

Métropoles portuaires africaines

Note prospective et stratégique

AUTEURE :

BRIGITTE DAUDET

ENSEIGNANTE-CHERCHEURE

EM NORMANDIE – LABORATOIRE METIS- IDÉT

LE HAVRE – CAEN – DEAUVILLE – PARIS – OXFORD



AVEC LE SOUTIEN SCIENTIFIQUE ET FINANCIER DE LA FONDATION SEFACIL

FONDATION
Sefacil
LOGISTIQUE - PORTUAIRE - MARITIME

AOUT 2015

Sommaire

Remerciements

Introduction

- 1- Des croissances économique et démographique naissent des métropolisations littorales accélérées
- 2- De la croissance des trafics naît la concurrence portuaire sous-régionale
- 3- Recensement simplifié des problématiques issues de la croissance des métropoles portuaires africaines
- 4- Exemple de casse-tête de la métropole portuaire africaine : la gestion du transit routier
- 5- En guise de conclusion : quelques idées prospectives pour un avenir proche

Bibliographie sélective

Remerciements

Cette note prospective s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche sur l'évolution des modalités de gestion des relations ville-port en Afrique subsaharienne que l'auteure porte depuis 2012 avec les soutiens scientifique de la Fondation Sefacil et de l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise (AURH).

L'auteure tient également à remercier l'Association internationale ville-port pour sa confiance et le soutien à la diffusion de ses travaux de recherche.

Introduction générale

Les villes portuaires subsahariennes ont ceci de particulier qu'elles reflètent fidèlement les 60 dernières années de l'évolution économique et sociétale de l'ère postcoloniale (Debrie, 2010). Avant le mouvement d'indépendance des années 1960, les villes portuaires sont modestes et servent à l'expédition des produits issus de l'agrobusiness d'exportation. La plupart des villes portuaires ne dépasse pas 100,000 habitants hormis Dakar et Lagos (Africapolis, 2008). Les villes présentent plus le profil de comptoirs commerciaux où la vie économique est animée par le port alors que l'*intelligentsia* financière, administrative et culturelle se concentre dans le cœur de la cité. Chaque colonie européenne fait en quelque sorte prospérer sa ou ses villes portuaires. Les Français privilégient Dakar et Abidjan, les Anglais Lagos, les Allemands Douala, les Portugais Luanda, etc. En règle générale, l'espace économique subsaharien est faiblement et inégalement urbanisé avec la plupart des concentrations constatées sur les franges littorales.

Les infrastructures terrestres sont articulées depuis la porte portuaire avec des ramifications relativement modestes pour connecter les petites et moyennes villes intérieures. Des extensions routières et ferroviaires se prolongent aux confins des territoires coloniaux jusqu'aux grandes villes intérieures qui seront les futures capitales politiques des Etats indépendants enclavés. Les réseaux de transport se calquent sur les aires de productions agricoles et forestières d'exportation. Les territoires de l'ouest et du centre de l'Afrique se caractérisent par un très faible niveau d'urbanisation. Les réseaux sont dénués de connectivités entre territoires coloniaux. Il en résulte un héritage infrastructurel sans cohérence au moment où se tracent les frontières politiques des futurs Etats indépendants.

Jusqu'à la période de la décolonisation, aucun port ne dispose d'une stature internationale même si des hiérarchies se distinguent déjà avec la domination d'Abidjan qui profite du creusement du Canal de Vridi (fin en 1950) et l'aménagement de la Lagune Ebrié. Le port concurrence déjà celui de Dakar pour la desserte de la grande ville intérieure de Bamako. Sur l'estuaire du Wouri, les colons Allemands construisent un port au début du XXème siècle et de manière quasi concomitante transforme le village traditionnel d'Akwa en une ville : Douala. Le port sert toute la zone de commerce sous contrôle allemand, notamment avec l'achèvement de la voie ferrée qui remonte dès 1920 jusqu'à Yaoundé. Les Portugais font de Luanda une ville portuaire importante en liaison maritime directe avec les grandes villes portuaires de la métropole ainsi que les villes portuaires des autres colonies ouest africaines du Cap Vert, de la Guinée Bissau ou encore de Sao Tomé. Lagos et son site lagunaire est un débouché commercial essentiel pour les britanniques.

Tous les ports disposent de moyens de manutention faiblement mécanisés ce qui s'explique notamment par une disponibilité pléthorique de main d'œuvre bon marché. En conséquence, le port est le plus important pourvoyeur de travail pour une population paupérisée vivant la plupart du temps aux marges immédiates des installations. Avec les indépendances nationales, chaque Etat-Nation compte sur le rôle essentiel des villes portuaires pour accompagner son développement économique. Cependant les installations portuaires se figent par manque d'investissements publics alors que les villes ne cessent de croître sans véritablement modernisation ou adaptation des plans d'origine. Au fil des décennies, toutes les villes portuaires de la rangée Dakar-Luanda présentent peu ou prou les conséquences de croissances urbaines et portuaires anarchiques (Daudet, 2014). Congestion, pollution, occupations foncières illégales, corruption, accidentologie, criminologie sont quelques-uns des maux que les autorités portuaires et les édiles doivent gérer sans réelle concertation.

Aujourd'hui, un véritable paradoxe frappe l'espace économique subsaharien.

D'une part, quasiment toutes les économies nationales enregistrent des taux de croissance supérieurs à 5% depuis le tournant du millénaire. Les perspectives apparaissent d'ailleurs encore plus encourageantes (Védrine et alli, 2013), particulièrement avec la stimulation des échanges avec l'Asie (Chaponnière, 2010). Les niveaux d'urbanisation restent largement inférieurs aux autres continents, ce qui signifie que la métropolisation devrait mécaniquement continuer de s'accroître et de s'accélérer (Denis & Moriconi-Ebrard, 2009). L'urbanisation subsaharienne littorale engendre une concentration de services et d'accumulation du capital mais avec un faible niveau d'industrialisation.

D'autre part, hormis le cas de l'Afrique du Sud, aucun pays ne dispose des solutions portuaires et logistiques en adéquation avec l'augmentation des trafics d'importation et d'exportation. Aujourd'hui, force est de constater que les interfaces portuaires subsahariens sont très loin des standards qualitatifs et quantitatifs internationaux (*Journal de la Marine Marchande*, 2013). Les déséquilibres chroniques entre les tonnages de matières premières exportées et les marchandises manufacturées importées s'estompent avec l'augmentation de la consommation domestique d'une part et la croissance du pouvoir d'achat des classes moyennes d'autre part.

Cette note prospective interroge le développement des métropoles portuaires africaines en phase avec les réalités urbano-portuaires subsahariennes actuelles et les perspectives de croissance économique-démographiques (Daudet, Alix & Duszynski, 2013). Après avoir rappelé l'accélération historique de la métropolisation littorale, l'analyse des trafics portuaires met en perspective les enjeux concurrentiels d'une croissance maîtrisée. L'étude

