



# APPEL À CONTRIBUTION

## CALL FOR PAPERS



### Colloque International

## TRANSPORT ET EMERGENCE DE L'AFRIQUE EN 2063 :

Contraintes et Opportunités, Défis et Enjeux  
dans le Nouvel Ordre Mondial

« **Hommage au Dr Esther BOUPDA** »

Université de Douala, du 03 au 05 Avril 2024

**Report du délai de soumission des résumés**  
**au 31 Décembre 2023**

**E-mail :** [colloque-transport-afrique2063@ss-cad.org](mailto:colloque-transport-afrique2063@ss-cad.org)

**Téléphone :** (+237) 656228733 / 675801284 / 699120856 / 676540473

**Formulaire d'inscription en ligne:** <https://ss-cad.org/index.php/fr/formulaire-d-inscription-au-colloque-transport-et-emergence-de-l-afrique-en-2063>



**Site Web:** - <http://bit.ly/colloque-te-afrique-2063>

- <https://ss-cad.org/index.php/fr/colloque-international-transport-emergence-afrique-en-2063>



### Argumentaire

L'Union Africaine s'est dotée d'une vision, au mieux, d'un projet suffisamment ambitieux pour le continent noir en ce 21<sup>ème</sup> siècle depuis 2015. Il s'agit du projet d'émergence de l'Afrique à l'horizon 2063. Ce projet à dominance socioéconomique articule un double tandem : un processus et un état d'être. Suivant le premier tandem, l'émergence de l'Afrique renvoie au processus de transformation des économies nationales garant de l'intégration harmonieuse et durable du continent dans la mondialisation. Ce processus est marqué par la consolidation de fortes croissances économiques de manière stable. Suivant le second tandem, l'émergence de l'Afrique est un état d'être des économies nationales caractérisé par des PIB (Produit Intérieur

Brut) non plus faibles, mais intermédiaires. Cet état est matérialisé par des niveaux de développement nationaux non plus inférieurs, mais également intermédiaires, et donc, inférieur à ceux des pays développés. Le second tandem est le résultat ou l'aboutissement du premier. Tous deux ont pour dénominateur commun : les transformations socioéconomiques du continent. Ces mutations sont promues par l'évolution démocratique et la bonne gouvernance. Elles sont garantes de l'intégrité sociale et culturelle du continent tout en étant soucieuse de sa durabilité écologique.

Ces transformations augurées et quêtées concernent tous les secteurs de l'économie. Certains secteurs sont cependant déterminants ou à prioriser dans la mesure où ils peuvent servir de précurseur ou de moteur des autres. Il en est le cas avec le secteur du transport qui se veut pluriel (routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien) et transversal à tous les autres. D'après la Banque mondiale, l'absence d'infrastructures de qualité, notamment dans le domaine du transport « *ralentit la croissance des pays de 2 % et limite la productivité des entreprises jusqu'à 40 %* »<sup>1</sup>. Ce secteur est donc un moteur des mutations économiques. Il est un puissant levier d'articulation des économies nationales à la mondialisation. Autrement dit, le transport, dans sa globalité, constitue un moteur imparable de tous processus d'émergence socioéconomique.

L'Afrique dispose d'énormes potentialités et atouts naturels dans le secteur du transport. Celles-ci doivent servir de précurseur des transformations socioéconomiques dans le continent. Il y a prioritairement le transport maritime qui est le vecteur clé de la mondialisation. Il est au cœur de l'import/export et représente à lui seul, plus de 90 % des échanges mondiaux en volume<sup>2</sup> et plus 70% en valeur<sup>3</sup>. En effet, 38 pays sur les 54 que compte le continent sont côtiers ou insulaires, soit 70,38 % de pays<sup>4</sup>. Ces pays côtiers ou insulaires cumulent plus de 47 000 km de ligne de côte littorale et ont une superficie de près de 13 millions de km<sup>2</sup> de territoires océaniques<sup>5</sup>. Les eaux maritimes desdits pays sont presque trois fois plus grandes que les terres<sup>6</sup>. Logiquement, les 29,62 % de pays continentaux devraient avoir plus de facilités d'échange par la mer grâce à vecteurs.



Il y a d'abord la connectivité Port-Ville-Hinterland, et ensuite, les circularités routière, ferroviaire, fluviale et aérienne des biens et services à l'intérieur du continent. En clair, les potentialités naturelles offrent de véritables opportunités pour l'émergence du continent. La situation empirique actuelle contraste malheureusement avec ces prédispositions. Elle fait du transport un puissant obstacle ou un frein à l'atteinte de l'objectif d'émergence du continent en 2063 par généralisation.

