



HAL
open science

Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire

Florent Gohourou, Émile Aurélien Ahua, Djanin Raphael Gnanbe, Michel Desse

► **To cite this version:**

Florent Gohourou, Émile Aurélien Ahua, Djanin Raphael Gnanbe, Michel Desse. Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire. *Territoires d'Afrique*, 2022, Dynamiques des façades et planifications terrestres maritimes en Afrique, 12, pp.77-87. hal-03615895

HAL Id: hal-03615895

<https://hal.science/hal-03615895>

Submitted on 22 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

FONCTIONNEMENT, DYNAMIQUE ET STRUCTURATION DE L'ESPACE LITTORAL EN CÔTE D'IVOIRE

GOHOUROU Florent

Géographe, Maître de Conférences

Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa – Côte d'Ivoire)

Chercheur associé – MIGRINTER (UMR 7301 – CNRS – Université de Poitiers)

fgohourou@yahoo.com

AHUA Émile Aurélien

Université de Nantes (LETG - UMR 6554 - CNRS)

Université Félix Houphouët Boigny (Abidjan – Côte d'Ivoire)

emile-aurelien.ahua@etu.univ-nantes.fr

GNANBE Djanin Raphael

Université de Nantes (LETG - UMR 6554 - CNRS)

djanin-raphael.gnanbe@etu.univ-nantes.fr

DESSE Michel

Professeur des Universités (Nantes - LETG - UMR 6554 - CNRS)

michel.desse@uni-nantes.fr

Résumé

Les politiques d'aménagement des zones côtières en Côte d'Ivoire facilitent depuis plusieurs années un vaste mouvement de littoralisation et contribuent à une maritimisation de l'économie. Cependant, elles restent confrontées à la problématique de la gestion intégrée et durable du territoire littoral. À la lumière des diversités économiques et sociodémographiques, l'idée d'une gestion durable et rationnelle du littoral ivoirien, en tenant compte des dynamiques fonctionnelles implique de rechercher les spécificités des villes littorales et les différents enjeux qu'ils soulèvent. Cette contribution repose sur une approche globale et multi-scalaire. Elle s'appuie sur des données secondaires issues de la littérature correspondante ainsi que des données primaires provenant des enquêtes par entretien. La démarche adoptée dans cette recherche a privilégié les gestionnaires et les populations en présence comme cibles de l'enquête. Aussi, elle a interrogé les pratiques, les comportements, les mutations, les stratégies locales et nationales. Les résultats de l'étude ont mis en lumière une forte littoralisation qui caractérise l'intensité des flux d'échanges et de mobilités, une diversité d'activités économiques, une surexploitation des ressources, une compétition dans l'accès aux services et aux espaces, et des mutations écologiques sur le littoral ivoirien.

Mots clés : *Dynamique, Structuration, Politique marine, Espace littoral, Côte d'Ivoire*

Abstract

The development policies of coastal areas in Côte d'Ivoire have for several years facilitated a vast movement of coastal development and have contributed to the maritimization of the economy. However, they are still faced with the problem of integrated and sustainable management of the coastal territory. In light of the economic and socio-demographic diversity, the idea of sustainable and rational management of the Ivorian coast, taking into account the functional dynamics, involves researching the specificities of coastal towns and the various issues they raise. This contribution is based on a global and multi-scalar approach. It is based on secondary data from the corresponding literature as well as primary data from interview surveys. The approach adopted in this research favored the managers and the populations present as the targets of the survey. Also, she questioned practices, behaviors, changes, local and national strategies. The results of the study highlighted a strong littoralization which characterizes the intensity of the flows of exchanges and mobilities, a diversity of economic activities, an overexploitation of resources, a competition in access to services and spaces, and ecological changes on the Ivorian coast.

Keys words : *Dynamics, structuring, Marine policy, coastal space, Ivory coast*

Introduction

La mondialisation progressive traduit à la fois l'extension à l'échelle mondiale des réalités et des phénomènes littoraux dynamiques, ainsi que l'accentuation et l'intensification d'une gamme intense d'interactions et d'interdépendances sur l'ensemble des espaces côtiers (Julien N. et Koulaï E., 2015, p.159). En Côte d'Ivoire, l'une des réalités géographiques de ces dernières décennies réside dans le mouvement de littoralisation et de maritimisation des sociétés et des économies. Ce modèle de littoralisation dont la spatialisation se traduit par une concentration massive de la population sur la frange littorale constitue un processus complexe. Il s'inscrit également dans une évolution temporelle des modes d'habitation et d'organisation de l'espace compte tenu des facteurs socio-économiques et naturels qui les accompagnent. En effet, il s'agit d'un ensemble de mouvements socio-spatiaux spécifiques à chaque ville littorale, combinant occupation et utilisation progressive-du littoral, liées au développement des activités et à leurs différentes évolutions. Ce faisant, ces dynamiques fonctionnelles sur le littoral laissent apparaître une diversité d'acteurs, une large palette d'activités et une gamme infinie d'interactions (Goiffon M., 2003, p.1). Ainsi, le modèle de fonctionnement, d'évolution et de structuration du littoral ivoirien au regard de ses dynamiques interroge sur les interactions socio-spatiales et invite à une réflexion plus globale sur un certain nombre d'éléments caractéristiques et sur les transformations littorales qu'ils engendrent en vue d'une gestion rationnelle par l'utilisation d'outils adaptés (Bignoumba G. S., 2018, p.44). Ces interrogations supposent d'analyser l'ensemble du littoral ivoirien, aussi

bien à travers une trajectoire sociohistorique que contemporaine, tant à l'échelle macro que micro, la composition spatiale des villes littorales ivoiriennes, les impulsions régionales et internationales via les corridors et frontières, les dynamiques proprement littorales de ces villes ainsi que les mutations qui en découlent.