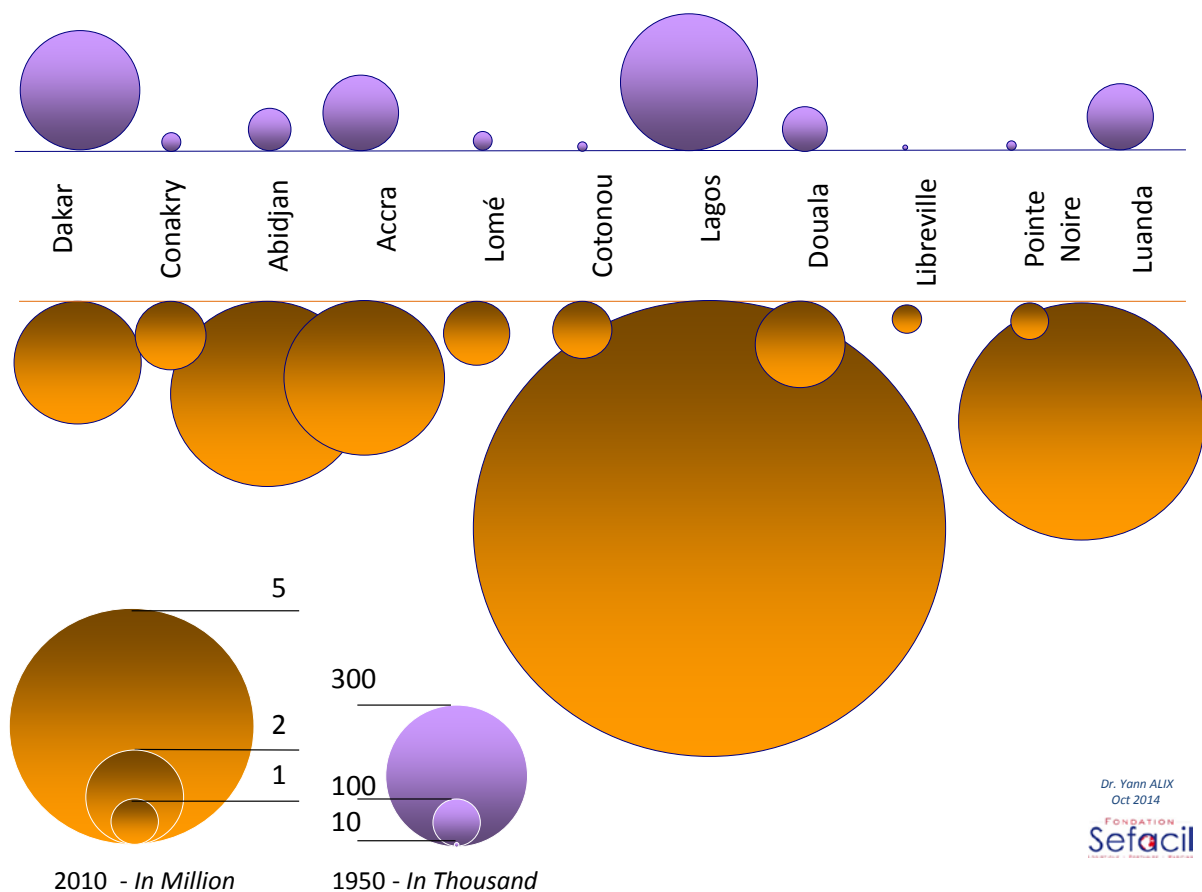
de cas sur les transits routiers soulève une série de questionnements que la dernière partie aborde avec quelques idées prospectives au service d'un avenir métropolitano-portuaire proche.

Des croissances économique et démographique naissent des métropolisations littorales accélérées

Loin d'être homogène et uniforme, la croissance des villes portuaires ouest-africaine présente pourtant des caractéristiques révélatrices de la transformation accélérée de l'espace économique et social des anciennes colonies européennes.

La figure 1 met en perspective combien fut rapide le phénomène de métropolisation de la plupart des villes portuaires de la rangée Dakar-Luanda.

Figure 1: Main port-city population in 1950 and 2010 from Dakar to Luanda



Dr. Yann ALIX
Oct 2014
FONDATION
Sefacil
ECONOMIE - POLITIQUE - STRATEGIE

Source: Alix & Daudet- 2014 from Africapolis 2008, E-Geopolis 2010, World Bank Group & Sefacil Foundation

En 1950, seules Dakar, Lagos et dans une moindre mesure Accra présentent des concentrations urbaines significatives alors que toutes les autres villes de la rangée ne sont que de gros comptoirs commerciaux. Libreville, Pointe-Noire, Cotonou, Conakry et Lomé

concentrent moins de 10,000 habitants malgré leur statut privilégié de fenêtre portuaire. L'industrialisation n'est pas le moteur de cette urbanisation naissante. Les services et les infrastructures demeurent modestes. La majorité des populations subsahariennes reste rurale. Elle tire leur subsistance d'une forme d'autosuffisance sans relation directe avec l'activité marchande des villes. Les relations entre l'espace littoral et les territoires intérieurs apparaissent très modestes. Un maillage infrastructurel se déploie pour servir une circulation limitée au cœur des centres de ces villes portuaires littorales. Les seules « pénétrantes » routières et ferroviaires servent essentiellement les activités coloniales d'exportation. La planification du territoire colonial se projette en fonction des rentes agricoles, forestières et minières.

La situation de 2010 apparaît totalement différente avec des villes millionnaires sauf Libreville et Pointe-Noire. La dérive macrocéphalique qui frapperait les villes portuaires subsahariennes ne se constate finalement qu'à Lagos, seule agglomération qui dépasse les 10 millions d'habitants. Abidjan, Luanda et dans une moindre mesure Accra concentrent plus de 3 millions d'habitants. Les deux premières ayant récupéré une importante quantité de populations suite aux événements tragiques qui ont sévèrement frappé les campagnes ivoirienne et angolaise. Éléments communs à toutes ces villes portuaires :

- elles profitent de la double dynamique de l'exode rural vers l'espoir d'un mieux-être métropolitain tout en tirant profit d'une véritable croissance endogène résultante d'une natalité urbaine encore très soutenue ;
- Elles s'étalent spatialement dans des développements « horizontaux » semi circulaires du fait de leur localisation sur le littoral. Cela favorise une dispersion sur de très grands territoires avec des densités relativement moyennes et des problèmes circulatoires souvent exacerbés.

Les réseaux de transport ont été densifiés au fil des années mais nullement en proportion des besoins de mobilité des populations qui se concentrent au cœur mais surtout aux périphéries des principales villes portuaires. Abidjan a reçu un troisième pont et inauguré une autoroute payante afin de désengorger les pourtours de la lagune. Même efforts infrastructurels par les autorités publiques en charge de rendre plus fluide la circulation routière au cœur et aux périphéries d'Accra.

Au-delà des infrastructures, les services de transport liés à la mobilité n'accompagnent pas les besoins exprimés par une population dispersée et diffuse dans les faubourgs des capitales économiques littorales. Réseaux d'électricité, d'eau ou d'évacuation des déchets constituent d'autres exemples flagrants d'un manque d'anticipation et de moyens. Des carences chroniques de planification et d'aménagement du territoire métropolitain

conduisent à une impression de développement urbain anarchique et hétérogène ; certains quartiers étant nettement mieux traités et dotés que d'autres. Le déploiement spectaculaire d'immenses zones pavillonnaires aux alentours de quasiment toutes les grandes métropoles subsahariennes atteste d'une forme de rattrapage. La classe moyenne supérieure aspire à un environnement de vie amélioré avec des services en phase avec leurs nouveaux moyens économiques. Ces habitats individuels se caractérisent une fois encore par leur horizontalité avec un étalement sur d'immenses terrains viabilisés.

Malgré leur importance évidente dans le fonctionnement économique et social national, les villes portuaires ne fixent pas de manière disproportionnée les populations de leur pays. La figure 2 considère le poids réel de la ville portuaire dans le total de la population nationale.

Figure 2: Total population and proportion Main port-city population in 1950 and 2010



Dr. Yann ALIX
Oct 2014
FONDATION
Sefacil

Source: Alix & Daudet- 2014 from *Africapolis 2008, E-Geopolis 2010*

Résultat intéressant, la macrocéphale Lagos ne compte finalement que pour 7% de la population du Nigéria, pays le plus peuplé d'Afrique avec environ 170 millions d'habitants. Cet état de fait s'explique autant par l'histoire ancienne de l'urbanisation des populations et des ethnies de l'actuel Nigéria que par la manière dont le pays a été « aménagé » au cours

de la période coloniale. Une large partie de la partie occidentale des côtes voit s'égrener des chapelets de villes moyennes bien au-delà de Lagos. Même constat dans l'intérieur et jusqu'aux frontières du nord où de « gros bourgs ruraux » quadrillent de vastes territoires densément peuplés. Au Sénégal, l'importance commerciale donnée très tôt à Dakar par les français justifie pourquoi un cinquième de la population nationale se concentre dans la plus peuplée ville portuaire entre le désert Sahara et le Golfe de Guinée.

A l'inverse, des petites agglomérations comme Libreville représentent près de 50% d'une population nationale qui demeure majoritairement urbaine. Dans le cas de la République gabonaise, une couverture forestière dense et une population totale faible concourent à surreprésenter le poids d'une capitale portuaire somme toute de taille moyenne. Il est à noter qu'en ajoutant la population de Port Gentil, l'autre grand port situé plus au sud dans la province de l'Ogooué Maritime, ce sont plus des 2/3 des Gabonais qui se retrouvent sur un littoral urbanisé.

Dans le cas de Douala, un important tissu de petites et moyennes villes dilue le poids relatif de la ville portuaire, concurrencée dans ses fonctions métropolitaines par la capitale politique non-littorale de Yaoundé et quelques villes situées à plusieurs centaines de kilomètres à l'extrémité nord du pays. Les relations commerciales avec les populations enclavées de la République de Centre Afrique (RCA) et du Tchad ont historiquement fixé des populations loin des territoires côtiers.