En ce qui concerne le transport maritime, les pays côtiers ne disposent toujours pas des infrastructures et équipements logistique ambitieux pour le développement du trafic maritime<sup>7,8</sup>.

<sup>1</sup> Moutiou Adjibi Nourou (2018), *Route, rail, air, mer : la croissance économique africaine va se jouer en grande partie sur les politiques de transports*, ECOFIN-HEBDO, N°130. <https://www.agenceecofin.com/la-une-de-lhebdo/2610-61232-route-rail-air-mer-la-croissance-economique-africaine-va-se-jouer-en-grande-partie-sur-les-politiques-de-transports>

<sup>2</sup> <https://www.iso.org/fr/news/ref2588.html>

<sup>3</sup> Waruhiu R. (2019), *Economie bleue : une opportunité pour l'Afrique. L'exploitation durable des plans d'eau peut générer des revenus supplémentaires*. Afrique Renouveau. <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/d%C3%A9cembre-2018-mars-2019/economie-bleue-une-opportunit%C3%A9-pour-l%E2%80%99afrique>

<sup>4</sup> Afrique Renouveau (2022), *L'économie bleue offre de vastes possibilités à l'Afrique*. <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/mars-2022/l%C3%A9conomie-bleue-offre-de-vastes-possibilit%C3%A9s-%C3%A0-lafrique>

<sup>5</sup> OpCit.3

<sup>6</sup> OpCit.4

<sup>7</sup> Lombard J., Ninot O., et Steck B. (2014). *Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions*. In : Alia Gana et Yann Richard (Dir.). *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global / local*. Paris, IRMC – Karthala, p. 253-272.

<sup>8</sup> Bopda E. et Nsegebe A. (2018). Chapitre 3. Les défis d'une gouvernance ville-port optimisée pour une compétitivité améliorée : le cas du port autonome de Douala. In : Tchindjang M., Steck B., Bopda A. (Dir), *Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique*. Coll. Afrique Atlantique, Edition EMS, pp.73-106.

Le continent aux énormes opportunités et atouts est nanti d'un réseau maritime constitué seulement de 142 liaisons reliant 65 ports ; ce réseau assure 22,1 % du transport de fret intracontinental estimé à environ 58 millions de tonnes.<sup>9</sup> D'une manière générale l'Afrique ne représente qu'environ 1,2 % du transport maritime mondial en nombre de navires et 0,9 % en tonnage brut. Les ports du continent assurent juste 6 % du trafic mondial de cargos et près de 3 % des échanges mondiaux qui s'opèrent à plus de 90 % par voie maritime<sup>10</sup>. L'impact du continent dans le commerce mondial reste donc très mitigé tout comme l'impact du transport maritime sur le développement dans le continent. Il s'agit là de ce qui peut être qualifié du « *Paradoxe maritime de l'Afrique* » dans un contexte où le transport fluvial reste à dominance empirique et embryonnaire.



Le transport ferroviaire se caractérise par un réseau continental de chemin de fer très peu compétitif de 75 000 Km seulement et le dernier dans le monde. Ce réseau se particularise davantage par une très faible densité moyenne d'environ 2,5 km pour 1000 km<sup>2</sup> par rapport à la moyenne mondiale qui est de 23,1 km pour 1000 km<sup>2</sup>.<sup>11</sup> Il est marqué par d'énormes et criardes disparités entre les pays et les sous régions. A peine 6500 km de voies ferroviaires seulement utilisent l'électricité dans les réseaux ferroviaires de l'Égypte, de l'Algérie, du Maroc, de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe. Tous les autres pays utilisent surtout la locomotive diesel-électrique. La locomotive à vapeur qui est en voie de disparition reste tout de même valorisée à des fins d'attraction touristique sur le tronçon de la Rift Valley Railways (Chemins de fer de la Vallée du Rift).

Le transport aérien est également à la traîne et peu compétitif dans le continent. Il se caractérise par un réseau de 122 aéroports internationaux classés, environ 4 000 terrains d'aviation et un total de 14 762 routes aériennes<sup>12</sup>. Ce réseau est marqué par de très faibles connectivités nationale, sous régionale, et inter-régionale. En guise d'illustration, 57 % de villes africaines étaient reliées entre elles par des vols internationaux en 2006 contre plus de 90 % en Europe<sup>13</sup>. La tendance a évolué, certes ; mais pas assez au regard des multiples crises qui se succèdent depuis lors dans le continent. Par ailleurs, le réseau aérien de l'Afrique a une faible capacité d'environ 2,3 millions de tonnes de marchandises (en 2019). Ce tonnage représente près de 0,9 % de fret intra-africain.<sup>14</sup> D'après l'Association du transport aérien international (IATA), l'Afrique ne représentait que 1,9% du marché de fret aérien mondial en 2022.<sup>15</sup>



<sup>9</sup> Afrique Renouveau (2022), *AfCFTA : le secteur des transports en Afrique va bénéficier du libre-échange. Les échanges routiers, ferroviaires, aériens et maritimes vont augmenter de 50 %*.