1. Méthodologie d'étude

La recherche porte sur l'espace littoral ivoirien qui constitue le centre de gravité démographique de la Côte d'Ivoire avec une population de plus de 7 millions d'habitants en 2014 et un taux de croissance de 30,91 % (INS, 2014). Les villes littorales ivoiriennes sont des piliers du développement économique du pays et des espaces anciens en termes de migration de population. Celles-ci ont connu des évolutions spécifiques au point où les activités qui s'y développent sont parfois similaires, mais n'exploitent pourtant pas de la même façon les mêmes ressources au même endroit et aux mêmes rythmes. Cette imbrication soulève à l'évidence toute une série de questionnements relative à chaque espace littoral : Où et comment sont exploitées les ressources de la mer ? Sous quelles formes et par quels acteurs sont-ils produits et consommés ? Quelles dynamiques temporelles et spatiales induisent ces espaces ? Quels impacts ces processus ont-ils sur le développement durable de ces villes ? Pour tenter de répondre à ces questions, il nous a semblé important de retracer brièvement l'historique de l'occupation et de l'exploitation des littoraux en insistant sur une littérature sélective traitant de la question. Puis, nous avons contextualisé le fonctionnement des littoraux ivoiriens, présenté les dynamiques nouvelles, les recompositions socio-spatiales et recherché les logiques révélatrices de ces mutations à partir d'entretiens semi-directifs et d'observations participantes sur différentes villes.

2. Une hiérarchisation spatiale et économique de l'espace littoral ivoirien

Le littoral ivoirien s'organise autour de deux grandes zones maritimes à savoir le littoral-Est et le littoral-Ouest. Les villes littorales à l'intérieur de ces deux grands espaces côtiers par leurs paysages démographiques, leurs performances économiques et les équipements urbains qu'elles disposent présentent un schéma de hiérarchisation spatiale et socio-économique. D'une part, des villes principales qui concentrent l'essentiel des activités humaines et économiques du pays ; socles du développement national depuis plus de 50 ans. Et d'autre part, des villes secondaires qui sont longtemps restées dans l'ombre du processus d'aménagement de ces principaux pôles, et qui connaissent à leur tour une forte dynamique socio-spatiale.

2.1. Deux principales villes littorales : Abidjan et San-Pédro

L'espace littoral ivoirien est organisé autour de deux pôles qui sont les villes portuaires du pays : Abidjan (Sud-est) et San-Pédro (Sud-ouest). Ce duo portuaire constitue le cœur du développement économique de la Côte d'Ivoire. Si le port de San Pédro est le premier port mondial d'exportation de cacao, il demeure de niveau régional.

Au contraire avec 25 millions de tonnes de trafic en 2019, Abidjan est le premier port de commerce de la sous-région. Avec 730 800 Equivalent Vingt Pieds (EVP), il occupe également la quatrième place pour le trafic de conteneurs, après Lomé (1,5 million d'EVP), Lagos et Téma. Depuis le creusement du canal de Vridi en 2019, Abidjan peut désormais accueillir des navires de 350 m avec un tirant d'eau de 16 m ; lui permettant d'accueillir des navires pouvant aller jusqu'à une capacité de 10 000 EVP, le trafic devrait logiquement augmenter. Le Port Autonome d'Abidjan est le premier port thonier de l'Afrique occidentale et le total des exportations de produits halieutiques est estimé à 20 307 tonnes en 2020.

En raison de son port et de son important trafic, Abidjan est la première ville économique du pays s'articulant autour des activités maritimes et pétrolières (d'important gisement en mer). Sur l'ensemble du littoral abidjanais, se développe les activités portuaires qui s'appuient sur la conteneurisation (760 149 tonnes en 2020), le transbordement (499 224 tonnes en 2020) et le transit (2 037 799 tonnes en 2019) dans le cadre de la navigation et des échanges internationaux. Concernant les produits pétroliers, la ville d'Abidjan dispose de trois dépôts pétroliers sur les quatre existant en Côte d'Ivoire. La capacité de stockage des produits pétroliers à savoir le bitume, le kérosène, le fuel-oil, le gasoil et le super est de 367 462 m³ en 2019 en milieu littoral ivoirien (Direction Générale des Hydrocarbures, 2021). Le raffinage se fait à Abidjan par la SIR (Société Ivoirienne de Raffinage), qui a traité 3 051 205 TM de pétrole brut en 2019 provenant de la Côte d'Ivoire (3,54%), du Nigéria (95,51%) et de la Colombie (0,95%). Ces produits pétroliers, plus particulièrement le super et le gasoil ont été transférés par pipeline pour le marché national et sous-régional à une quantité de 336 282 703 litres et 418 640 692 litres. Cette capacité de production et de distribution participe à une hausse du trafic du port d'Abidjan et participe à la vie sociale et économique des populations locales (activités de transport, stations-service, création d'emplois, etc.). Globalement, l'ensemble des activités présentes au port autonome d'Abidjan se trouve être au cœur de l'économie ivoirienne.

Tableau 1 : Trafic du port d'Abidjan

Types de produits	Trafics		Trafics		Totaux
	Exportations	Importations	Exportations	Importations	
Produits de pêche	20 307	0,28 %	612 734	4,04 %	633 041
Produits pétroliers	2 173 022	29,76 %	4 131 025	27,22 %	6 304 047
Autres produits	5 109 109	69,96 %	10 433 210	68,74 %	15 542 318
Totaux	7 302 438	100 %	15 176 969	100 %	22 479 407

Source : Port Autonome d'Abidjan, 2020

Avec ces performances, le Port autonome d'Abidjan contribue à plus de 90 % des recettes douanières et à 60 % des revenus de l'Etat, ce qui lui confère le nom de « poumon de l'économie ivoirienne ». Les activités développées en mer comme sur terre attirent de

nombreux investisseurs notamment Belges, Chinois, Français. Ce port est un outil de coopération et d'intégration car il sert de hub dans les échanges internationaux de l'espace UEMOA (Union Economique Monétaire Ouest Africaine). Parallèlement, le port de San-Pédro, de par sa situation géographique (zone forestière), se retrouve au centre des exportations des fèves de cacao, des bois de grumes, de l'hévéa, du palmier à huile et du café. Son trafic en 2020 était de 4 755 833 tonnes en 2020 ; soit 1 016 674 tonnes d'importations, 2 950 920 tonnes d'exportations et 788 439 tonnes de transbordements (Port de San-Pédro, 2020). Sur cette même période, le port de San-Pédro a accueilli 388 navires.