Au final, les données de la figure 2 mettent en perspective que la plupart des villes portuaires subsahariennes de l'ouest et du centre concentrent entre 15 et 25% de la population totale ; que l'on se trouve dans des Etats peu peuplés comme le Congo-Brazzaville ou la République Togolaise ou dans des Etats plus peuplés comme le Ghana ou la Côte d'Ivoire. Ces grands foyers actuels d'urbanisation littorale s'opèrent sur des cités historiques qui prirent leur élan avec le commerce international. D'un côté, le Sénégal, la Guinée Conakry, le Togo, le Bénin ou encore le Cameroun constituent des pays avec une seule métropole portuaire dominante. De l'autre, plusieurs pays présentent un duo avec une grande ville portuaire dominante en concurrence ou en complémentarité économique d'une seconde, souvent plus modeste mais aussi plus spécialisée dans ses activités littorales. San Pedro et Abidjan en Côte d'Ivoire. Accra et Takoradi au Ghana. Libreville-Owendo et Port-Gentil au Gabon. Pointe-Noire et Brazzaville au Congo Brazzaville.

Toutes demeurent animer d'une croissance en lien direct avec la concentration économique nationale et la concentration de biens et de services en lien avec l'activité portuaire. Elles accueillent un afflux régulier et continu de populations rurales ce qui crée une dynamique de

« rattrapage d'urbanisation » (Geopolis, 2008). Elles tirent aussi profit d'une croissance endogène avec des taux de natalité métropolitains légèrement plus faibles que ceux constatés dans les autres territoires ruraux.

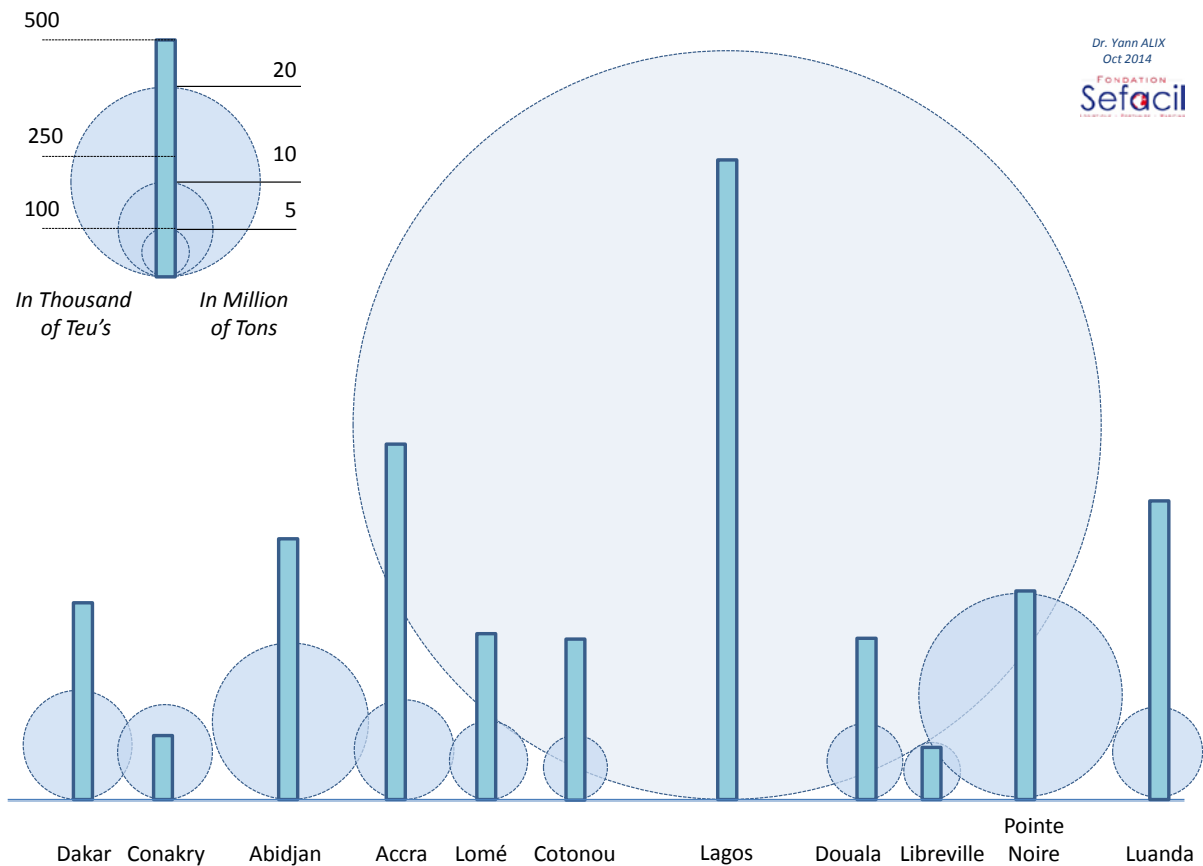
L'économie informelle absorbe une grande partie d'une population migrante souvent jeune et pas qualifiée avec des petits boulots ou la revente sauvage de produits de première nécessité bon marché sur les principales artères routières. Le développement progressif des services constitue également une nouvelle opportunité pour ces migrants ruraux.

Il apparaît cependant réducteur pour ne pas dire impossible de conclure sur un modèle unique de la métropole portuaire ouest et centre-africaine. Ressources naturelles et géographie, histoires démographique et politique, migration et déplacement forcé de population, ruralité et urbanité, géopolitique et conflits modernes transnationaux ; un ensemble complexe de facteurs tend à expliquer les grandes disparités de la croissance métropolitaine littorale de la sous-région.

De la croissance des trafics nait la concurrence portuaire sous-régionale

Les données de la figure 3 présentent les trafics portuaires totaux et conteneurisés des villes retenues à l'étude sur la rangée Dakar-Luanda. A l'instar des constatations réalisées pour les dynamiques urbaines, Lagos paraît disproportionnée vis-à-vis des autres ports. Distribués sur plusieurs sites (Tin Can, Apapa, Lagos), la principale porte d'entrée portuaire Nigériane dessert l'arrière-pays le plus densément peuplé d'Afrique et nourrit autant la métropole de Lagos que la capitale politique d'Abuja et tous les territoires nationaux jusqu'à la frontière avec la République Béninoise. Evidemment, Lagos profite en partie des exportations de brut du premier producteur africain tout comme le port de Pointe-Noire qui exporte plus de 10 millions de tonnes métriques de produits pétroliers. A l'inverse, la capitale portuaire angolaise n'engränge pas les dividendes de l'exportation du brut Angolais puisque la quasi-totalité des flux transite via des plates-formes off-shore sans contact direct avec l'interface portuaire de la ville angolaise (sauf dans l'immense zone portuaire dédiée aux spécialistes internationaux de la fourniture de services logistiques off-shore).

Figure 3: Total traffic and Container traffic of major ports of the Dakar-Luanda Range -



2011

Source: Alix & Daudet- 2014 from Sefacil Foundation Database 2014

Deuxième enseignement, aucun établissement ne dépasse les 25 millions de tonnes métriques avec des grands ports historiques comme Abidjan ou Dakar qui ne parviennent pas à se démarquer franchement de ses homologues régionaux. Cela est d'autant plus révélateur avec une distribution des manutentions conteneurisées finalement saupoudrées sur toutes les places portuaires. Bien sûr, Conakry ou Libreville souffrent d'une faible population encore très paupérisée et par conséquent peu consommatrice de produits manufacturés internationaux importés. À l'inverse, des ports comme Pointe-Noire ou Tema au Ghana ont su moderniser leurs infrastructures avec le soutien des opérateurs privés pour devenir de véritables ports régionaux d'éclatement des flux conteneurisés. Le premier s'impose incontestablement comme le port de Kinshasa (via Matadi) et ses 11 millions d'habitants alors que le second a su attirer et fidéliser les chargeurs des pays enclavés (Burkina Faso surtout) au moment de la crise politique ivoirienne des années 2000.

Dernier élément, alors qu'aucune des villes ne figure dans le top 100 des plus grandes villes du monde hormis Lagos, c'est bien sûr le cas également au niveau portuaire avec des trafics

qui demeurent très largement sous-développés si l'on regarde les potentiels démographiques et économiques des populations subsahariennes. Les ports africains reflètent fidèlement ce « retard historique » du sud du Sahara dans les circulations maritimes et logistiques planétaires. Le continent dans son ensemble constitue un immense marché d'avenir avec 1 400 milliards de dépenses des ménages africains prévues pour 2015 (contre 800 millions en 2008). La classe moyenne africaine dépassera le demi-milliard avant 2016. La quasi-totalité des ports a longtemps été sous-investi avec des infrastructures qui n'ont pas été mis aux standards internationaux pour recevoir et traiter des grands navires. Aujourd'hui, la croissance moyenne sous régionale des PIB oscillent entre 5 et 6% avec de très fortes disparités qui ne contestent pas l'idée d'un marché émergent parmi les plus prometteurs. Le niveau des importations augmente de 16% par an depuis 2000. Les ports et leur ville sont les moteurs infrastructurels et organisationnel du rattrapage de mondialisation des espaces économiques subsahariens (Alix, Delsalle & Comtois, 2014). Dernière donnée révélatrice du potentiel qui s'annonce pour les ports : le taux de conteneurisation des populations avec 150 evp/1000 habitants en Europe de l'Ouest ou Asie du Sud-Est contre moins de 35 en Afrique de l'Ouest selon les données du consultant britannique Drewry.

