

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

ANYASÃ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 8
Juin 2018

ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des L ettres et Sciences Humaines
L aboratoire de Recherches sur la D ynamique des Milieux et des Sociétés
Université de L omé

Directeur administratif de la rédaction : Pr. Wonou OLAOKOUN

Comité scientifique de lecture

Professeur Wonou OLADOKOUN (Université de Lomé)
Professeur Komla M. NUBUKPO (Université de Lomé)
Professeur Serge GLITHO (Université de Lomé)
Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Amétépé AHADJI (Université de Lomé)
Professeur Komi KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)
Professeur Dété F. GBIKPI-BENISSAN (Université de Lomé)
Professeur Octave N. BROOHM (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)

Secrétariat de Rédaction : Messan VIMENYO
Assistant de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN
Contact :
BP. 999, Lomé
Tél. : 00228 90 19 25 89 / 90 83 34 19
E-mail : revue-anyasa@gmail.com

A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer

AVIS AUX AUTEURS

1. Les textes proposés à la rédaction de la revue doivent être saisi à interligne normal ou double interligne, et accompagnés de leur éventuelle illustration.

Le volume des articles ne doit pas dépasser 20 pages, illustration comprise. Il est recommandé aux auteurs d'adopter, dans la forme de leur texte (titres, numérotation décimale des sous-titres, etc.), la présentation habituelle de la revue et de limiter au maximum le nombre et la dimension des tableaux.

2. Les articles en français ou anglais doivent être accompagnés impérativement d'un résumé de quelques lignes en français et de sa traduction en anglais avec des mots clés qui doivent couvrir le champ thématique et le champ géographique.

3. Le comité de rédaction demande aux auteurs de mettre sous le titre de leur article, leurs nom et prénoms, leur grade universitaire ainsi que l'Institution d'attache.

4. Le texte devra être saisi avec le logiciel Word et envoyé par courriel à : revue-anyasa@gmail.com de mars à juillet.

5. Les tableaux et figures : la taille des croquis est définie par le module 25 x 18 cm représentant une pleine page fractionnable par colonne de 6,5 cm / 13,5 cm toutes les illustrations seront accompagnées de légendes.

6. Les cartes, les fichiers informatiques de dessin (cartes ou graphiques) réalisés avec les logiciels adobe avec sélection sur couches, donnent à l'impression les meilleurs résultats. Il est préférable de les fournir en P. C. Tous les fichiers en pixels (Bitmap) sont exclus à l'exception de photos ou fonds gris légers.

7. La Bibliographie : l'article doit être suivi obligatoirement d'une bibliographie qui prend en compte non seulement les ouvrages cités dans le texte mais aussi d'autres ouvrages dont l'auteur s'est inspiré ou qui ont un rapport avec le sujet traité.

La bibliographie doit être présentée selon le modèle suivant :

- a. les ouvrages : Nom Prénoms de l'auteur, année d'édition, Titre de l'ouvrage, Editeur, lieu de publication, nombre de pages.

Exemple : CHENEAU-LOQUAY A., (2004) : Mondialisation et technologie de la communication en Afrique. Karthala, Paris, 322 p.

- b. les articles : Nom Prénoms de l'auteur, année de publication, Titre exact de l'article, Nom de la revue (entre griffe et en italique), Numéro du volume, Pages de début et de fin de l'article.

DIAHOU A. Y., (2012) : Les périphéries abidjanaises : territoires de redistribution et de relégation. In : « *Les Métropoles des Suds vues de leurs périphéries* », Grafigéo, pp. 107-122.

- c. les thèses et les mémoires : Nom Prénoms de l'auteur, année de soutenance, titre de la thèse ou du mémoire, spécialité, Université d'attache, lieu de soutenance, nombre de pages.

KOUASSI N. G., (2013) : Influence de la ville d'Abidjan sur les villes de sa périphérie immédiate : cas de Dabou et Bingerville. Thèse de doctorat de Géographie, Université d'Abidjan, Abidjan, 401 p.