<https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/f%C3%A9vrier-2022/afcfta-le-secteur-des-transport-s-en-afrique-va-b%C3%A9n%C3%A9ficier-du-libre-%C3%A9change>

<sup>10</sup> Union africaine (2012), *La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050)*, 35p. [https://au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_fr\\_0.pdf](https://au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf)

<sup>11</sup> Union africaine (sans date) *Vers le développement du réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse*, 17p. [https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-towards\\_the\\_african\\_integrated\\_high\\_speed\\_railway\\_network\\_aiharn\\_development-f.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-towards_the_african_integrated_high_speed_railway_network_aiharn_development-f.pdf)

<sup>12</sup> Dobruszkes F. et Mwanza Wa Mwanza H. (2007), «Marginalisation et dépendance aérienne de l'Afrique sub-saharienne», *Belgeo*, 2 | 2007, 203-226.

URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/11279>; DOI: <https://doi.org/10.4000/belgeo.11279>

<sup>13</sup> Idem

<sup>14</sup> Afrique Renouveau (2022), *AfCFTA : le secteur des transports en Afrique va bénéficier du libre-échange. Les échanges routiers, ferroviaires, aériens et maritimes vont augmenter de 50 %*.

<https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/f%C3%A9vrier-2022/afcfta-le-secteur-des-transport-s-en-afrique-va-b%C3%A9n%C3%A9ficier-du-libre-%C3%A9change>

<sup>15</sup> IATA (2022), *Résilience du secteur du fret aérien en août*. Communiqué 45.

<https://www.iata.org/contentassets/00420ce1716d48a19e42034c4ab17219/2022-10-06-01-fr.pdf>



Le transport routier est le mode de déplacement motorisé prépondérant dans le continent. Il représente plus de 80% du trafic des marchandises et des passagers. De plus, il est l'unique moyen de liaison dans le milieu rural. En 2007,



le réseau routier du continent était de 30 195 767 km et 24,5 % de ce réseau était bitumé<sup>16</sup>. En 2013, la densité de ce réseau s'élevait à 7 km de route pour 100 km<sup>2</sup>, soit, moins de la moitié des densités routières de l'Amérique latine (18 km) et l'Asie (18 km) à la même période ; de plus, seuls 28% de ces routes étaient bitumées<sup>17</sup>. Ce réseau connaît donc des améliorations non négligeables depuis lors. Ces améliorations sont cependant ralenties par les multiples crises qui sévissent dans le continent.

D'une manière générale, les pays sans façade maritime peinent autant à importer qu'à exporter par les mers et océans à cause de l'enclavement continental.<sup>18,19</sup> Ces pays peinent ainsi à s'articuler véritablement à la mondialisation de l'économie qui s'appuie sur les interactions mer-continent en toute sûreté et sécurité.<sup>20,21</sup> Cette pénibilité est également éprouvée par les pays côtiers à cause du même enclavement. S'il est indéniable que la création des corridors, des ports secs... a favorisé la régulation des problèmes d'interconnexion entre le port et le continent, il faut cependant reconnaître que les résultats escomptés restent mitigés. Les dispositifs logistiques utiles et nécessaires à cet effet ainsi que les mécanismes de fonctionnement optimal associés restent très insuffisants. Ils sont à construire, à entretenir, à moderniser, à parfaire. L'Afrique reste et demeure le continent à enclavement hyper-endémique. Cette hyper-endémicité a favorisé une très forte sollicitation des villes portuaires par les opérateurs économiques et les populations de l'arrière-pays en quête d'une amélioration des conditions de vie. Les relations port/villes sont cependant non structurées, peu planifiées et même controversées. Elles sont prédominées par de multiples contradictions et dysfonctionnements entretenus par des logiques de gouvernance urbaine peu productives<sup>22,23,24,25</sup>. En corollaire, les villes portuaires africaines se sont progressivement dressées en de véritables sanctuaires du déni de portuarisation du territoire urbain et d'urbanisation du territoire portuaire.