Ces données macro-économiques se traduisent dans les investissements portuaires, particulièrement pour le secteur des conteneurs. Olivier Hartmann, analyste Senior à la Banque Mondiale, constate deux phases avec une première s'entamant dès 2004 avec la concession de SETV, premier terminal à conteneurs du port d'Abidjan. Jusqu'en 2010, quasiment tous les terminaux à conteneurs vont passer aux mains d'opérateurs privés, que l'on parle de petites infrastructures comme Banjul ou Bissau ou de plus dimensionnées comme à Dakar avec DP World ou à Téma avec le consortium Bolloré-APM Terminals. Une accélération des modernisations s'enclenche qui se conjugue *de facto* avec une amélioration significative des connectivités maritimes pour les économies émergentes subsahariennes.

La seconde vague commence au début de la décennie 2010 avec des projets largement plus conséquents. Les autorités publiques ne concèdent plus des terminaux déjà en place mais donnent l'opportunité d'exploiter de nouvelles infrastructures construites la plupart du temps en PPP. A Cotonou avec Bolloré et CMA-CGM, à Lomé avec MSC, à Abidjan avec TC2, sur Téma une fois encore ou encore à Pointe-Noire, des terminaux plus vastes et plus modernes s'installent toujours à proximité immédiate des cœurs de métropoles. Ces installations concourent à rendre plus attractive aussi la métropole en fournissant des emplois et des services liées à la gestion d'un flux croissant de marchandises importées et exportées.

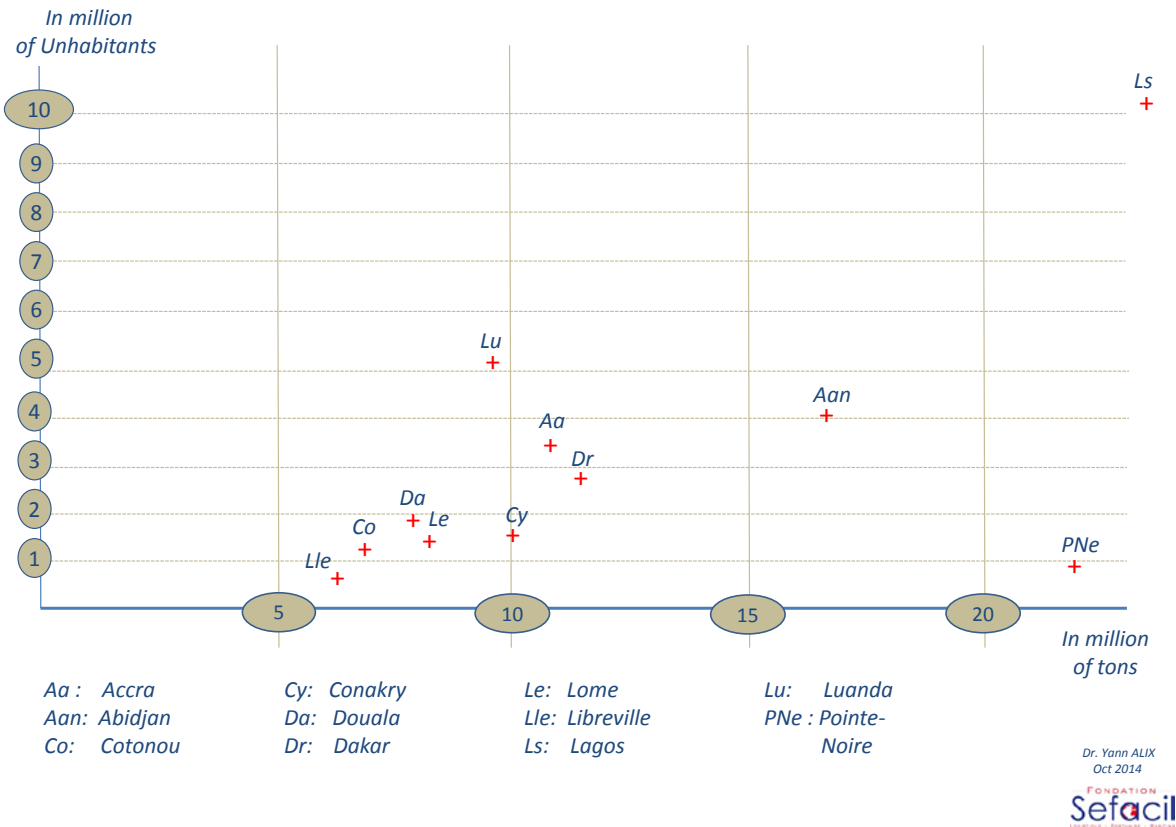
Une troisième vague peut être distinguée selon nous avec l'avènement de projets « greenfield » en dehors des pressions métropolitaines. Lekki et Badagry au Nigéria. Kribi au Cameroun. Dans le dernier cas, le gouvernement Camerounais projette un véritable aménagement national à partir du port et de la zone économique spéciale adjacente. Du pôle industrialo-tertiaire doit naître une grande ville nouvelle qui sera reliée par route à la capitale Yaoundé (Boubpa, 2014). Les exploitations minière, énergétique et forestière doivent nourrir une activité économique qui deviendra alors complémentaire mais aussi largement concurrente de l'actuelle Douala en proie à une profondeur d'eau du chenal insuffisante. Au Nigéria, les futurs complexes industriels et manufacturiers doivent générer emplois et valeurs ajoutées sans toutefois être liés à une quelconque ambition de planification urbaine intégrée. Transbordement et services logistiques devraient animer des complexes portuaires qui vont nécessairement drainer une importante population de travailleurs.

Pour la seule rangée portuaire allant de Dakar aux ports du Nigéria, les estimations de trafics prévoient le seuil des 20 millions de boîtes manutentionnées à l'horizon 2025 contre moins de 10 en 2014 (Hartmann, 2015). Au-delà des aménagements infrastructurels des terminaux maritimes, ce sont les dessertes routières, les aires de stationnements, la gestion spatiale des boîtes vides ou encore tous les services liés à l'empotage, le dépotage, la consolidation des lots, etc qui supposent de très lourds investissements intra et péri-métropolitains. Or, tout semble démontrer aujourd'hui que les intégrations spatiales et fonctionnelles de ces croissances portuaires ne soient pas anticipées dans les schémas d'urbanisme et l'aménagement foncier des territoires métropolitains. Cela s'avère d'autant plus problématique que les métropoles elles-mêmes doivent assumer une véritable transformation fonctionnelle et spatiale.

Recensement simplifié des problématiques issues de la croissance des métropoles portuaires africaines

Le croisement des données urbaines et portuaires est synthétisé dans la figure 4 où finalement, l'on constate clairement une certaine cohérence d'ensemble de laquelle s'éloignent l'hypertrophie de Lagos et l'anomalie portuaire pétrolière de la ville côtière de Pointe-Noire.

Figure 4: Total traffic and population of major port-city of Western & Central Africa



Source: Alix & Daudet- 2014 from Sefacil Foundation Database 2014

Abidjan et Luanda se distinguent par cette conjugaison d'une grande ville côtière dotée d'un grand port maritime sous régional. A l'opposé, un chapelet de petits pays (Républiques Gabonaise, Togolaise, Béninoise et Guinéenne) conjugue faible superficie géographique,

faible développement économique et modeste corrélée de leur appareil portuaire national. Une relation intéressante se démontre alors entre la taille de la ville, la taille du trafic et finalement la taille du marché national et régional que la ville et le port peuvent couvrir. La relative proximité géographique (Lomé et Cotonou par exemple ou encore Libreville et la ville pétrolière de Port-Gentil) limite aussi l'avènement d'un pôle de croissance sous régional. Le littoral togolais-béninois se trouve coincé entre les « géants sous régionaux » d'Abidjan et de Lagos (et maintenant Accra). Conakry reste dans l'ombre de l'activité régionale de Dakar alors que Libreville demeure une destination intermédiaire entre Douala et Pointe-Noire et Luanda.