La zone d'influence du binôme San-Pédro et Abidjan, s'étend jusqu'à l'arrière-pays national et sous-régional (Burkina-Faso, Niger) via la ligne du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Niger (long de 1150 km).

Dans ces deux pôles littoraux d'Abidjan et de San-Pédro, les activités halieutiques, l'exploitation récente des hydrocarbures et plus accessoirement le tourisme, l'agriculture littorale et l'aquaculture, jouent un rôle socioéconomique essentiel ; elles servent avant tout aux populations pour vivre. Ce sont aujourd'hui, plus de 120 000 personnes qui tirent leur revenu de ces activités ; soit près de 5 % de la population nationale et 17 % de l'ensemble de la population littorale, ce qui représente 7 % du territoire national (INS, 2014). S'agissant des hydrocarbures, ils permettent un développement du transport et un renforcement de la mobilité par la création de stations-services et une participation intense aux impôts (pour les engins de transport). Au total, ce sont 2927 camions de transport qui assurent le transport de produits pétroliers à travers le pays. Les taxes recouvrées en 2019 s'élèvent à 115 914 393 FCFA. Sur cette même période, à l'échelle nationale on dénombre 1051 stations-service dont 364 stations-service sur l'ensemble des villes littorales ; soit un taux de 35%.

Par ailleurs, si la maritimisation de l'économie de ces dernières décennies est une réalité, celle-ci bien qu'articulée autour des infrastructures portuaires reste également portée par les villes littorales secondaires.

2.2. Les villes littorales secondaires

A côté des villes portuaires, des villes secondaires se transforment et se développent. Si les pouvoirs restent centralisés, il n'y a pas qu'Abidjan et San-Pédro qui soient en expansion sur le littoral ivoirien. Le pays compte des villes littorales secondaires halieutiques (Sassandra, Grand-Béréby), touristique (Grand-Bassam) et un sous-sol riche en hydrocarbure (Jacqueville). En effet, la mer de Sassandra connaît une variété de produits (poissons, crevettes, écrevisses, crabes, etc.). A Grand-Béréby, la beauté et qualité du paysage marin et des plages reflète son attractivité touristique. Quant au littoral de Jacqueville, il abrite quatre champs pétroliers, quatre champs gaziers en off-shore, quatre champs d'exploitation pétrolière, et un champ pétrolier en développement.

Ces villes secondaires, à la faveur de la colonisation (exemples de Grand-Bassam et Sassandra), de leur proximité avec les villes portuaires (cas de Jacqueville et Grand-Bassam) et de certaines politiques infrastructurelles (constructions de ponts et de la baie des Sirènes) ont évolué démographiquement (passant de 216 653 habitants en 1998 à 382 198 habitants en 2014),

économiquement (créations d'entreprises, de stations-service) et spatialement via la réalisation de vastes projets de viabilisation et de lotissement.

Sur le littoral-Est, ce sont les villes de Grand-Bassam (43 km d'Abidjan), et de Jacqueville (60 km d'Abidjan) qui se développent dans le cadre du projet d'aménagement du Grand-Abidjan. En ce qui concerne le littoral-Ouest, ce sont plutôt les villes de Sassandra (98 km de San-Pédro) et Grand-Béréby (52 km de San-Pédro), qui malgré leur situation de proximité avec la ville portuaire de San-Pédro, tardent véritablement à amorcer leur développement économique.

Le peuplement et la mise en valeur des atouts économiques des villes de Grand-Bassam (capitale historique de la Côte d'Ivoire avec une population de 84 028 habitants) et de Sassandra (première ville coloniale du Sud-ouest ivoirien avec une population de 72 221 habitants) sont le résultat de l'héritage colonial. L'essor de la ville de Jacqueville est grandement lié à la construction du pont « Phillipe Grégoire Yacé » en 2015 la reliant à Abidjan. Depuis, les flux migratoires s'accroissent entre Jacqueville et les villes environnantes (Dabou, Grand-Lahou). Enfin, Grand-Béréby, ville halieutique et de plus en plus touristique doit son émergence au dynamisme du port de San-Pédro auquel elle fournit des produits de mer (poissons, crabes, écrevisses, etc.).

Les mouvements de population et la dynamique économique de l'ensemble des villes littorales ivoiriennes, permettent à ces territoires de communiquer via les corridors et avec les villes sous-régionales via les frontières terrestres et maritimes.

