

Préface

Prof. Valéry LOBA

Président du comité scientifique

Institut de Géographie Tropicale

Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan

Le 10 décembre 2025, le centre de recherche maritime portuaire et logistique (CREMPOL) de l'académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) ouvrait à Abidjan les portes de son tout premier colloque international. Deux jours, une trentaine de communications, et un thème qui ne cachait pas ses intentions : « **Le port, un écosystème sous tension** ». Ce colloque a pris fin le 11 décembre 2025. Cet ouvrage en est le prolongement écrit. Il se décline comme étant les actes de ce colloque porté par le trio CREMPOL/ARSTM/SEFACIL. À cet effet, le CREMPOL est à saluer. Pour une structure qui organisait sa première grande manifestation scientifique, cette institution est parvenue à rassembler, et de fort belle manière, des experts et des sachants sur les environnements et les territoires portuaires. Cet ouvrage ici soumis à lecture en est la matérialisation. Au-delà du compte rendu qu'il s'efforce de produire, il est le symbole des efforts dans la production et l'accroissement des savoirs sur les systèmes et territoires portuaires. Sa lecture nous engage à intégrer les expériences réalisées dans les logiques managériales des dynamiques portuaires.

Le thème choisi par les organisateurs de l'événement est révélateur des changements et des nouvelles dynamiques qui structurent les ports et leurs relations avec les territoires. Les termes « tension » et « écosystème » accompagnent bien la notion de territoire portuaire. Mais celui qui retient l'attention est « tension ».

Pourquoi le terme « tension » est-il le terme clé ? Il traduit exactement ce que vivent, au quotidien, les ports tant au niveau structurel, organisationnel que managérial. Principalement, la sécurisation des trafics est au centre des débats. Face à une piraterie en pleine croissance et à la multiplicité des menaces cybernétiques dont on commence tout juste à mesurer l'ampleur, la gouvernance portuaire initie des espaces de questionnements et de réflexions. En effet, dans l'attente de résultats, il se crée une pression autour des acteurs de la gouvernance portuaire. Outre la sécurisation, on leur demande, dans la foulée, de décarboner. Quant aux villes et territoires qui abritent les ports, ils semblent échapper à cette pression. Toutefois, nous constatons qu'ils s'étendent, avancent, et viennent parfois enserrer des emprises portuaires qui n'avaient pas prévu cette proximité, favorisant ainsi l'apparition de nouvelles proximités qui changent la texture et la structure des écosystèmes. Les actes ici constitués se présentent comme un espace d'analyse de la complexité du champ spatial portuaire, qui apparaît dès lors comme un cadre en perpétuelle mutation porté par une multiplicité de tensions.

Les contributions structurant ces actes proviennent du Gabon, de Djibouti, de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de la France, des États-Unis, du Sénégal, du Mali, du Bénin, du Cameroun et de la République Démocratique du Congo. Elles sont portées par des auteurs qui n'ont pas cherché un terrain unique pour illustrer cette tension. Ils sont allés le chercher là où elle se manifeste, chacun sur le sien.

Le Dr Yann ALIX marque à cet effet le pas avec la leçon inaugurale. Celle-ci situe d'emblée le CREMPOL dans un paysage de recherche plus large que le seul golfe de Guinée. Cette leçon pose les jalons de la construction d'une problématisation du thème sous l'angle des dynamiques structurelles de la modernisation des outils de développement portuaire. Suivent ensuite trois parties.

La première partie se consacre à la sûreté, à la sécurité, à la cybersécurité, aux trafics illicites, à la piraterie et au brigandage. En gros, il s'agit d'aborder la question des insécurités dans l'espace portuaire et maritime. C'est un complexe de diverses manifestations se conjuguant ou pas qui affectent l'activité portuaire tant maritime que continentale. Trois capsules professionnelles ouvrent la marche – gouvernance et planification de l'espace maritime ; cybersécurité dans les ports ouest-africains ; sûreté et sécurité maritimes en Afrique de l'Ouest : enjeux, menaces émergentes et réponses stratégiques de la Côte d'Ivoire – avant que deux chapitres ne prennent le relais : la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée vue depuis

le Gabon, la présence militaire étrangère à Djibouti et ses effets sur la sécurité portuaire.

La deuxième partie aborde les questions gravitant autour de **l'énergie, de la transition énergétique et de l'environnement maritime et portuaire**. Un accent particulier est mis sur la durabilité. Cette section se consacre particulièrement aux ports de plus en plus confrontés à la décarbonation et aux défis climatiques. Un chapitre entier est dédié à la planification durable des infrastructures frigorifiques dans les ports. La logique de développement des ports verts est aussi abordée avec en toile de fond la décarbonation. L'environnement maritime et portuaire n'est pas en reste, avec un intérêt particulier accordé aux défis et enjeux pour les ports ouest-africains. Les ports ivoiriens sont aussi mis en évidence à travers un chapitre traitant de la décarbonation et des défis climatiques. La problématique de la gestion des déchets issus des entrepôts en zone portuaire d'Abidjan vient clore cette partie.