Le clivage port-ville-hinterland et les faibles connectivités nationale, sous régionale, inter-régionale par voies ferrées, routières, fluviales et aériennes s'affirment ainsi comme de puissants

<sup>16</sup> Rapport situation des transports en Afrique- commission économique pour l'Afrique (Nations Unies)-cinquième session du comité du commerce de la coopération et de l'intégration régionales- 8-10 octobre 2007, Addis-Abeba (Ethiopie).

<sup>17</sup> Moutiou Adjibi Nourou (2018), Route, rail, air, mer : la croissance économique africaine va se jouer en grande partie sur les politiques de transports, ECOFIN-HEBDO, N°130. <https://www.agenceecofin.com/la-une-de-lhebdo/2610-61232-route-rail-air-mer-la-croissance-economique-africaine-va-se-jouer-en-grande-partie-sur-les-politiques-de-transports>

<sup>18</sup> Tchindjang M., Steck B., Bopda A. (2018). Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique, Coll. Afrique Atlantique, Edition EMS, 684p.

<sup>19</sup> Bopda E. et Nsegbe A. (2017). Chapitre 10 : La contribution des installations portuaires aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun). In : Akou Loba, N'Guessan A. B. (Dir), Le port dans la ville, pp.237-250.

<sup>20</sup> Olivier H. (2010), Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ? Ports et commerce en Afrique de l'Ouest. Afrique contemporaine, N°234, p. 41-58.

<sup>21</sup> Steck, B. (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. <https://doi.org/10.7202/1037258a>

<sup>22</sup> Alix Y. & Daudet B. (2014). CLP, EME, ACC : Pour une reconsidération de la gouvernance ville-port. In : Alix Y., Delsalle B. & Comtois C. (Eds). Port-City Governance. Editions EMS, Collection Les Océanides, pp. 93-105.

<sup>23</sup> Bopda E. (1994), Équipements et flux de circulation dans l'agglomération de Douala, Thèse de Doctorat, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 379 p.

<sup>24</sup> Ducruet C. (2011). Activité portuaire et villes. In : Pumain D. et Mattei M.F. (dir.). Données Urbaines. Economica, Paris, pp. 251-259.

<sup>25</sup> Bopda E. (2000), Le transport par pousse-pousse et sa contribution au développement dans les pays du Sud : le cas de la ville de Douala au Cameroun, In : Kengne Fodouop F. Metton A. (Dir), Economie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation, Yaoundé, Presse Universitaire de Yaoundé, pp.139-166.

freins à l'expansion des dynamiques spatio-portuaires. Cette réalité contraint l'impulsion de profondes transformations territoriales associées aux dynamiques portuaires en Afrique<sup>26,27</sup>. Cette crise généralisée à tous les secteurs des transports constitue un enjeu majeur aux transformations sociétales politiquement planifiables, économiquement réalisables et socialement très attendue. Ces mutations s'érigent en un impératif dans ce continent qui représente 16.4% de la population mondiale et 30 % des réserves mondiales en minerais<sup>28</sup>, mais en proie une endémicité de la pauvreté. Les réalités empiriques contrastent une fois de plus avec les potentialités et atouts du continent. Elles s'érigent en un obstacle majeur aux ambitions d'émergence du continent édictées par l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. La réalisation des ambitions se complexifie davantage avec le nouveau contexte d'incertitude internationale lié à la transition vers un nouvel ordre mondial. En effet, la pandémie du COVID-19 et surtout la guerre Russo-Ukrainienne ont favorisé la redynamisation des BRICS qui œuvrent au dépassement du monde unipolaire dominé par l'Occident depuis la fin de la guerre froide en 1990. Ces pays émergents œuvrent à l'avènement d'un monde multipolaire : le nouvel ordre mondial. Le monde est progressivement entré dans un contexte international transitoire qui se veut complexe, turbulent, turgescant, incertain et imprévisible.