Il convient de classer les ouvrages par ordre alphabétique des noms de leurs auteurs. Pour des ouvrages d'un même auteur, il faut les classer par ordre chronologique de leur date de publication.

8. Le Tiré à part : les auteurs d'articles recevront gratuitement 1 (un) tiré à part en version électronique. Pour cela, les adresses électroniques des auteurs sont indispensables. La revue pourra leur être fournie à titre onéreux.

N. D. L. R.

Sommaire

Géographie

- L'EXPLOITATION DU MANGANESE AU GABON : DE L'EXTRACTION AU PORT MINERALIER A L'EXPORTATION, UNE DYNAMIQUE AU CŒUR DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL..... pp. 2-19
Jean-Kevin Aimé TSIBA, Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA, François Edgard FAURE
- L'OIGNON, UNE CULTURE EMERGENTE AUX REVENUS DE CONVICTION DANS LES MILIEUX HUMIDES DU SUD-OUEST DU TCHAD..... pp. 20-34
Ludovic Bäisserné PALOU
- LE TRANSPORT LAGUNAIRE DANS LA MOBILITE DES ABIDJANAIS : LE CAS DES NOUVELLES SOCIETES..... pp. 35-52
Kouadio Akou AKA, Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN
- ESPACES VERTS PUBLICS A TREICHVILLE : MUTATION ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX pp. 53-73
Rokia Yagnama COULIBALY-OUATTARA, Randos Firmin Kacou ANDIH, Martine Kah GAUZE TOUAO
- ENCOMBREMENT DES TROTTOIRS PAR LES ACTIVITES ECONOMIQUES, UN PHENOMENE QUI PREND DE L'AMPLEUR A LOME..... pp. 74-87
Komi N'KERE, Koku AVOUGLA, Dela Kofi SUKA
- ETUDE DIACHRONIQUE DU PEUPEMENT ET DE L'EMPRISE RURALE DANS LE FOYER DE TRYPANOSOMIASE HUMAINE AFRICAINE (THA) DE SINFRA (COTE D'IVOIRE)..... pp. 88-104
Regina Isabelle Adjiman ADOPO, Dramane KABA, Fabrice COURTIN, Paul Kouassi ANOH
- LE GBAKA : UN AVENIR INCERTAIN DANS LES TRANSPORTS INTRA-URBAINS DE BOUAKE..... pp. 105-123
Félix Grah BECHI
- MUTATION DES PRATIQUES FONCIÈRES AU BÉNIN : QUELLE EFFICACITÉ POUR LA PRODUCTION FONCIÈRE CONTEMPORAINE ?..... pp. 124-141
Adéothy ADEGBINNI
- IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'EXPLOITATION MINIERE SUR LES POPULATIONS RIVERAINES : CAS DE L'EXPLOITATION DU GISEMENT DE CALCAIRES DE TABLIGBO DANS LA PREFECTURE DE YOTO AU TOGO..... pp. 142-159
Aboudala SIDI ISSAH, Minkilabe DJANGBEDJA, Thiou K. T. TCHAMIE

ACCES A L'EAU ET GESTION DES INFRASTRUCTURES
HYDRAULIQUES DANS LA COMMUNE DE SAVE..... **pp. 160-179**

Germain S. T. GONZALLO

IMPACT SPATIAL DE LA CRISE URBAINE A DIMBOKRO
(CÔTE D'IVOIRE)..... **pp. 180-198**

*David Kouakou BRENOUM, Antonio Simplicie Kadjo KOUAME
Bor, Charles Appoh KOBENAN, Lazare Koffi ATTA*

DYNAMIQUE URBAINE ET DEVELOPPEMENT DES
ACTIVITES INFORMELLES DANS LES
ARRONDISSEMENTS URBAINS A ADJARRA..... **pp. 199-213**

*Toussaint VIGNINO, Frédéric Gbètoyénonmon ATACLE,
Auguste Tognidé HOUINSOU, Odile DOSSOU- GUEDEGBE*