2.3. Une trajectoire différenciée des flux d'échanges

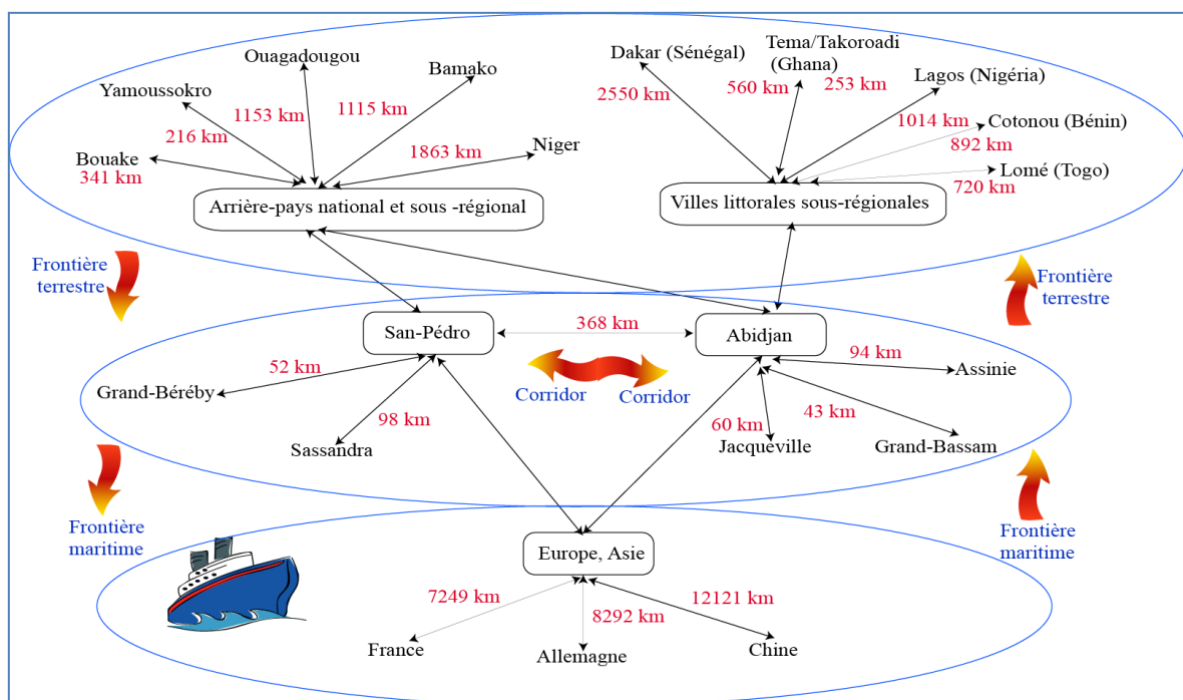
Les villes littorales alimentent en permanence les villes de l'arrière-pays national et les villes des pays limitrophes enclavés (Burkina-Faso, Mali, Niger, etc.) en produits halieutiques, en conteneurs et diverses marchandises. Les flux de mobilité s'exacerbent avec les échanges maritimes et terrestres entre les villes littorales ivoiriennes et avec les villes littorales des autres pays côtiers. En effet, via les corridors, ces échanges s'organisent à travers des flux spatiaux de plus de 900 km. Au niveau de l'espace sous-régional, l'évolution du secteur du transport maritime, des opérations portuaires et du commerce entre la Côte d'Ivoire et les pays des zones CEDEAO et UEMOA est rendue possible par l'existence d'un corridor intra-régional « Abidjan-Lagos ». Ce corridor, long de 942 km fait partie de l'autoroute trans-côtière entre Dakar et Lagos. Il relie les principaux centres urbains d'Afrique de l'ouest ; soit une population de 37 millions d'habitants. Il sert surtout au trafic local des marchandises et au trafic international des passagers. En outre, il existe quatre autres corridors routiers sur lesquels se développent ces échanges, il s'agit notamment des deux corridors « Abidjan – Niamey » qui traversent le Burkina-Faso (Abidjan-Yamoussoukro - Ferkessédougou - La Léraba - Ouagadougou - Kantchari - Makalondi - Niamey) et (Abidjan - Bouna - Gaoua - Po - Ouagadougou - Niamey), du corridor « Abidjan-Bamako » et du corridor « San-Pédro – Bamako » (Dossou C.I, 2021).

En Côte d'Ivoire, les interactions entre les villes littorales présentent des différences. Sur le littoral-Est, les flux entre Abidjan et Grand-Bassam sont de natures touristiques et de loisir, ils concernent l'ensemble des mobilités ponctuelles et pendulaires des populations dans le cadre des activités ludiques, de loisirs, d'affaires économiques et des visites guidées. Le tourisme

littoral en Côte d'Ivoire constitue près de 8 % du PIB national. Quant aux impulsions entre Jacqueline et Abidjan, il s'agit de l'ensemble des mouvements pendulaires purement résidentiel et administratif ; elles concernent les populations résidentes à Jacqueline qui se rendent à Abidjan quotidiennement pour le travail. Également, des populations vivant à Abidjan qui se rendent de plus en plus à Jacqueline depuis la création du pont la reliant au continent. Sur le littoral-ouest, les échanges entre Sassandra et San-Pédro sont liés à l'acheminement des produits agricoles vers le port de San-Pédro. Entre Grand-Béréby et San-Pédro, les flux sont d'ordres touristiques et halieutiques. L'activité halieutique occupe une bonne part économique de cette zone côtière et participe à 3,2 % du PIB agricole, sachant que l'agriculture demeure le poumon de l'économie de cette zone.

Alimentées par les villes secondaires, en plus de leurs potentialités, les villes de San-Pédro et Abidjan communiquent avec l'arrière-pays national et sous-régional jusqu'à plus de 2500 km via les corridors et les frontières terrestres et maritimes (villes des pays de la zone CEDEAO). Avec des flux d'interactions économiques importants et dynamiques, l'espace littoral ivoirien approvisionne l'arrière-pays national et les villes sous-régionales des pays enclavés (Niger, Burkina, Mali, etc.) en produits halieutiques et agricoles, et reçoit de ces contrées des produits agro-pastoraux. En outre, à partir des frontières maritimes, les flux s'étendent à plus de 12 000 km vers l'Europe et l'Asie. Par un trafic portuaire de plus de 30 millions de tonnes (5 millions pour le port de San-Pédro), les deux villes portuaires du pays ont des échanges intenses avec les territoires européens et asiatiques à travers les exportations des produits agricoles (cacao, café, etc.), de bois, d'hévéa, les importations des produits alimentaires et des conteneurs de plusieurs autres marchandises.