Le présent Colloque International s'appuie sur toutes ces réalités pour ouvrir un débat constructif, pluridisciplinaire et transdisciplinaire sur le secteur des transports (maritime, ferroviaire, fluvial, routier et aérien) en Afrique. Ce débat s'articule autour d'un certain nombre de questions de fond : Quelle est la situation actuelle (2023) du secteur des transports dans le continent ? Quelles sont ses forces et faiblesses ? Comment fonctionne et/ou dysfonctionne-t-il ? Quels en sont les déterminants structurels, fonctionnels et opérationnels sur les plans politique, économique, social, culturel et écologique ? Comment se caractérisent et se matérialisent-ils ? Quels en sont les impacts économiques, sociaux, politiques, culturels et écologiques ? Comment est-ce que ces impacts s'articulent-ils et se répercutent-ils sur la perspective d'émergence du continent en 2063 ? Comment peut-on et doit-on réguler les dysfonctionnements et leurs impacts ? Quel sont les incidences de la pandémie du COVID-19 et de la guerre en Ukraine sur le secteur des transports en Afrique ? Le contexte de turbulence et d'incertitude internationale tributaire à cette pandémie et du conflit Russo-Ukrainien compromet-il la mise en œuvre des multiples programmes et projets nationaux et continentaux du secteur des transports ? si oui, comment est-ce que cette compromission s'opère, se manifeste et se caractérise-t-elle ? Quelles sont les contraintes et menaces qui pèsent sur le secteur des transports inhérentes à l'avènement d'un nouvel ordre mondial ? Quelles sont les opportunités inhérentes à cet avènement pour le secteur des transports et le projet d'émergence de l'Afrique en 2063 par généralisation ? Quels sont les nouveaux défis et enjeux du secteur des transports dans ce nouveau contexte ? Comment relever ces défis à court, à moyen et à long terme aux échelles nationale, sous régionale et continentale ? Comment réussir le pari de l'adaptation du secteur des transports dans ce contexte ?...

Ces questions de fond constituent la matière d'œuvre des échanges de ce Colloque International organisé en hommage à Dr Esther BOUPDA, géographe des transports, par la Société Savante Cheikh Anta Diop (SS-CAD) en collaboration avec les Départements de Géographie et d'Histoire de ladite institution. Ces questions recoupent ses principales préoccupations au soir de sa très longue et riche carrière d'une cinquantaine d'années de recherche contributive sur les interactions Transport et Développement.

## But et Objectifs du colloque

<sup>26</sup> Meva'a Abomo D. (2021), *Le Continuum Port-Ville-Hinterland (Co-PVH) : éléments conceptuels, théorisation et utilité sociétale*, Communication scientifique, Colloque International « Gouvernance et performance des ports, corridors et territoires en Afrique Atlantique », MAR-PORT, 4ème Edition, Université de Parakou, du 9 au 12 novembre 2021, 18p.

<sup>27</sup> Steck B. (2017), *Entre fermeture fantasmée et ouverture effective : les infrastructures de transport, levier majeur du développement de l'Afrique*. Revue Internationale de Stratégie, Vol3, N°107, pp.145-153.

<sup>28</sup> Institut des Etudes Africaines (2018), *Appel à contribution pour Colloque International : Le transport maritime en Afrique : Des intégrations régionales au développement continental*, 11 et 12 Octobre 2018, Université de Mohammed V Rabat-Maroc  
<http://iea.um5.ac.ma/?q=content/appele-%C3%A0-contributions-le-transport-maritime-en-afrique-des-int%C3%A9grations-r%C3%A9gionales-au>

## But

Cette manifestation scientifique d'envergure a un double but :

- Contribuer à l'amélioration des cadres programmatiques, au renforcement des capacités de gouvernance, et à l'amélioration des pratiques d'acteurs dans le secteur des transports (maritime et fluvial, routier, ferroviaire, aérien) afin qu'il performe et joue pleinement son rôle de précurseur de l'émergence de l'Afrique en 2063 dans le contexte du nouvel ordre mondial.
- Rendre un vibrant Hommage scientifique bien mérité au Docteur Esther BOUPDA, Géographe des transports, pour l'immensité de sa contribution à la construction de l'Ecole de Géographie naissante à Douala et à la production des savoirs et connaissances sur la Géographie des transports. Elle a été la pionnière de la Géographie à l'Université de Douala en tant que toute première responsable de la Section Géographie et même du Département d'Histoire et Géographie de l'Université de Douala après sa création en 1993.

## Objectif général

Ce Colloque International a pour objectif général de construire un corpus de savoirs et de connaissances scientifiques actualisés, densifiés et pluridisciplinaires sur le secteur des transports (maritime et fluvial, routier, ferroviaire, aérien) en Afrique, en intégrant les contraintes et opportunités du nouvel ordre mondial, ainsi que les défis et enjeux inhérents.

