs globaux et des autorités portuaires locales. Le constat généralement admis dans la desserte est que la logistique africaine, moins moderne et plus coûteuse qu'ailleurs dans le monde, n'est pas encore au niveau des ambitions du continent (Frédéric Maury & Amaury de Féligonde, 2019, p 2). Les coûts des transports terrestres en Afrique sont les plus chers du monde à cause des difficultés d'acheminement. Pour solutionner cette réalité, plusieurs options sont envisagées parmi lesquelles la création des ports secs. Plate-formes dédiées à l'intérieur des terres et destinées à recevoir divers types de trafics, les ports secs sont des installations intermodales essentielles (Nations Unies, Escap, 2018, p 2) à l'efficacité des couloirs de transport que sont les corridors. Ils sont au service du corridor pour le brancher sur les lignes maritimes internationales. Ils sont perçus comme des terminaux directement connectés par route ou par chemin de fer à un port maritime et fonctionnent comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers les destinations à l'intérieur des terres.

De simple espace ouvert en terre sommairement aménagé à un espace aménagé et structuré avec des services et des commodités, un port sec n'est pas qu'un simple lieu de dépôt de conteneurs vides indésirables sur les terminaux portuaires (Patrick Lawson cité par Thibault Teillard, 2019, p 1). Il s'agit d'un outil stratégique dans la chaîne logistique... (Eric Bonnemaïson, cité par Africa CEO Forum, OKAN strategy & finance, 2020, p 46). Connus sous le nom de « terminaux intérieurs », les ports secs sont désormais reconnus comme instrument de la fluidité logistique (Messan Lihoussou, 2018, p 264) et outil de marquage territorial des ports dans l'arrière-pays concurrentiel. Ils participent à la décongestion des agglomérations portuaires, génèrent des externalités positives, attirent des activités économiques. Ils participent à l'intégration des modes de transport, à la réduction des retards liés au passage des frontières et au transit, à la création de nouvelles possibilités pour la croissance et l'aménagement des pôles de développement.

- **Section 2 :**

Retours d'expérience sur le développement moderne des ports secs au service des ports maritimes et des corridors logistiques

Le développement des transports se déplace progressivement vers l'intérieur des terres après une phase axée sur le développement des terminaux portuaires et des réseaux de transport maritime (Jean-Paul Rodrigue & Theo Notteboom, 2021). La raison essentielle est que les opérateurs cherchent non seulement à bien maîtriser le maillon portuaire des chaînes logistiques, mais aussi les maillons terrestres (Benjamin Steck, 2015, p 455). Cette tendance observée en Europe, en Amérique du nord et en Asie ne l'est pas vraiment en Afrique, où les ports secs et autres entrepôts de stockage ne sont pas monnaie courante autour des ports (Jean-Laurent Pyndiah & Amin Benzekri, 2020). Ce fait met en lumière le retard accusé par le continent en matière de développement de plate-formes logistiques intérieures, pouvant soutenir de façon stratégique les efforts déployés dans le développement des ports afin de mettre un terme aux goulots d'étranglement. La congestion portuaire et urbaine est chronique et difficilement jugulée du fait que les ports encore modestes sont attachés à des villes macrocéphales (Benjamin Steck, 2015, p 450). Prenant la mesure des désagréments causés et la mise en mal de la compétitivité des ports africains, des expériences de développement de terminaux intérieurs, implantés en-deçà des frontières ou plus près du barycentre des territoires nationaux (Jérôme Lombard & Olivier Ninot, 2013, p 193), se sont amorcés sur le continent. C'est l'exemple du port sec de Kaduna (Nigeria), du Terminal du Sahel (Togo), du port sec de Bobo-Dioulasso, du port sec de Zongo/Allada (Bénin), des projets de port sec de Ferkessédougou, Odienné (Côte d'Ivoire), Kayes et Sikasso (Mali), Dosso (Niger), Boankra (Ghana), Parakou (Bénin) etc. Ceux-ci ambitionnent de révolutionner la desserte intérieure pour un acheminement optimal des cargaisons en provenance et à destination des ports maritimes et vice versa.