Dakar, Douala et Accra formant un ensemble sans véritable cohérence. D'un côté, les deux premiers continuent de perdre en attractivité et compétitivité face aux concurrents portuaires sous régionaux. Dakar n'a pas su s'imposer comme la porte d'entrée portuaire de l'Afrique de l'ouest au tournant des années 2000. Douala est saturé et ne dispose d'aucune alternative face aux faibles profondeurs du fleuve Wouri hormis un dragage sans fondement économique. Les villes de Dakar et de Douala elles-mêmes tendent à perdre de leur lustre culturel et économique face aux dynamismes de métropoles portuaires à l'image plus innovante. C'est le cas de l'émergence rapide d'Accra et de son port de Téma avec une influence qui dépasse largement les frontières nationales. La fidélisation des exportateurs-importateurs enclavés mais aussi l'attractivité de l'économie Ghanéenne nourrissent la ville portuaire en nouveaux tonnages et nouveaux habitants.

Les villes portuaires ouest-africaines continuent de croître à un rythme qui s'accélère. De manière concomitante, les défis de cette croissance pèsent sur les structures en place. Les plans généraux qui ont permis l'organisation des circulations entre la ville et son port sont totalement dépassés. Les systèmes d'approvisionnement en eau et en électricité sont hyper saturés par la demande. Aux problématiques de logement et de services de transport des populations riveraines répondent la congestion des axes de dessertes du port ou encore la gestion des transporteurs routiers enclavés. Les ports restent des poumons vitaux des économies métropolitaines dans lesquelles ils sont organiquement enchâssés. Toutefois, les projets actuels de modernisation portuaire subsahariens tendent à s'éloigner des métropoles historiques afin d'éviter les externalités négatives de la concentration urbaine.

Kribi au sud de Douala au Cameroun. Le projet d'épine dorsale à une heure du port de Cotonou au Bénin. Le développement de San Pedro à l'ouest d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Le projet de Lekki en dehors de Lagos. Les développements portuaires *ex-nihilo* en dehors de Luanda. Autant de projets qui désolidarisent physiquement le port de sa ville. *Bluefield* et *Greenfield projects* viennent en réponse à l'urgence d'un accompagnement portuaire de la croissance économique nationale et sous-régionale. Cela ne doit pas faire oublier que toutes

les autorités portuaires « *de centre ville* » si on peut les qualifier ainsi, se défendent de promouvoir de nouvelles croissances portuaires avec de nouvelles installations dans le périmètre foncier historique. Le port de Dakar a ainsi alloué plusieurs nouvelles concessions en 2013 pour optimiser l'utilisation de son espace économique et foncier. Le port de Conakry a fait de même avec une nouvelle impulsion donnée par l'octroi de la concession à l'opérateur français Bolloré en 2012. Le port d'Abidjan attend les dividendes de son nouveau terminal à conteneurs TC2 tout comme les ports historiques de Lomé et de Cotonou qui espèrent un doublement des manutentions conteneurisées avec les extensions modernes en cours de finalisation.

A tous ces projets portuaires, les autorités publiques de tutelle cherchent à anticiper les conséquences positives et négatives de la croissance des flux. Les autorités portuaires de San Pedro et de Libreville, qui sont pourtant loin d'avoir des espaces fonciers saturés de camions, ont organisé en 2014 des forums économique et logistique où les problématiques de croissance ont été abordées (Ikambouayat, 2014).

A Abidjan, des comités réunissent le district de la ville d'Abidjan et le Port Autonome d'Abidjan qui déploie ses activités sur quatre communes de l'agglomération (*Plateau, Treichville, Port Bouet et Yopougon*). La concertation a permis de déployer des schémas d'aménagement et des plans stratégiques qui reprennent autant les arguments du développement portuaire que les revendications de la Mairie d'Abidjan. Parce que le PAA occupe une grande partie des territoires bordant la lagune Ebrié, des innovations logistiques comme des services de barges conteneurisées sont à l'étude afin d'éviter l'engorgement des axes routiers et tous les désagréments liés aux brouettages entre terminaux.

A Douala, des représentants de la ville participent aux organes de gestion de l'Autorité portuaire du Douala (PAD) et cherchent à trouver des conciliations au sein de comités de pilotage sur les impacts négatifs de l'activité portuaire sur la ville. La décentralisation voulue par le pouvoir central de Yaoundé a poussé à l'investissement direct des acteurs locaux pour une meilleure concertation croisée entre la ville et le PAD.

A Tema, port de la capitale Accra au Ghana, ce sont les complications écologiques et environnementales qui ont encouragé le dialogue et la concertation entre les autorités de la ville et celle du port. En particulier, aux effets néfastes des écoulements des huiles et des eaux usées en provenance du port répondaient les décharges à ciel ouvert et les rejets domestiques des habitants sur les terre-pleins du domaine portuaire. Des commissions, un programme de sensibilisation, des formations et finalement un plan de contingence environnemental ont été conjointement déployés par les autorités publiques locales.

Exemple de casse-tête de la métropole portuaire africaine : la gestion du transit routier

Tous ces projets portuaires améliorent incontestablement la gestion de l'interface entre un navire et le port, mais sans vraiment influencer la gestion de l'interface entre le port et la ville. A Pointe-Noire, ville pas encore millionnaire en habitants, les norias de camions générées par la croissance des trafics conteneurisés (X 20 en 20 ans !) paralysent complètement une grande partie de la ville. Le réseau routier historique n'est pas planifié pour soutenir une telle activité. La modernisation de la voie ferrée et la construction d'une nouvelle route jusqu'à Brazzaville n'améliorent que très partiellement la gestion locale et intra-urbaine des mouvements routiers.

Des solutions techniques comme la possibilité de mettre en place des rendez-vous transporteurs ou la délivrance de licence spéciale pour les camionneurs accrédités ne sont que des palliatifs. L'opérateur privé du terminal à conteneurs a créé sur le domaine public portuaire une zone de délestage (notamment des conteneurs vides) avec une voie d'accès routière intérieure. Cela n'a pas empêché le déversement mécanique de camions sur la route adjacente, venant créer une nouvelle zone de congestion chronique sur un axe essentiel de la circulation des populations locales. Il en résulte un impact direct de l'activité portuaire sur la fluidité des mobilités des populations. Pollution, accidentologie et dégradation accélérée de la voirie constituent quelques-unes des externalités négatives. Avec les pluies, les routes adjacentes pas toutes bitumées deviennent même impraticables avec des trous béants dans la chaussée. Des itinéraires de contournements déplacent somme toute les problématiques de circulation loin du terminal, un peu partout dans la ville. Les autorités portuaires publiques et l'opérateur privé sont d'autant plus conscients de cette situation que la performance globale des opérations portuaires s'en ressent. Les brouettages et multiples manutentions des conteneurs créent des mouvements supplémentaires qui ne facilitent pas la fluidité des opérations.

La mise en place d'un guichet unique portuaire (GUP) au port de Cotonou fin 2010 continue d'améliorer la fluidité des abords du terminal à conteneurs. L'apport des technologies a entraîné une dématérialisation de la gestion des tracasseries administratives. Il en résulte

une forme d'assainissement des espaces adjacents au terminal mais sans résoudre complètement le stationnement prolongé des transits Nigériens.

A Abidjan, Lomé ou Cotonou, ce sont les camions en transit des pays enclavés qui rendent très compliqués la gestion de l'interface immédiat entre les populations urbaines et les chauffeurs sahéliens. L'occupation illégale des espaces fonciers aux abords des terminaux crée des tensions profondes entre quatre catégories de population :

- Les chauffeurs sahéliens qui restent parfois des semaines entières dans des conditions de précarité sanitaire scandaleuses. Ils ne disposent pas d'espaces dédiés pour se restaurer, se laver et dormir (ils dorment sous leur camion) ;
- Les populations riveraines qui constatent l'occupation quasi permanente de leurs espaces quotidiens de vie. Les tensions s'exacerbent régulièrement avec des consonances à caractère ethnique, pour ne pas dire plus. Les élus locaux dénoncent régulièrement dans les médias locaux ces « invasions » ;
- Les gestionnaires des terminaux portuaires qui constatent des niveaux de saturation qui empêche toute fluidité des trafics aux abords des zones d'accès.
- Toute une frange de population marginale qui cherche à tirer profit de la présence de marchandises sans réelle protection. Les chauffeurs qui peuvent disposer d'importantes sommes en liquide sont victimes d'attaques ou de rackets organisés. Corrupteurs et corrompus fleurissent dans ces territoires sans réelle autorité.