## Objectifs spécifiques

De manière spécifique, ce colloque a pour objectif d'amener l'intelligentsia africaine et mondiale par génération à :

- Décrypter et établir les profils des systèmes nationaux de transport maritime et fluvial, routier, ferroviaire, aérien en insistant sur les forces et faiblesses, les opportunités et menaces internes et externes ;
- Identifier et caractériser les contraintes et dysfonctionnements du secteur des transports (maritime et fluvial, routier, ferroviaire, aérien) en Afrique, en reconstituant la chaîne causale qui intègre la pandémie du COVID-19 et la guerre en Ukraine ;
- Evaluer les impacts économiques, sociaux, politiques, culturels et même écologiques du secteur des transports dans le continent noir en intégrant les effets de la pandémie du COVID-19 et la guerre en Ukraine ;
- Synthétiser et établir les profils de moteurs, atouts et opportunités, ainsi que les défis à relever dans chaque type de transport dans le contexte du nouvel ordre mondial ;
- Formuler des propositions de régulation réalistes, réalisables et durables pour l'émergence du continent à l'horizon 2063 ;
- Construire des passerelles interdisciplinaires et des plates-formes d'échange pluridisciplinaire, de partage d'expérience, de propositions fortes, puis de collaboration entre chercheurs, experts, décideurs publics, acteurs municipaux, société civile... autour de l'enjeu du secteur des transports en tenant compte de la complexité du contexte transitoire vers un nouvel ordre mondial.

## Les axes thématiques

Les travaux de ce Colloque se focaliseront globalement sur dix axes thématiques. Les discussions internes à chaque axe porteront sur un nombre illimité de thèmes transversaux à tous les modes de transport (maritime, routier, ferroviaire, fluvial et aérien).

### Axe 1 : Systèmes de transport nationaux, sous régionaux, inter-régionaux

- 1- Histoire des transports
- 2- Systèmes nationaux de transport maritime
- 3- Systèmes nationaux de transport routier
- 4- Systèmes nationaux de transport ferroviaire
- 5- Systèmes nationaux de transport fluvial
- 6- Systèmes nationaux de transport aérien
- 7- Interconnexion entre Systèmes nationaux de transport
- 8- Articulation sous régionale, inter-régionale et continentale des systèmes transports (maritime, routier, ferroviaire, fluvial et aérien)
- 9- Acteurs des systèmes de transport, Coopération sous régionale et Intégration communautaire sous régionale
- 10- Systèmes de transport, Coopération inter-régionale et Intégration communautaire continentale, Coopération intercontinentale et intégration mondiale.

## **Axe 2 : Connectivité mer-continent**

- 11- Infrastructures et équipements logistiques du trafic mer-continent
- 12- Gouvernance des dynamiques mer-continent
- 13- Investissements publics et privés sur la connectivité mer-continent
- 14- Les types de corridors et leur gestion
- 15- Réseautage et réseaux mer-continent,
- 16- Acteurs, chaînes de transport, flux et trafics mer-continent
- 17- Transport et tourisme littoral
- 18- Sécurité et sûreté du trafic mer-continent
- 19- Pandémie du COVID-19 et trafic mer-continent
- 20- Diplomatie et coopération maritime et portuaire

## **Axe 3 : Relations Villes/Ports**

- 21- Ports et Gouvernance portuaire (ports maritime, fluvial et sec)
- 22- Dynamique portuaire et Gouvernance urbaine
- 23- Dynamique portuaire, foncier et Aménagement urbain
- 24- Dynamique portuaire et Transport urbain
- 25- Dynamique portuaire, Population et pauvreté urbaine
- 26- Dynamique portuaire et tourisme
- 27- Dynamique portuaire et Santé publique
- 28- Dynamique portuaire et Economie urbaine
- 29- Dynamique portuaire, sécurité et sûreté urbaine
- 30- Dynamique portuaire et Environnement urbain

## **Axe 4 : Transport et genre ; condition de travail et sécurité sociale**

- 31- Egalité et équité de genre au travail,
- 32- Stéréotypes de genre et Conditions de la femme au travail
- 33- Promotion de la mixité : intégration du genre et pratiques professionnelles
- 34- Statut de l'employé et Rémunération
- 35- Organisation du travail et adaptation aux besoins du marché ;
- 36- Dynamiques syndicales et Société civile
- 37- Sécurité et santé au travail
- 38- Prévoyance sociale, police d'assurance assurance
- 39- droits sociaux au travail et travail des enfants
- 40- Certification des opérateurs africains

## **Axe 5 : Secteur des transports, TIC et Nouvelles Technologies (NT)**

- 41- Intelligence artificielle dans la gouvernance
- 42- Prestations à distance, digitalisation et Dématérialisation des procédures
- 43- Sécurité et sûreté numérique
- 44- Couverture internet des réseaux de transports
- 45- Mobile money et paiement à distance
- 46- Start-Up, entrepreneurs du numérique et Réseaux sociaux
- 47- Infrastructures et équipements des TIC et NT
- 48- Transfert de compétence dans le domaine du numérique
- 49- Community management et performance des opérateurs économiques
- 50- Impact économique des TIC et des Nouvelles technologies