- **Section 3 :**

Quels ports secs demain pour quels aménagements de l'arrière-pays subsaharien ? Regards prospectifs

Dans le monde en développement, où les infrastructures sont encore souvent incomplètes, la première exigence est d'assurer l'accès, depuis les interfaces avec les marchés extérieurs, en général les ports, aux zones d'activités économiques, voire aux pays enclavés (Marc Juhel, 2012, p 337). La construction des infrastructures unificatrices est longue et les besoins et les coûts sont tels que les investissements nécessaires pour édifier un véritable réseau dépassent largement les capacités des seuls Etats (Jérôme Lombard & Olivier Ninot, 2010, p 75). Dans un contexte de réduction des possibilités de financement public, les ports se cantonnent à un rôle de facilitateur et d'intégrateur terrestre dont profitent les opérateurs privés (Jean Debrie & Sandrine de Guio, 2004, p 33). Or, afin de fluidifier le trafic autour des terminaux et de baisser le coût des marchandises, les opérateurs installent de plus en plus de plateformes dans les corridors (Thibaut Teillard, 2019). Les ports secs se retrouvent par conséquent au cœur des stratégies des logisticiens. La réalité en Afrique est que les ports secs sont des instruments d'aménagement créés par les pouvoirs publics et

exploités par les multinationales (Kra, Yéboué, Alla, 2017, p 199). Pour ces opérateurs mondiaux, la différence se joue sur la capacité à livrer une marchandise d'un point vers un autre même très loin à l'intérieur du continent. Il n'est pas surprenant d'assister à une omniprésence de ces multinationales dans l'exploitation des ports secs, dans une vision globalisée répondant aux impératifs stratégiques. On doit ainsi s'attendre à une réplique de l'expérience dans les ports maritimes, où le secteur privé contrôle les segments principaux de l'activité portuaire. Par ailleurs, les réseaux d'opérateurs privés obéissent à des logiques qui dépassent les simples escales maritimes et sont tributaires d'une réévaluation des dessertes intérieures focalisées sur des territoires regorgeant de ressources agricoles et minières. Ces territoires attractifs pour les opérateurs privés sont susceptibles d'être aménagés en priorité, relayant au second plan des espaces moins courtisés, d'où des déséquilibres certains dans l'aménagement global de l'hinterland des ports.

Références

- Africa CEO Forum, OKAN strategy & finance, 2020. Les ports en Afrique. Accélérer la mutation, 60 p.
- Alix, Y. (sous la direction), 2012. « Les corridors de transport ». Collection Les Océanides, EMS Editions, Caen, France, 344 p.
- Benjamin Steck, 2015. Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. *Cahiers de géographie du Québec*, 59 (168), 447-467. <http://doi.org/10.7202/1037258ar>
- Frédéric Maury & Amaury de Féligonde, 2019. Éditorial. In « *Logistique africaine. L'heure de la révolution* ». Africa CEO Forum, OKAN strategy & finance, 41 p.
- Jean Debie & Sandrine De Guio, 2004. Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines. Presses de Sciences Po « Autre part », 2004/4 n°32, pp 21-36.
- Jean-Laurent Pyndiah & Amin Benzekri, 2020. Les ports africains- une feuille de route innovante face à un contexte économique incertain. <https://www.financialafrik.com/2020/12/24/les-ports-africains-une-feuille-de-route-innovante-face-a-un-contexte-economique-incertain/>
- Jérôme Lombard & Olivier Ninot, 2013. Des axes et des pôles : corridors ouest-africains et développement territorial au Mali. *Géotransports, transport et développement des territoires*. 2013, n°1-2, pp 191-204
- Jérôme Lombard & Olivier Ninot, 2010. Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique. In *Bulletin de l'Association de géographes français*, 87^e année, 2010-1. 1960-2010 : 50 ans d'indépendances africaines. Pp.69-86
- Joseph Kouadio Kra, Stéphane Yéboué Koffi & Augustin Alla Kouadio, 2017. Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessedougou au nord de la Côte d'Ivoire. In « *Le port dans la ville* », EMS édition, pp 197-218.
- Messan Lihoussou, 2018. Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l'arrière-pays du port de Cotonou (Bénin). In « *Moderniser les ports ouest africains* », EMS éditions, Caen, France, pp 253-276.
- Marc Juhel, 2012. Postface. In « *Les corridors de transport* ». Sous la direction de Yann ALIX, avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Collection les Océanides, EMS Editions, Caen, France, 344 p.

Nations Unies, ESCAP, 2018. Établissement et exploitation des ports secs d'importance internationale. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Comité des transports, 18 p.

PNUE, ONU HABITAT, 2010. L'état des villes africaines 2010. Gouvernance, inégalités et marchés fonciers urbains, 279 p.

Theo Notteboom, Athanasios Pallis & Jean-Paul Rodrigue, 2021. Port Economics, Management and Policy. New York : Routledge.
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/>

Thibaut Teillard, 2019. Ports secs : le nouvel atout des logisticiens.
<https://www.financialafrik.com/2020/12/24/les-ports-africains-une-feuille-de-route-innovante-face-a-un-contexte-economique-incertain/>

❖ **Soumission des contributions**

Les propositions de contribution sont attendues à l'adresse suivante : **crempol.arstm@gmail.com**

Les contributions doivent suivre les critères suivants :

- le titre, en français ou en anglais, avec indication du nom(s) d'auteur (s) et affiliation ;
- un résumé étendu en français ou anglais de 300 mots avec des mots-clés en insistant sur l'approche scientifique de la recherche, la méthodologie adoptée, les outils utilisés et les résultats obtenus (ou attendus).
- Les chapitres ne doivent pas dépasser 15 pages incluant bibliographie et illustrations
- Une biographie ainsi qu'une photo en haute définition de chaque auteur sont attendues.