Pour les édiles, ces occupations prolongées des espaces de circulation ou d'aires de stationnements improvisés posent de nombreux problèmes. La valorisation des terrains est souvent impensable. La prolifération de l'économie informelle limite les possibilités de transformer et viabiliser des espaces dénués d'autorité légale et publique. Les conditions d'insalubrité font l'objet de plaintes à répétition de riverains qui peuvent aller jusqu'à s'organiser de manière totalement illégale pour « chasser » les squatteurs routiers. Les tensions peuvent aller *crescendo* quand des rumeurs urbaines stigmatisent les pratiques des chauffeurs routiers souvent issus d'ethnies et de confession différentes des populations locales. Le quartier de Vridi dans l'espace métropolitain d'Abidjan a fait récemment l'objet d'articles de presse nationale pour dénoncer les nuisances générées par les chauffeurs sahéliens. Les conseils des chargeurs comme celui du Burkina Faso s'émeuvent aussi des vols et parfois des violences qui prolifèrent à l'encontre de leurs marchandises et de leurs chauffeurs (Traoré, 2014).

La gestion de ces unités routières issues du transit des pays enclavés est symptomatique du problème ville-port aujourd'hui en Afrique de l'ouest. Des aires dédiées à l'extérieur des agglomérations se créent pour pallier le problème aux abords physiques des terminaux. Des ports secs et des zones logistiques intérieures visent à désengorger les abords des terminaux maritimes. Les importateurs et exportateurs enclavés disposent d'entrepôts dédiés dans la plupart des ports maritimes. Il n'en demeure pas moins que l'organisation des rotations routières entre ces zones tampons et les terminaux maritimes demeure inefficace. Les chauffeurs ne veulent pas perdre leur tour et ne font pas confiance à une organisation logistique qui leur redonnerait pourtant plus de flexibilité et de performance. Ces mêmes chauffeurs et leurs employeurs restent tout aussi méfiants sur l'usage des aires sécurisées créées spécialement pour que les chauffeurs se restaurent et dorment dans des conditions améliorées. Au-delà des interfaces et des liens organiques entre la ville et le port, la problématique s'étend sur les corridors intérieurs de transport qui constatent le déplacement des problèmes sans vraiment les résoudre (Hartmann, 2014).

Aucune vision stratégique partagée entre la ville, le port et l'ensemble des parties prenantes (incluant la population) ne voit véritablement le jour. Tous ces dispositifs logistiques de désengorgement sont portés par les opérateurs privés et parfois les autorités portuaires publiques. La ville portuaire n'est que trop rarement invitée à s'exprimer. Il faut revenir aux réalités de terrain et avouer qu'une certaine partie de la population urbaine paupérisée trouve dans la présence des chauffeurs une occasion de commercer. Nourriture, alcool, cigarettes, produits hygiéniques et autres produits de première nécessité font l'objet de trafics informels. Les abords des terminaux sont des lieux de vie rythmés par des places de restauration très bon marché. Des familles entières ont colonisé ces territoires et vivent des mobilités des transporteurs routiers mais aussi des travailleurs qui vivent au sein de terminaux sécurisés depuis la mise en place du code ISPS au milieu des années 2000. Le port d'Abidjan a d'ailleurs procédé à l'aménagement de zones dédiées où des familles ont pu investir les lieux afin de préparer des repas bon marché dans des conditions d'hygiène plus acceptables. Une forme de paradoxe entre pragmatisme économique de survie et planification urbaine à long terme se constate.

Toutes ces initiatives demeurent cependant bien sous-dimensionnées face aux enjeux d'une densification croissante des métropoles littorales. Ces territoires très vastes ne sont pas appréhendés dans leur globalité. Les plans d'aménagements segmentent et parfois ségrègent des quartiers entiers au détriment d'espaces qui se spécialisent dans l'hôtellerie internationale ou les loisirs comme la péninsule des Almadies à Dakar par exemple. Hormis le Plateau à Dakar, le Central Business District de Téma ou encore le cœur de Lagos, les métropoles ouest et centre-africaines « manquent » de verticalité (Questions Internationales, 2013). Que ce soit dans le sens d'un habitat collectif ou pour l'hébergement

des activités d'affaires, l'architecture métropolitaine africaine doit s'émanciper avec la croissance et les opportunités d'investissements. L'accès aux capitaux soutient l'émergence de grands projets d'envergure tout en conservant à l'esprit la singularité de chacune des métropoles. Histoire, culture urbaine, pratiques actuelles : la modernisation métropolitaine exige de la créativité et de l'audace. Les défis sont autant architecturaux que sociétaux, économiques ou encore environnementaux (Schultz, 2014). La question d'une planification visionnaire sur des ensembles parfois si diffus pose la question de la gouvernance et de la responsabilité des parties prenantes dans la conduite de tels méga-projets multidimensionnels. Tel que déjà énoncé :

« Les grands projets de ville et les grands projets de port s'inscrivent avant tout dans des réalités temporelles et spatiales de plus en plus locales. L'exacerbation des revendications à dimension locale (population, environnement, économie, etc.) prend un poids prégnant dans la configuration finale des projets ». Daudet, 2010

Par ailleurs, la planification d'un aménagement d'envergure des métropoles portuaires africaines suppose de répondre à un condensé de « passages obligés » méthodologiques qui recourent :

- Une finalité stratégique;
- Un marquage politique;
- Une orientation économique;
- Une avancée technologique;
- Une audace architecturale;
- Une dimension logistique;
- Une empreinte territoriale;
- Une opportunité culturelle;
- Une nécessaire communication; et,
- Une gouvernance structurée, voire réinventée !

L'arbitrage dans les priorités d'investissements se pose alors que la plupart des métropoles portuaires africaines subissent de gros problèmes d'assainissement ou de fourniture électrique. Poumons verts et autre charte paysagère passent souvent au second plan alors que les expériences internationales démontrent leur importance primordiale dans un cadre de vie très minéral et densifié.

Culture, tradition, pratique ou encore brassage inter-ethnique se considèrent dans des innovations architecturales pragmatiques en respect des codes et des usages (Atoke, 2015). Une autre dimension plutôt symbolique relève de la sensibilité des populations métropolitaines de l'Océan. L'amélioration progressive des conditions de vie verra

nécessairement l'émergence de revendications sociales et sociétales vis-à-vis de l'espace de vie que représente le littoral. Accès direct à la mer, aménagement d'espaces récréatifs ou simple promenade ludique constituent autant de sujets qui sont que très rarement pris en compte aujourd'hui dans les plans d'aménagement.

Le projet en cours de Port Môle à Libreville en République Gabonaise semble concilier ces multiples dimensions avec toutefois le mécontentement de l'autorité portuaire elle-même. En effet, la réserve foncière de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) s'est vue amputée d'espaces dévolus aux activités nationales et internationales de pêche. Cette amputation de terrains portuaires au profit d'installations touristiques et culturelles (marina et futur opéra national) met en lumière toute la difficulté d'associer toutes les parties prenantes. Les habitants de Libreville qui disposaient d'un chemin de promenade qui courait le long du boulevard face à la mer attendent de voir quel sera demain leur accès public à la mer.

Pour finir et sans aucune forme d'exhaustivité, la durabilité des constructions et la question délicate de la maintenance des infrastructures posent la question de la qualité et des services associés à la qualité des aménagements. La structuration d'organes de gestion adéquats pour garantir l'entretien efficace des infrastructures reste en suspens dans de très nombreux cas.

En guise de conclusion : quelques idées prospectives d'un avenir proche

Les croissances conjuguées des espaces métropolitains et portuaires pourraient se concurrencer, pour ne pas dire s'annihiler. Il en résulterait une perte de compétitivité et d'attractivité tout en générant des externalités négatives qui viendraient amputer la compétitivité de l'ensemble. Le cas du Port Mole de Libreville ou celui de TC2 à Abidjan tendent à démontrer que les grands projets de ville ne se planifient pas avec les grands projets de ports. Il en résulte des tensions sur la mobilisation des deniers publics quand est venu le temps de l'arbitrage dans la priorisation des actions. Comment trancher entre la nécessité de gagner un mètre de profondeur d'eau sur le chenal navigable, rénover le réseau d'eau d'une ville millionnaire ou même construire des logements à vocation sociale ?

Les pouvoirs publics devraient disposer de plus grandes disponibilités financières avec la collecte améliorée de l'impôt et l'entrée massive de devises issue d'une augmentation des activités du commerce international avec l'espace économique subsaharien. Nonobstant cette amélioration structurelle de la finance publique nationale, il n'en demeure pas moins

que les investisseurs privés resteront les plus importants bailleurs de la transformation de la ville africaine. Or, les entreprises privées du BTP, du transport, de l'énergie, des télécommunications, de la banque et de la finance, ne perçoivent leurs implications que par le prisme de leurs intérêts particuliers... et le retour projeté de leurs investissements. Il résulte une forme de déstructuration anarchique de la modernisation de la ville portuaire. De surcroît, d'ici 2050, ce sont 1,2 milliards de population urbaine qui peuplera les villes africaines contre environ 400 millions en 2013.