### **Axe 6 : Impact économique et social du Secteur des transports**

- 51- Relation secteur public/secteur privé et Croissance des trafics ;
- 52- Compétitivité et Intégration dans la chaîne des valeurs mondiale ;
- 53- Création et Concentration des compagnies de transport ;
- 54- Rendement économique et sociale
- 55- Fiscalité et Stimulation de la croissance économique
- 56- Impact économique et social sur le tourisme
- 57- Impact sur les collectivités territoriales et sur les économies locales
- 58- Système d'assurance dans le secteur des transports
- 59- Politiques sociales et Redistribution des bénéfices du secteur des transports
- 60- Impacts de la libéralisation du secteur des transports

### **Axe 7 : Transport, Environnement et Santé**

- 61- Transport, gaz à effet de serre et changement climatique
- 62- Transport et pollution marine, des sols, de l'eau et de la biodiversité
- 63- Gestion des déchets de transport et protection de l'environnement
- 64- Systèmes de Transport et santé publique
- 65- Transport et Eco-tourisme
- 66- Transport, aménagement du territoire et durabilité
- 67- Transport nocturne, restructuration de l'espace et durabilité
- 68- Transport et environnement urbain
- 69- Transport et énergies renouvelables
- 70- Eco-Transport, green deal et développement durable

### **Axe 8 : Droit national et international des transports**

- 71- Evolution des cadres juridiques du secteur des transports
- 72- Droits nationaux de transport : règlement et dérèglement
- 73- Droit international de transport : règlement et dérèglement
- 74- Complémentarité entre Droit nationaux et Droit international
- 75- Acteurs du droit national et international
- 76- Contradiction et paradoxe entre Droits nationaux et Droit international
- 77- Chartes des transports et conventions collectives de travail
- 78- Conflictualité et contentieux national et international
- 79- Compétence des juridictions et changement d'échelle de compétence
- 80- Dépendance et influence des juridictions internationales

### **Axe 9 : Recherche et Innovation dans le Secteur des transports**

- 81- Appui à la recherche fondamentale et appliquée

- 82- Invention et innovation technique et technologique
- 83- Ingénierie et Brevetage des découvertes
- 84- Communication et Diffusion des résultats de la Recherche-Innovation
- 85- Financement de la Recherche-Innovation
- 86- Partenariat public/privé sur la Recherche-Innovation
- 87- Fabrication des compétences en Recherche-Innovation
- 88- Genre et Recherche-Innovation
- 89- Valorisation et Impact de la Recherche-Innovation
- 90- Rapport entre les écosystèmes de Recherche-Innovation et des opérateurs économiques

## Axe 10 : Secteur des transports et coopération sud-sud / nord-Sud

- 91- Secteur des transports dans la Coopération Intra-africaine
- 92- Secteur des transports dans la Coopération Afrique-BRICS et Sud-Sud
- 93- Secteur des transports dans la Coopération Afrique-UE-Amérique du Nord
- 94- Secteur des transports dans la Coopération Afrique-ONU
- 95- Dynamique partenariale et Compétitivité
- 96- Pandémie du COVID-19 et performance du secteur des transports
- 97- Conflit Russo-Ukrainien et performance du secteur des transports
- 98- Agenda 2063, secteur des transports et transition vers un nouvel ordre mondial
- 99- Contraintes et opportunités du nouvel ordre mondial
- 100- Défis et enjeux du nouvel ordre mondial.

## Soumission des propositions de communication et

Ce colloque se tiendra du 25 au 27 octobre 2023 au campus 2 de l'Université de Douala. Les propositions de communications doivent être soumises en Français ou en Anglais dans leur version intégrale au secrétariat permanent du comité d'organisation :

**Contact du secrétariat permanent** : E-mail : [coll-transport-emergence-afrique2063@ss-cad.org](mailto:coll-transport-emergence-afrique2063@ss-cad.org)

Les communications pourront être rédigées et présentées en Français ou en Anglais suivant deux formats :

- en présentiel selon deux modes de présentation : oral et par poster
- en webinaire ou à distance.