❖ **Le calendrier de production**

17 Mai 2021

- Diffusion officielle de l'appel à contribution

17 Juin 2021

- Réception des résumés

30 Juin 2021

- Avis aux auteurs

1er Septembre 2021

- Réception des textes académiques

1er Octobre 2021

- Envoi des textes révisés pour corrections et finalisation avec les contributeurs

15 Octobre 2021

- Réception et validation des textes finaux et mise en page avec la maison d'édition

1er Novembre 2021

- Bon à Tirer partagé avec tous les contributeurs pour validation et BAT Final

15 Novembre 2021

- Mise sous presse du TOME VI

7 Décembre 2021

- Réception des exemplaires papiers du TOME VI dans les locaux havrais de SEFACIL

15 Décembre 2021

- Cérémonie officielle de remise des ouvrages aux autorités de l'ARSTM-CREMPOL lors d'un séminaire de travail du CREMPOL

❖ **Direction du TOME VI**

Dr Alexis N'GUESSAN, Enseignant-chercheur à l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan et point focal du réseau Afrique Atlantique en Côte d'Ivoire.

Denis CORDEL, PDG de DATOPI et personnalité professionnelle remarquable de la communauté portuaire subsaharienne.

Colonel **Karim COULIBALY**, Directeur Général de l'Académie Régionale des Sciences et de Technique de la Mer (ARSTM) à Abidjan.

Les trois co-directeurs sont tous impliqués dans les développements du centre de recherche appliquée du CREMPOL qui est partenaire académique et scientifique de la Fondation SEFACIL dans la co-édition de l'ouvrage en respectant les délais et la ligne éditoriale de la collection Afrique Atlantique.

Le Comité de suivi

❖ Note aux auteurs

Pour une harmonisation des textes de l'ouvrage, nous vous prions de bien vouloir vous conformer aux instructions suivantes :

1. Présentation du résumé/Abstract

- Contexte de l'étude/ Objectifs/ Méthodologie/ Résultats obtenus (300 mots)
- Mots clés/ Keywords : 5 maximum

2. Présentation du manuscrit

- Présentation du manuscrit

Police : Time New Roman ; caractère 12, Interligne 1,5 ; format : Word, .doc ou .docx

- Présentation de la bibliographie

- *Les ouvrages / Rapports institutionnels* : Nom et prénoms de l'auteur, année de publication ou de parution, Titre de l'ouvrage. Éditeur, lieu d'éditions, Nombre de pages ;

Exemple : TAPE Bidi Jean, 2018, *La Côte d'Ivoire et la mer. Une ouverture sur le monde*. Tome 1, Caen, Editions EMS, 160 p.

- *Les Thèses et Mémoires* : Nom et prénoms de l'auteur, année de publication ou de parution, Titre de la thèse ou du mémoire (en italique), Université de soutenance, ville, Pays, Nombre de pages.

Exemple : LOBA Akou Don Franck Valery, 2009, *Dynamique de développement des villes côtières de la région des lagunes (Côte d'Ivoire)*. Université de Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire, 389 p.

- *Les articles (format papier)* : Nom et prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article. Nom de la revue (en italique), numéro du volume, éditeur, lieu d'éditions, pages de début et de fin de l'article.

Exemple : N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2018, « Offres portuaires et développement de nouveaux trafics au port de San-Pedro », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, numéro 24-25, Rabat, p. 187-208.

- *Les articles (format électronique)* : Nom et prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article. Nom de la revue (en italique), numéro du volume, pages de début et de fin, DOI.

Exemple : Benjamin STECK, 2015, Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. *Cahiers de géographie du Québec*, 59 (168), 447-467. <http://doi.org/10.7202/1037258ar>

N.B : Les contributions sont au plus de 15 pages maximum (30 000- 40 000 signes) y compris la bibliographie. Le tout doit être présenté soit au format IMRAD (introduction, méthodologie, résultats, discussion), soit au format traditionnel.

3. Illustrations

Les cartes doivent être prévues pour une impression en blanc et noir.

Les figures sont demandées aux formats PNG ou JPEG avec une bonne résolution. Les photos au format JPEG avec une bonne qualité.

4. Biographie des auteurs

En 5 lignes maximum, chaque auteur fournira quelques éléments de biographie le concernant, accompagné d'une photo en couleur haute définition.