Une complète révision des modèles actuels de gouvernance et de planification est à repenser dans l'innovation (Nelessen, 2014).

La clé du succès est de concilier les objectifs de rentabilité des opérateurs privés avec la vision du développement à long terme des pays concernés. Or, les pouvoirs publics subsahariens ne se dotent que trop rarement des outils pour conduire des négociations contractuelles équilibrées et durables. Les autorités portuaires et leurs tutelles ministérielles doivent consolider des moyens pour assumer pleinement leur rôle de planificateur stratégique (Alix & Ikambouayat, 2014). Même chose pour les édiles et les diverses strates en responsabilité de la gestion de la ville subsaharienne.

Les réformes institutionnelles doivent s'accélérer pour soutenir plus de coopération publique, particulièrement au moment de sélectionner des partenaires privés en charge de moderniser les activités portuaires et métropolitaines. Les instruments juridiques nationaux et internationaux doivent servir d'outils aux administrations publiques pour optimiser les dividendes de la modernisation urbaine et portuaire (Grosdidier de Matons, 2014). Les mécanismes de régulation économique, financière et tarifaire s'avèrent des outils de flexibilité et d'adaptation essentiels dans la gestion de la relation contractuelle entre sphère publique et sphère privée (Thorrance, 2014). Tout cela n'est possible que si la formation des élites publiques se promeut pour accompagner le renforcement des compétences. Le tout exige un courage politique et une clairvoyance stratégique aux plus hauts niveaux de la décision publique.

Conseils de surveillance, haute instance de développement, comité intersectoriel ; les formules ne manquent pas pour tenter de réunir autour de la même table décideurs publics et privés. Or, à l'échelle des principales villes portuaires ouest-africaines, force est de constater que rien n'est structuré pour unir décideurs portuaires et métropolitains dans un organe collaboratif reconnu et admis de toutes les parties prenantes. Les villes portuaires occidentales ont systématisé les relations institutionnelles entre décideurs publics pour partager les visions d'un développement collaboratif et non ségréatif (Daudet, 2010)(Alix & Daudet, 2011).

La plupart des villes portuaires nord-américaines, ouest-européennes ou encore scandinaves dispose de structures organisées pour, entre autres:

- Structurer un dialogue permanent autour des projets de la ville, des projets du port et des projets qui unissent *de facto* les deux organes publics ;
- Partager les compétences et les connaissances, notamment en matière réglementaire ou législative ;
- Anticiper de manière collaborative les impacts directs et indirects des développements planifiés (en particulier sur les populations locales)
- Débattre sur les engagements financiers de chacune des parties prenantes publiques ;
- Discuter des responsabilités régaliennes sur les territoires urbains et portuaires investis par les projets ; et encore,
- Générer des actions de communication mutuelle
- Organiser des débats publics :
- Gérer des manifestations publiques de sensibilisation ou des événements sur la culture de la ville portuaire, etc.

Par ailleurs, les autorités portuaires disposent de structures de gouvernance sur lesquelles siègent des représentants des intérêts privés. Syndicats professionnels, opérateurs de manutention, représentants des armements ou des transitaires figurent régulièrement dans les comités en charge de discuter les destinées stratégiques et fonctionnelles du territoire espace portuaire. L'idée est bien d'inclure dans les réflexions stratégiques du développement portuaire les acteurs clés et représentatifs du partenariat public-privé. Le transfert des compétences du public vers le privé ainsi que le poids du secteur privé dans le financement des opérations commerciales portuaires justifient la légitimité de la représentation privée. Ces évolutions dans la composition des structures de gouvernance reflètent les réalités portuaires modernes.

La gouvernance d'une ville aussi grande soit-elle n'implique pas cette cohabitation entre sphères publiques et privées. La représentativité des acteurs privés ne se pose pas dans les mêmes termes que dans le cas portuaire. Et pourtant. Les investissements privés dans les grands chantiers de modernisation des métropoles africaines ne cesseront d'augmenter d'ici 2050. Eau, électricité, transports en commun, les secteurs clés du service public africain se régiront de plus en plus en partenariat direct avec les sphères privées, que ce soit dans l'accompagnement du montage financier (via des banques de développement comme le chinois Exim Bank) que dans l'installation, l'opération, le développement et la maintenance des services. En soi, la passation des marchés publics et le positionnement des

multinationales selon les règles transparentes du marché ne permettent pas d'inclure dans les sphères de gouvernance des représentants d'acteurs privés. Notre propos n'est pas d'introduire des contre-pouvoirs privés ou des lobbyistes dans les organes de la gouvernance métropolitaine. C'est le manque de planification stratégique et l'absence de concertation entre les sphères publiques portuaires et métropolitaines. Pourquoi ne pas saisir l'opportunité historique de la croissance métropolito-portuaire subsaharienne pour innover et inventer les contours d'un supra-organe de surveillance ?

Notre proposition prospective consiste autant à réformer l'actuelle relation entre la ville et son port qu'à dessiner les contours d'une structure légitime de représentation des intérêts qui façonneront les contours de la métropole portuaire africaine de demain.

La création d'une couche supplémentaire de gouvernance relevant directement du Chef de l'Etat ou du Premier Ministre constitue une première étape. L'objectif primordial de cet organe serait de disposer d'une vision commune et concertée des problématiques et des opportunités que créent les actuels développements portuaires et les développements urbains. Caractériser, quantifier et hiérarchiser la somme des contraintes liées à la gestion des interfaces ville-port mais aussi prioriser, qualifier et partager la somme des grands projets urbains et portuaires dans une approche holistique. Telles sont les missions allouées à cet organe interministériel qui aurait par ailleurs l'ambition d'esquisser les contours d'une vision planifiée et stratégique du développement du métropolitain... et du portuaire. Un tel schéma structuré directement par les plus hautes instances politiques de l'Etat constituerait une véritable rupture dans les modalités historiques de gestion de la ville et du port.

La légitimité de cet organe présidentiel ou ministériel passe tout d'abord par la composition de ses membres. Des hauts fonctionnaires de l'Etat, spécialistes des questions métropolitaines et portuaires seraient accompagnés des plus hautes instances de décision « locales » (maire de la ville et directeur général du port). Côté privé, des observateurs privés extérieurs devront briguer des mandats pour exprimer la voix des investisseurs, des bâtisseurs et des opérateurs. L'inclusion des acteurs privés nationaux et internationaux constitue une véritable innovation managériale et stratégique en autant que la procédure soit transparente. Le positionnement des représentants privés ne serait validé que par une décision concertée entre les tous les acteurs publics présents, Président ou Premier Ministre inclus.

Dans une logique où les partenariats public-privé sont dorénavant les véhicules incontournables pour accompagner la croissance métropolitaine et portuaire, il devient urgent de co-construire des organes de gouvernance représentatifs et légitimes de cet état

de fait. Dans un environnement d'affaires souvent dénoncé pour son opacité, une telle structure permettrait de déployer des visions stratégiques et prospectives des développements urbains et portuaires dans une plus grande transparence. Surtout, grands projets portuaires et grands projets métropolitains pourraient être débattus avec une prise de hauteur encore jamais expérimentée (Daudet & Alix, 2012). Les décisions d'investissements, les modèles financiers, les effets induits sur le long terme, les synergies métropolitano-portuaires ; autant de problématiques essentielles du développement qui seraient appréhendées dans une vision intégrée.

Economie, société, environnement constitueraient les trois piliers d'un organe en charge de gouverner les rôles et les fonctions de chacune des parties prenantes.

Avec un rôle consultatif, une telle gouvernance devrait agir pour le bien-commun des citoyens en faisant la promotion de projets de développement intégrant des notions essentielles comme l'emploi, les retombées environnementales positives ou encore l'amélioration de l'attractivité générale de la métropole portuaire. Débats publics, réunions d'information, sondage de masse pourraient être des outils pratiques pilotés directement par les équipes de professionnels au service de l'organe de gouvernance. L'amélioration générale des services et de la qualité de vie sont au cœur des défis à venir pour les métropoles portuaires africaines. Le développement d'infrastructures structurantes doit réussir à concilier l'accroissement de la compétitivité internationale des métropoles portuaires tout en réduisant les effets négatifs du « vivre en ville » pour une frange majoritaire de métropolitains subsahariens.