Figure 1 : Principaux flux spatiaux d'échanges sur le littoral ivoirien



Source : Gohourou Florent & Ahua Émile Aurélien, 2021

Ces trajectoires spatio-économiques sont l'expression d'une forte connexion entre les villes littorales ivoiriennes qui disposent chacune des potentialités spécifiques. Les marqueurs territoriaux des villes de l'espace littoral ivoirien convergent pour impulser les mouvements et les flux. Cependant, ils divergent quant à leur système de littoralisation (activités, acteurs, politiques spatiales marines, etc.). Ces différentes signatures spatiales qui s'accompagnent de mutations socio-économiques et de politiques littorales spécifiques à ces territoires expliquent les différentes dynamiques dans les villes littorales ivoiriennes.

3. Les dynamiques socio-économique et démographique dans l'espace littoral ivoirien

La structuration actuelle de l'espace littoral ivoirien est en phase avec les spécificités que contiennent chacune des villes. Son organisation urbaine, sociale, culturelle ou économique, se développe sous le couvert des influences des politiques d'aménagement des zones côtières et de leurs différentes dynamiques. Le littoral en tant que support de plusieurs groupes socioculturels et ethniques est vécu comme l'espace par excellence qui connecte différents us et coutumes et valeurs des acteurs en présence. De ce fait, son organisation en dépit des politiques territoriales, s'inspire des pratiques locales et de gestion de l'espace.

3.1. Une littoralisation contrastée entre les villes

Toutes les villes littorales ivoiriennes, présentent des caractéristiques particulières dans leur fonctionnement. Tant au niveau des pratiques (activités socio-économiques et culturelles) que du profil des acteurs, des différences se dessinent. Ces singularités littorales sont l'expression d'un développement socio-économique propre à la politique de gestion de chaque espace côtier. En effet, excepté les mouvements démographiques résidentiels observés dans toutes les villes littorales du pays, celles-ci accueillent une masse d'activités économiques dont le fonctionnement et l'organisation tient compte du profil des acteurs. D'un côté, l'économie portuaire et l'activité industrielle dont les partenaires principaux sont les investisseurs et opérateurs français (Nhood, Bolloré ...), chinois, allemands, libanais, burkinabé et ghanéens. De l'autre côté, un développement de l'économie touristique, des activités agricoles, aquacoles et halieutiques exercées par des allogènes notamment burkinabés, guinéens, maliens, sénégalais et nigériens. Dans les villes littorales secondaires, en dehors de l'agriculture qui mobilise essentiellement des populations allogènes, les pratiques de tourisme, de pêche, de l'aquaculture se partagent entre populations autochtones et étrangères. Ces deux catégories de population animent également les activités informelles en bordure des plages comme en centres-villes. Par ailleurs, au niveau des pratiques résidentielles, il est important de souligner que les habitations à proximité de l'océan, perçus comme espaces de luxe par excellence, présentent quatre principales réalités. D'abord, dans certaines villes, le bord de mer est habité par des populations de catégories sociales aisées principalement des allogènes (Libanais, Français, etc.), qui résident dans des logements de hauts standings (San-Pédro, Grand-Bassam). Ensuite, on observe dans d'autres villes (Grand-Béréby et Jacquerville), des populations de revenus modestes ou faibles dont l'installation a été motivée par la création de campements ou de villages de pêcheurs. Dans les villes de

Grand-Bassam et Sassandra (foyers de peuplement anciens), ce sont plutôt les populations autochtones et allochtones qui en majorité occupent les bordures des mers par des habitats de types modernes et de hauts standings. Enfin, à San-Pédro et à Abidjan, une double coexistence se présente, d'une part entre les populations étrangères et ivoiriennes, et d'autre part, entre populations de catégories sociales aisées et celles à faible revenu. Il en découle donc la présence d'un habitat mixte, à la fois de hauts standings et des habitats parfois de type moderne ou précaire.

Exemple de mixité dans la cohabitation littorale à San-Pédro



Source : AHUA Emile Aurélien, 2021

Cette complexité dans les formes de la littoralisation (pratiques et acteurs) en Côte d'Ivoire a été rendue possible par les différents types d'aménagements littoraux qui ont été mises en place depuis l'accession à l'indépendance du pays.

3.2. Les politiques d'accessibilité spatiale et de développement socio-économique comme facteurs de contrastes entre les villes littorales

Les spécificités littorales, bien qu'induites par les populations sont le résultat des politiques publiques à l'œuvre. Celles-ci expliquent en partie les complexités et les types de dynamiques qui s'exercent sur les côtes. Parfois contraignantes, parfois accessibles, ces politiques en fonction de leurs natures traduisent les différentes migrations littorales et les types de territorialisation qui les accompagnent. Ainsi, il est indéniable de préciser que les premiers facteurs de la littoralisation sont d'ordres institutionnels. Par exemple, l'essor démographique de la ville de Jacqueville découle de l'application du décret « 2016-138 » portant adoption du schéma directeur du Grand-Abidjan. En raison de la saturation urbaine et la macrocéphalie d'Abidjan, ce décret a permis à cette ville de bénéficier d'importantes infrastructures la reliant à Abidjan. Au Sud-ouest, c'est la politique de l'ARSO (Autorité Régionale pour l'Aménagement du Sud-ouest) instaurée en 1968 qui a constitué le fer de lance. Cette politique consommatrice de mains-d'œuvre a bien évidemment favorisé l'avènement d'un nombre important d'immigrés (environ 65% de la population régionale selon l'INS). Elle a permis la création de

nombreuses routes (notamment la côtière reliant Abidjan à San-Pédro), et la mise en place d'un large dispositif pouvant accueillir la population. Son instauration a accordé la priorité aux acteurs potentiels pouvant mettre en valeur le territoire. La stratégie libérale ou néolibérale défendue par ces politiques publiques migratoires fondées sur un libre accès au foncier et à l'immobilier (résidences, terrains, etc.), et une libre concurrence entre acteurs économiques sur le littoral a orchestré une occupation massive des côtes ivoiriennes dans le cadre des activités résidentielles ou économiques. Cependant, cette politique s'est montrée plus contraignante et sélective, car elle a eu pour corolaire une hausse des prix du foncier et de l'immobilier (location de maison, achat de maison ou de terrain etc.) et un durcissement des taxes et des impôts limitant ainsi l'accès à l'espace littoral.