La troisième partie aborde **les relations ville-port et prend aussi en compte le transport, la mobilité, la fluidité, les conflits et la gouvernance**. En ces thématiques réside la substance de la problématique des relations ville-port. Les contributeurs le savent et l'ont bien mis en évidence. La performance portuaire est analysée à travers ses composantes pour une gouvernance efficace. Les questions relatives à l'organisation des corridors de désenclavement du Niger du fait de la crise sahélienne sont mentionnées. La fluidité de la circulation en zone portuaire et dans les zones périphériques est analysée à travers l'exemple de Port-Bouët, une commune de la ville d'Abidjan. Toujours dans la veine de la circulation, la question de la congestion au port d'Abidjan est passée au peigne fin à travers les enjeux de compétitivité. Les difficultés d'emmagasinement du riz au port d'Abidjan, et la gouvernance chahutée du port de pêche d'Abidjan sont évoquées. Il y a aussi cette réflexion abordant une plongée nocturne dans les bordures du port de Dakar qui renouvelle la question ville/port sous un angle qu'on n'attendait pas. Les contextes d'aménagement de bassins fluviaux ne sont pas en reste. Il y a à cet effet cette contribution sur le conflit d'environnement autour du port fluvial de Mopti. Des analyses consacrées aux acteurs des activités portuaires sont aussi à signaler, avec cette contribution sur les dockers migrants d'Abidjan tiraillés entre ancrage urbain et attaches rurales. Les questions de gestion et d'organisation de la territorialisation du management portuaire sont portées par les réflexions traitant de l'aménagement urbain autour du port de Douala, des tensions dans la chaîne de valeur de la pêche, de l'éclatement de l'espace

portuaire de Kinshasa, de l'analyse des dynamiques des villes portuaires de Dakar et de Saint-Louis.

Cette présentation des trois parties de cet ouvrage en dit mieux qu'un long discours. La richesse des contributions donne au volume des actes une dimension scientifique qu'il nous paraît nécessaire de faire connaître.

Les présents actes se particularisent par la présence de capsules professionnelles. On pourrait dire que celles-ci parlent d'égal à égal avec les chapitres. Les capsules sont des contributions portées par des expériences professionnelles. Elles viennent soutenir les contributions standard que proposent les chercheurs.

On retient que le fait portuaire africain ne se laisse pas réduire à un seul modèle. Les trajectoires divergent plus qu'elles ne se ressemblent. Et qu'aucun des contributeurs, en définitive, ne pense le port isolément : toujours il se lit avec la ville qui l'entoure, les corridors qui le prolongent, les gens qui y travaillent. Le port est le composant d'un système.

Géographe de formation et de raison, j'ai lu les chapitres consacrés aux relations ville-port avec un intérêt qui dépasse la simple curiosité éditoriale. Comment une ville portuaire négocie-t-elle, jour après jour, la cohabitation entre logique logistique et logique urbaine ? C'est en substance un questionnement qui doit orienter les approches méthodologiques futures. Les acteurs du monde portuaire, dans leur synergie avec les territoires, produisent des champs de questionnements qui sont sans cesse portés par des mécanismes auteur de tension. Ce ne sont pas des questions nouvelles pour la géographie en soi. Mais pour la complexité des relations qui se tissent, la géographie à elle seule ne peut pas les vider. La pluralité de champs disciplinaires est alors sollicitée. Les questions auxquelles nous faisons allusion traversent pourtant tout l'ouvrage avec une acuité que je n'attendais pas forcément d'un premier colloque.

Réunir une trentaine de communications, avec des intervenants venus d'Afrique et trois participations internationales à distance, pour un événement inaugural, ce n'était pas gagné d'avance. Cela dit quelque chose d'un manque longtemps ignoré : celui d'un espace de recherche proprement africain sur les questions portuaires, capable de tenir la comparaison avec les grands centres internationaux du secteur, sans complexe.

Ces actes doivent être vulgarisés. Ils produisent d'importantes données utiles au renouvellement des savoirs. Les chercheurs y trouveront des terrains à prolonger. Les praticiens, des retours

d'expérience utiles à la bonification du management. Les décideurs devraient surtout en retenir que la réalité portuaire n'est pas un cadre isolé. Elle s'intègre dans un ensemble et produit une systémique qui contribue à l'épanouissement territorial et au développement. De ce point de vue, sécurité, durabilité et intégration urbaine ne sont pas trois thématiques à questionner séparément. Leur fonctionnement produit des tensions et nécessite d'être appréhendé simultanément et non chacune son tour.

Merci aux auteurs, professionnels comme universitaires, d'avoir accepté de mettre leurs travaux au service de cette publication des actes du premier colloque international du CREMPOL. Merci à l'équipe CREMPOL/ARSTM/SEFACIL, qui a tenu les délais malgré tout. Et bonne lecture, j'espère qu'elle vous captivera autant qu'elle m'a captivé.