La mixité des gouvernances portuaire et urbaine dans un organe supérieur serait alors débattue dans une vision prospective. Face à des territoires métropolitains en expansion quasi constante et considérant la marge importante de progression des trafics portuaires, il devient urgent de dépassionner les relations entre les sphères locales de décision. Les échelles de temps et d'espace continuent d'invariablement se complexifier. Le court et le long terme se télescopent. Le local et le global s'interpénètrent.

Les gouvernances actuelles ne peuvent embrasser ces nouvelles dimensions sans en réformer courageusement les contours. L'urgence est réelle car le risque de ne pas parvenir à de telles innovations managériales et stratégiques est connu. A la perte de compétitivité portuaire se renvoie la perte d'attractivité de la métropole. La fragmentation des actions et des acteurs ne concoure pas à obtenir des consensus légitimes. L'engagement des milieux économiques et financiers a besoin de garanties, particulièrement quand est venu le temps de conclure un engagement sur une concession de terminal d'une durée de vie de 25 ans et

plus. Même chose au niveau métropolitain où finalement l'attractivité globale doit pouvoir reposer sur des grands projets structurants, comme la capacité à devenir l'hôte d'événements sportifs, culturels ou politiques majeurs. L'invitation à adhérer des populations métropolitaines est rarement considérée aujourd'hui. Les décisions se prennent sans les futurs usagers, ou les futurs exclus des politiques de planification et de développement.

Les systèmes métropolitains de gouvernance doivent jouer autant sur le local sur le global. Même constat pour les autorités portuaires qui interagissent entre acteurs globaux des services portuaires et bassin local de compétences et de main d'œuvre. Cette combinaison entre les dividendes de la globalisation et les réalités sociétales locales ne se retrouve pas dans les organes de gouvernance des ports, et encore moins des villes. Le rôle des firmes multinationales dans le financement du développement portuaire n'est pas appréhendé par des structures de gouvernance adaptées. Cela s'avère pire encore au niveau des villes et de leurs représentants démocratiquement élus.

Bibliographie sélective

Africapolis, (2008), *Rapport d'étude – Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020 : Approche géo-statistique. Afrique de l'Ouest. E-Geopolis*. AFD- SEDET, 124p.

Alix, Y., Daudet, B. (2014), West Africa Port-City: Not waiting until 2050 to turn governance into practice. in Bina, O., Balula, L., and Ricci, A., (Eds.)(2014) *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050*. Conference Proceedings. Institute of Social Sciences – University of Lisbon; Institute of Studies for the Integration of Systems – Rome; The Chinese University of Hong Kong.

Alix, Y., Ikambouayat Deka, R., (2014), Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre. *In Port-City Governance* (sous la direction de Y. Alix & Alli). Collection Les Océanides de la Fondation SEFACIL. Editions EMS Caen. 167-180.

Alix, Y., Delsalle, B., Comtois, C., (sous la direction), 2014, *Port-City Governance*. Collection Les Océanides de la Fondation SEFACIL. Editions EMS Caen. 300p.

Alix, Y., Daudet, B., (2011), Les corridors maritimes et les villes portuaires : mégatendances, problématiques et solutions applicables. *Rencontre internationale de Québec : définir la relation ville-port de demain*. 10 au 12 Avril 2011. Québec – Canada.

Atoke, R, (2015), L'Afrique architecturale. . *Magazine International du Droit des Affaires en Afrique*, N°6, Pp. 25-27.

Banque Africaine de Développement, OCDE, PNUD & CNCED, (2014), *Perspectives économiques en Afrique (2014), Les chaînes de valeur mondiales et l'industrialisation de l'Afrique*. Editions OCDE. Paris, 341p.

Boubpa, E., (2014), Kribi (Cameroun) : comment concilier un projet de complexe industrialo - portuaire et le développement social intégral ? *14^{ème} Conférence Mondiale Ville-Port. Smart Port City*. Association Internationale Ville-Port. 3-8 Novembre 2014. Durban. South-Africa. 10p.

Chaponnière, J.R., (2010), Basculement de l'Afrique vers l'Asie. Enjeux pour les ports africains. *Afrique Contemporaine*, N°234, 2010/2, pp.25-40.

Daudet, B., (2014), Histoires de croissance ou le casse-tête des villes portuaires ouest-africaines. *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*. Août 2014, N°6, pp. 49-53.

Daudet, B., Alix, Y., Duszynski, J. (2013), Le management des relations ville-port : enjeu majeur du développement ouest-africain. *1^{ère} Conférence Africaine de Management « Servir l'Afrique par le management »*. 16, 17 et 18 mai 2013. Dakar, Sénégal.

Daudet, B., Alix, Y., (2012), Gouvernance des territoires ville-port : empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux. *Organisation et territoires*. Volume 21, numéro 2 et 3. 12p.

Daudet, B., (2010), Grands projets urbains et portuaires : pour une reconsidération des conciliations, concertations et confrontations. *New World, New Challenges. 12th International Conference Cities and Ports – 15/19 November 2010 – Buenos Aires & Rosario, Argentina*

Debie, J., (2010), From colonization to national territories in continent West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network. *Journal of Transport Geography*, Vol. 18, pp. 292-300.

Denis, E., Moriconi-Ebrard, F., (2009), La croissance urbaine en Afrique de l'Ouest. De l'explosion à la prolifération. *La Chronique du CePeD*, UMR 196 Université Paris Descartes – INED-IRD. Mars 2009, Numéro 57, 5p.

Gazel, H., Harre, D., Moriconi-Ebrard, F., (2010), *Africapolis II. L'urbanisation en Afrique Centrale et Orientale*. Rapport Final. Agence Française de Développement & e-Geopolis. 96p.

Gazel H, Moriconi-Ebrard F., (2010), Afrique. La ville informelle, in *Regard sur la Terre, rapport annuel 2009*, IDDRI/AFD, Presse de Science Po.

Grosdidier de Matons, J, (2014), *Les instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce en Afrique*. » 2nd Edition. SSATP. Banque Mondiale. 311p.

Hartmann, O., (2015), Private sector participation in West Africa Container Terminals. *13th Round Table Conference of PMAWCA Managing Directors*. June 29-30, 2015 – Abidjan Cote d'Ivoire.

Hartmann, O., (2014), *Corridor Transport Observatory Guidelines*. SSATP Africa Transport Policy Program. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Working Paper N°98. 117p.

Ikambouayat Deka, R., 2014, « Enjeux et perspectives du positionnement stratégique des ports du Gabon dans un environnement maritime et portuaire toujours plus

concurrentiels ». *Conférence internationale « Modernité portuaire & croissance africaine. Quelles contributions pour lutter contre la pauvreté ? »*. 40 ans de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG). 11 avril 2014. Libreville. République Gabonaise.

Journal de la Marine Marchande, 2013, Y-a-il un port ouest-africain pour accueillir un navire de 16 000 EVP ? 3^{ème} Carrefour du Paris Africa Ports. Paris, 15 novembre 2013.

Nelessen, A., Visioning the transformation of the cities. In Bina, O., Balula, L., and Ricci, A., (Eds.)(2014) *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050*. Conference Proceedings. Institute of Social Sciences – University of Lisbon; Institute of Studies for the Integration of Systems – Rome; The Chinese University of Hong Kong.

Questions Internationales, 2013, L'exception africaine. In *Les villes mondiales. Questions Internationales*. N°60, Mars-avril 2013. La Documentation française. Paris. p 35.

Schultz, B., 2014, Future fluency, capacities and impact. Crazy futures for cities, communities, and other human concatenations. In Bina, O., Balula, L., and Ricci, A., (Eds.)(2014) *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050*. Conference Proceedings. Institute of Social Sciences – University of Lisbon; Institute of Studies for the Integration of Systems – Rome; The Chinese University of Hong Kong.

Traoré, A., (2014), Développement des terminaux portuaires et des plateformes d'échanges. Analyse du Conseil des Chargeurs Burkinabés". 1^{ère} semaine industrielle et portuaire de San Pedro – SINPORT Conférence. 6 au 9 mai 2014. San Pedro, Côte d'Ivoire.

Thorrance, L., (2014), Partenariat Public Privé, Concessions et Privatisation : Quels modèles et quelles stratégies pour le développement portuaire subsaharien ? *Conférence du 40^{ème} anniversaire de l'OPRAG*. 12 avril. Libreville. République gabonaise. 19p.

Védrine H. & alli, (2013), *Un partenariat pour l'avenir: 15 propositions pour une nouvelle dynamique économique entre l'Afrique et la France*. Rapport au Ministre de l'Economie et des Finances. Décembre 2013. Paris. 166p.