La littoralisation en Côte d'Ivoire, s'appuyant sur les politiques d'aménagement propres à chacune des villes littorales a engendré certains dysfonctionnements et déséquilibres entre ces villes en raison d'une mauvaise gestion des politiques de mise en valeur de ces espaces et d'un manque criant de financement. Ces formes de littoralisation que ces politiques ont introduites participent à la restructuration et la recomposition de l'espace littoral.

3.3. Les dysfonctionnements écologiques et socio-économiques des formes de littoralisation observés

Sans exception, tous les littoraux ivoiriens sont soumis à d'énormes dynamiques spatio-démographiques et économiques. Ces dynamiques influencées par les principes de la mondialisation contribuent à faire disparaître les marqueurs territoriaux originels (habitudes, habitats, activités économiques...). Ces mutations enregistrées traduisent de nombreux déséquilibres relevant de problèmes écologiques et socio-économiques. C'est le cas de la ville de Jacqueville où les pratiques économiques (rejets industriels) et les activités ménagères (eaux usées, déchets solides, etc.) contribuent très fortement à polluer l'environnement.

Sur ces littoraux, d'autres dysfonctionnements apparaissent en raison des conflits d'usages entre les acteurs en présence : A Grand-Béréby, des rivalités existent entre les pêcheurs autochtones et les pêcheurs étrangers. A Sassandra, il est plutôt question de conflits entre pêcheurs et agriculteurs. Enfin à San-Pédro, ce sont les acteurs de l'économie informelle qui sont opposés aux acteurs de l'économie structurée.

Ces conflits permanents prennent leur origine dans des compétitions liées à l'accès à un espace et à l'utilisation des ressources communes. En outre, il existe des problèmes de cohabitation entre les populations (riches, pauvres, allogènes, allochtones, autochtones). Sur les espaces en bordure de mer, cette difficile cohabitation est exprimée sous forme d'agressions physiques et verbales. Aussi, les questions de ségrégation littorale (natation, accès aux services et stations balnéaires en bordure des mers) sont très fréquentes. Il en est de même pour les phénomènes de gentrification (augmentation des coûts des services, des prestations gastronomiques, des loyers, des maisons) où l'arrivée de nouvelles catégories de populations contribuent à l'éviction des populations moins aisées (surtout à Grand-Bassam, Jacqueville et San-Pédro). A cela s'ajoute, l'insécurité routière liée à la forte mobilité des

populations et à l'apparition de nouveaux engins et matériels roulant (tricycles, remorques, etc.) dans le système de transport ces dernières années. Quotidiennement, de nombreux accidents de la circulation sont enregistrés surtout à San-Pédro avec une moyenne de 6 cas d'accidents par jour (Police de San-Pédro, 2020). Enfin, l'accumulation des pratiques illicites autour des plages (consommation excessive de drogues et d'alcool, prostitution, vols, agressions et infractions en tous genres, dépravation des mœurs) est une réalité nouvelle de l'espace littoral ivoirien. Ces nouvelles habitudes sont la conséquence d'une croissance démographique non maîtrisée et des migrations de population non contrôlée qui exacerbent la pauvreté, le chômage et les inégalités dans l'espace littoral ivoirien.

4. Discussion : L'avenir du littoral ivoirien, vers de nouvelles perspectives littorales ?

L'urbanisation littorale croissante en Côte d'Ivoire se traduit par d'énormes flux migratoires marqués par l'avènement de populations de toutes origines et de diverses catégories. Il en découle une saturation spatiale du centre-ville et des bordures des plages au point où la mer est devenue le principal point d'ancrage des nouvelles activités. Ainsi, la maritimisation des activités traditionnelles comme la pêche et la transformation du poisson, le tourisme et les loisirs, l'essor du trafic portuaire renforcé par la récente exploitation des hydrocarbures, génère une forte activité, des flux et des aménagements considérables dans les zones touristiques comme dans les ports (agrandissement des terminaux à conteneur et céréalier, création d'un terminal minéralier). Concernant les activités économiques sur l'ensemble du littoral ivoirien, les activités portuaires ont une nette importance et constituent 55 % de l'économie maritime, contre 11 % pour la pêche, 9 % pour les hydrocarbures, 12 % pour le tourisme, 10 % pour les activités informelles et 3 % pour les autres activités. Toutefois, dans chaque ville littorale (principale ou secondaire), la distribution et la part des activités socio-économiques est relative, elle est marquée spécifiquement de contrastes.