## Chronogramme prévisionnel

Dates	Activités
1 <sup>er</sup> juillet 2023	Publication de l'appel à contribution
31 décembre 2023	Date limite de soumission de soumission des résumés
10 Janvier 2024	Date limite de réponse aux auteurs
10 Février 2024	Date limite de soumission des communications intégrales
15 Mars 2024	Publication des pré-actes du colloque
1-2 Avril 2024	Accueil et installation des participants
3-5 Avril 2024	Travaux du colloque
05 Mai 2024	Date limite de soumission des versions corrigées d'articles
15 Mai 2024	Envoi des papiers en 1 <sup>ère</sup> phase d'expertise à l'aveuglette
10 Juin 2024	Retour des expertises et transmission aux auteurs
25 Juillet 2024	Date limite de soumission des versions corrigées des articles
30 Juillet 2024	Envoi des papiers à la 2 <sup>nd</sup> phase d'expertise à l'aveuglette
20 Aout 2024	Retour des expertises et transmission aux auteurs
1 <sup>er</sup> septembre 2024	Date limite de soumission des versions finales des articles
5 septembre 2024	Publication de la version électronique des Actes du colloque
5 octobre 2024	Production des exemplaires physiques des Actes du colloque

## Comité scientifique

Pr Magloire ONDOA (Université de Douala) ; Pr Robert KPWANG KPWANG (Université de Douala) ; Pr Benjamin STECK (Université du Havre) ; Pr Martin NDENDE (Université de Nantes) ; Pr Abdoulaye DORO SOW (Université de Nouakchott) ; Pr Cornelius LAMBI (University of Buea) ; Pr François KENGNE FODOUOP (Université de Yaoundé I) ; Pr Bruno LECOQUIERRE (Université du Havre) ; Pr Eric FOULQUIER (Université de Bretagne occidentale) ; Pr Athanase BOPDA (Université du Havre) ; Pr Claude BEKOLO (Université de Douala) ; Pr Samuel EFOUA MBOZO'O (Université de Yaoundé I) ; Pr Lisa AUBREY (Arizona State University) ; Pr Valery AKOU LOBA (Université Houphouët Boigny) ; Pr Mesmin TCHINDJANG (Université de Yaoundé I) ; Pr Nji Zephania FOGWE (University of Bamenda) ; Pr Suzanne APITSA (M.C, Université Clermont-Auvergne) ; Pr Parisse AKOUANGO (Université Marien N'Gouabi) ; Pr Malik BOUMEDIENE (Université Toulouse Jean JAURES) ; Pr KALAMBA NSAPO (Faculté d'Etudes Interculturelles de Bruxelles-INADEP) ; Pr Roger NGOUFO (Université de Yaoundé I) ; Pr Emanuel TCHOUMTCHOUA (Université de Douala) ; Pr Jules ASSOUMOU (Université de Douala) ; Dr Aurore Sara NGO BALEPA (M.C, Université de Douala) ; Pr Albert DIKOUME (Université de Douala) ; Pr . YEMAFUO (Université de Dschang) ; Pr Amadou H. DICKO (IUG, Université de Bamako) ; Pr Samuel aimé ABOSSOLO (Université de Yaoundé I) ; Pr Dieudonné KANTENGA (Université de Lubumbashi) ; Pr Joseph Pascal MBAHA (Université de Douala) ; Pr Ebenezer NKENGUEP (Université de Douala) ; Pr Ignace Bertrand

NDZANA (Université de N'Gaoundéré) ; Pr Annette ANGOUA NGUEA (Université de Douala) ; Pr Martin FOUDA (Université de Douala) ; Pr Marie Louise BA'ANA ETOUNDI (Université de Douala) ; Pr Robert TEFE TAGNE (Université de Douala) ; Pr Jacques YOM (Université de Douala) ; Pr Raphaël Assil BATENGUENE (Université de Douala) ; Pr Joséphine LEMOUOGUE (Université de Dschang) ; Pr Jean Baptiste NZOGUE (Université de Douala) ; Pr Nadège NGO NLENG (Université de Douala) ; Pr Norbert Aimé MELINGUI AYISSI (Université de Douala) ; Pr Ernest MESSINA MVOGO (Université de Douala) ; Pr Charly DZALLA NGANGUE (Université de Douala) ; Pr Gilbert Hans MBENG DANG (Université de Douala) ; Dr Jérôme LOMBARD (Directeur de recherche, Prodig, IRD) ; Dr Ndeye NGOM POUYE (Université de Cheikh Ana Diop) ; Dr Yann ALIX (Délégué Général Fondation SEFACIL) ; Dr Alexis B. N'GUESSAN (M.C, Université Houphouet Boigny) ; Dr Benjamin ALLAGBE (M.C, Université d'Abomey-Calavi) ; Dr Messan LIHOUSSOU (Université de Parakou) ; Dr Ramatoulaye MBENGUE (Université de Cheikh Ana Diop) ; Pr Dominique MEVA'A ABOMO (Université de Douala).