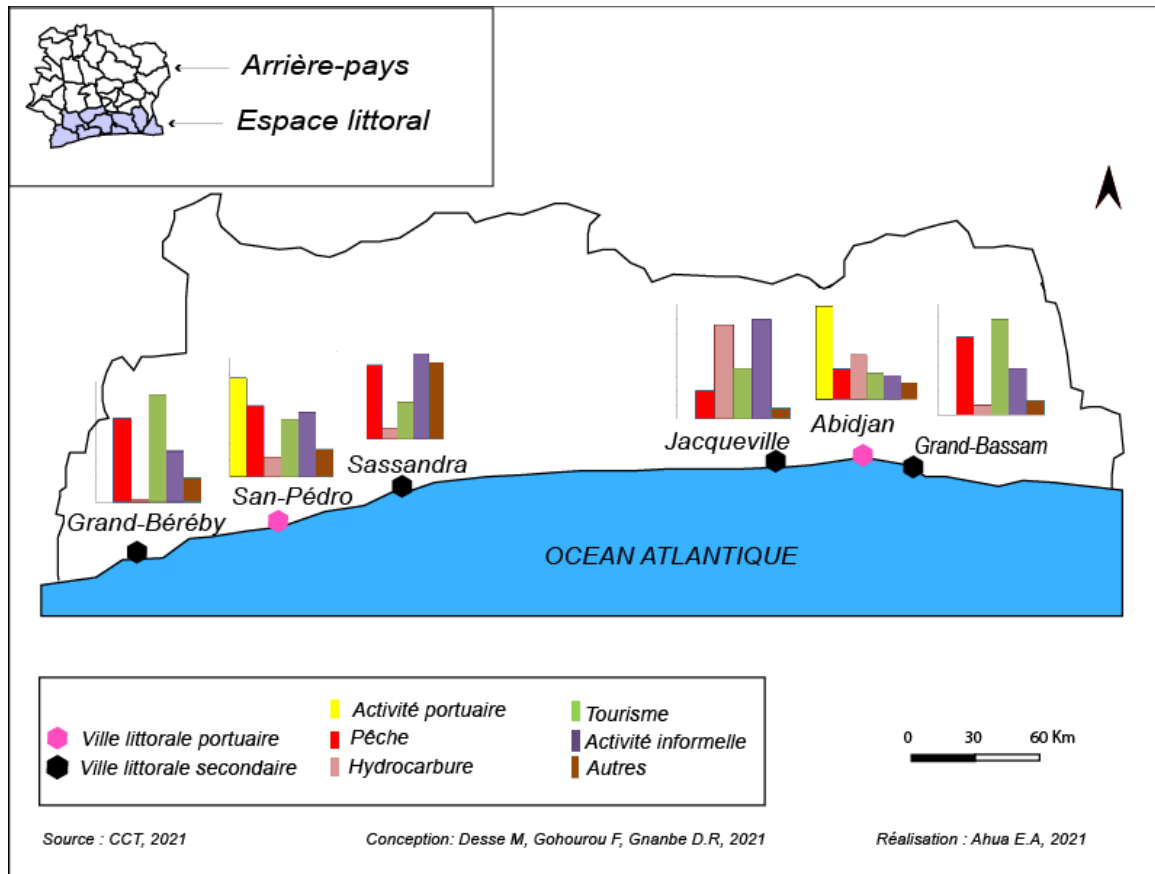
Tableau 2 : Distribution des activités socio-économiques dans les villes littorales

Activités Villes	Portuaire	Pêche	Hydrocarbure	Tourisme	Informelle	Autre
Abidjan	42%	13%	17%	11%	10%	7%
Grand-Béréby	-	31%	1%	40%	19%	9%
Sassandra	-	26%	4%	13%	30%	27%
Grand-Bassam	-	32%	4%	39%	19%	6
Jacqueville	-	10%	33%	18%	35%	4%
San-Pédro	29%	21%	6%	17%	19%	8%

Source : Port Autonome d'Abidjan et Port Autonome de San-Pédro, 2021

En observant le tableau, il ressort qu'à l'instar des espaces terrestres, l'on retrouve également la problématique des activités concurrentes dans le milieu marin. Ces données permettent de cartographier sur l'ensemble du littoral ivoirien ces différentes activités présentes.

Figure 2 : Spatialisation des activités socio-économiques sur le littoral ivoirien



En observant cette spatialisation économique du littoral ivoirien, il devient nécessaire d’engager des politiques spatiales marines afin de réduire les risques environnementaux et anticiper les conflits d’usages. Bien évidemment, cette planification marine doit être la continuité des plans d’aménagements terrestres. Pour ce fait, il est préférable avant tout d’analyser les dysfonctionnements, les conflits et les risques dans leur dimension sociale et institutionnelle pour envisager une meilleure prise en compte des problèmes territoriaux et une meilleure vision des perspectives de gestion durable des mers.

Pour analyser l’émergence et la structuration des conflits, nous appliquerons la démarche proposée par Yahyaoui A. (2018, p.14) qui consiste à croiser une analyse verticale à une analyse horizontale. D’une part, la dimension verticale qui est essentiellement politico-administrative, et qui comprend les structures institutionnelles et sociales auxquelles ont affaire les catégories d’acteurs. D’autre part, la dimension horizontale qui concerne les pratiques à différents niveaux sur un territoire. En nous appuyant sur ces considérations théoriques et les résultats de terrain, nous proposons le tableau de bord suivant pour une planification spatiale marine et terrestre adaptée.

Tableau 3 : Proposition de perspectives pour une meilleure gestion du littoral

Dysfonctionnements / Risques	Facteurs	Activités	Perspectives de planification
Conflits d'usages	Accès au même espace et/ou à la même ressource	Pêche, Tourisme, Navigateur, Hydrocarbure	Partage et délimitation des espaces
	Utilisation de différents outils (porte-conteneurs, filets, palangre, etc.)	Porte-conteneurs et pêche locale	Relocalisation des pratiques de pêche loin des sites portuaires.
	Oppositions entre justice réglementaire et normes traditionnelles	Pêche artisanale et pêche industrielle	Redéfinir les règles en s'appuyant sur les perceptions locales
Dégradation de l'environnement	Oppositions entre les normes nationales et les cognitions locales	Pêche, aquaculture	Aires marines protégées
	Oppositions entre connaissances scientifiques et pratiques locales	Hydrocarbure	Sensibiliser les acteurs au respect des normes environnementales

Source : Auteurs, 2021

A l'instar de tous les Etats à façades maritimes de la zone UEMOA, la planification spatiale marine (PSM) et les politiques d'aménagements littorales terrestres en Côte d'Ivoire sont à un stade embryonnaire. Comme si ces pays n'en connaissaient pas les enjeux, leurs actions sont bien souvent orientées vers la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin au lieu de définir et mettre en œuvre un véritable schéma directeur des actions en mer (Dossou C., 2021, p.150). Cette perspective de gestion du littoral invite à une analyse approfondie des risques et dysfonctionnements, des facteurs à l'origine, des activités concernées et des acteurs en vue de mettre en œuvre des politiques adaptées. En pareilles circonstances, il devient impératif d'entamer une série de recherches sur les acteurs de l'aménagement et de la gestion du littoral, sur les mécanismes d'élaboration des textes réglementaires et les prises de décisions à toutes les échelles pour comprendre réellement la dynamique du système littoral ivoirien. Corlay J.P. (1995, p.255), le dit si bien, *Après le qui ? le comment ?* Il s'agit ici d'analyser les modes de fréquentation et les processus d'appropriation territoriale des espaces. A ce titre, Ghezali M. (2010, p.8) lançait l'alerte en ces termes « *un aménagement sans gestion n'est pas viable, et une gestion sans intégration n'est pas durable, c'est une gestion à problème* ».

Conclusion

Cette réflexion a permis de comprendre les différentes caractéristiques qu'exprime la littoralisation en Côte d'Ivoire. Une littoralisation contrastée, à la fois embryonnaire et

évolutive, qui se nourrit simultanément d'un multiple cortège d'avantages et d'inconvénients. Cette réalité ivoirienne d'autant plus complexe illustre une triple réalité ; des agrégations démographiques vers les littoraux, des dynamiques et mutations socio-spatiales rapides et un défi actuel d'une planification spatiale marine. Entre saturation des principaux pôles littoraux et émergence des villes secondaires, la planification spatiale marine doit tenir compte des différentes caractéristiques des composantes du système littoral (politiques, acteurs, activités, ressources, etc.) en s'imprégnant essentiellement des formes d'interactions (concurrence, opposition, complémentarité, destruction, protection, production, gestion, etc.) pouvant influencer ou être influencé par la littoralisation. Il ressort de ce qui précède que l'espace littoral ivoirien demeure au centre des dynamiques fonctionnelles. Les formes de littoralisation, les facteurs qui les impulsent et les types de paysages (socio-économique, écologique et culturel) qu'elles induisent ou qu'elles façonnent sont l'expression des dysfonctionnements observés. Espaces d'avenir pour un développement, les littoraux ivoiriens incarnent aujourd'hui de nombreux enjeux, nécessitant à l'état actuel, la mise en œuvre de politiques de planification et de gestion efficiente et adaptée. Celles-ci ne doivent pas s'appuyer essentiellement sur les gestionnaires territoriaux mais également sur le grand public en impliquant notamment les usagers, les consommateurs, les producteurs, à travers leurs représentations et en tenant compte des besoins exprimés par chaque acteur. Ce faisant, ces contrastes territoriaux invitent aussi à un renouvellement des approches au niveau des politiques spatiales marines en fonction des spécificités observées dans ces villes. Il apparaît donc avec évidence, que la recherche scientifique sur l'espace littoral ivoirien propose aujourd'hui encore de nombreuses pistes à explorer en raison de multiples questionnements et zones d'ombres qui restent en suspens.

Bibliographie

- ALAN H., GYLFI P., GAËL., 2007. *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Document de travail SSATP No. 84F, 39p.
- BIGNOUMBA G.-S., 2018. *Perspectives économiques de la mer au Gabon*, Revue canadienne de géographie tropicale, p. 39-43.
- CADORET A., 2006. *Conflits d'usages liés à l'environnement et réseaux sociaux : Enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral de Languedoc-Roussillon*. Thèse de doctorat, Université de Montpellier III – Paul Valéry, 591 p.
- CORLAY J.-P., 1995. *Géographie sociale, géographie du littoral*, in *Noroi* n°165, Janvier-Mars 1995, Doi : <https://doi.org/10.3406/noroi.1995.6623>, p. 247-265.
- DOSSOU C.-I., 2021. *Ports, corridors de transport et aménagement du territoire dans l'espace UEMOA*, Thèse de doctorat, Université de Nantes. Aménagement Régional et Transport, 350 p.
- GHEZALI M., 2010. *La vie tumultueuse du couple GIZC et gestion des risques naturels et technologiques sur le littoral*, VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-Série 8- Octobre 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.10229>, 13p.

GOHOUROU F., DESSE M., AHUA E.-A., 2019. *Dynamique des acteurs de l'économie informelle autour des ressources en eau de la ville de San-Pedro (Côte d'Ivoire)*, Aménagement du territoire au service du développement Durable. Laboratoire d'Aménagement du Territoire, d'Environnement et du Développement Durable (LATEDD), Oct. 2019, Abomey-Calavi, p. 79 - 97.

GOIFFON M., 2003. *Pression foncière et littoralisation à la Martinique*, Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux, DOI : <https://10.4000/com.831> , ISSN : 1961-860, p. 351-374.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 1988. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 1998. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 2014, Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).

JULIEN N., EDITH K., 2015. *Les dynamiques spatiales des activités halieutiques maritimes*, Géographie des mers et des océans : Capes-Agrégation : Histoire-Géographie sous la direction de Nicolas Escach, Dunod, p. 155-181.

PORT AUTONOME D'ABIDJAN., 2019. Rapport Annuel, 48p.

PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO., 2019. Rapport Annuel, 32p.

POTTIER P., ANOH P., 2008. *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : Elément de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, Coopération universitaire Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire) et Nantes (France), 328p.

TROUILLET B., 2018. *Les pêches dans la planification spatiale marine au crible des géotechnologies : perspectives critiques sur le « spatial » et « l'environnement »*, Mémoire HDR, Université de Nantes, 125p.

YAHYAOUÏ A., 2018. *Conflits d'usage environnementaux sur les rives de la lagune de Bizerte (Tunisie) : une mise en perspective méditerranéenne*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Aix-Marseille Université, 445p.