DROIT A LA MOBILITE A NIAMEY, L'ACCES A LA
VILLE POUR LES HABITANTS DES QUARTIERS
PERIPHERIQUES..... **pp. 214-227**

Hadiara YAYE SAIDOU

IMPACTS DES TYPES DE LOGEMENT SUR LE
STANDING DU CADRE DE VIE RESIDENTIEL A
ABIDJAN..... **pp. 228-240**

Remi Yao N'DAHOULE

Histoire

MIGRATIONS KABIYE-LOSSO ET SES INCIDENCES SUR
LA CHRITANISATION DE LA REGION ET LE CENTRE-
TOGO : 1925-1960..... **pp. 242-253**

Ningui Wéssowa MAYEDA

LA CONSOMMATION DE LA CHAIR DU CHIEN A
BADIDOUGOU : UNE PRATIQUE D'ORIGINE
ETRANGERE EN PAYS NAWDA (NORD-TOGO) ?..... **pp. 254-264**

Banabia LONGA

LES POLITIQUES DE GESTION URBAINES EN CÔTE
D'IVOIRE : GRAND-BASSAM ENTRE 1843-1898..... **pp. 265-276**

Ange Barnabé ADOFFI

Sociologie-Psychologie

REPRESENTATION SOCIALE DES MATHEMATIQUES
PAR LES ELEVES AU TOGO

ÉTUDE REALISEE AUPRES DES ELEVES DU SECOND CYCLE
DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE GENERAL DE LA
REGION EDUCATIVE LOME-GOLFE..... **pp. 278-287**

Dodzi Atsu DOM

IMPLICATION ORGANISATIONNELLE SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE ET LA PERCEPTION DU SYSTEME DE PROMOTION CHEZ LES AGENTS DES IMPOTS DE LA DRI D'ABOBO (COTE D'IVOIRE).....	pp. 288-301
<i>Elisabeth YEO, Yao René YAO</i>	
ITINÉRAIRES THÉRAPEUTIQUES ET FAIBLE ADHÉSION AUX SYSTÈMES DE MICRO ASSURANCE MALADIE DANS LE DÉPARTEMENT DU ZOU (BÉNIN).....	pp. 302-319
<i>Hervé Bonaventure Métonmassé GBENAHOU</i>	
ASSAINISSEMENT EN MILIEU URBAIN : MOBILISATION COMMUNAUTAIRE POUR UN ACCES UNIVERSEL AUX TOILETTES A SOKODE.....	pp. 320-332
<i>Kouassi Rodolphe ANOUMOU, Tetouehaki TCHONDA, Ousseynou GUENE</i>	
<i>Littérature-Linguistique</i>	
LE TRAITEMENT DU CORPS DANS LES PROVERBES EUE : DU PHYSIQUE AU SYMBOLIQUE.....	pp. 334-344
<i>Kouma Kossi NORDJOE, Delali Komivi AVEGNON</i>	
QUAND LA POLYPHONIE DU DISCOURS RAPPORTE CAUTIONNE L'HYPOTYPOSE DANS LA BIBLE ET LE FUSIL (MAURICE BANDAMAN)	pp. 345-352
<i>Hermann Kouadio Oussa KONAN</i>	
LA RÉDUPLICATION DANS L'ETAT Z'HÉROS OU LA GUERRE DES GAOUS DE MAURICE BANDAMAN : UNE SYNTAXE COHÉSIVE ET EXPRESSIVE.....	pp. 353-363
<i>Mamadou KARAMOKO</i>	
INTÉRÊTS DE L'ANIMATION SOCIOCULTURELLE DANS LA RÉOLUTION DES CONFLITS.....	pp. 364-376
<i>Pierre Kouakou TANO, Losséni FANNY</i>	
LE TEXTE FILMIQUE DE ROUES LIBRES, UNE ECRITURE DE LA RUPTURE.....	pp. 377-386
<i>Yao N'DRI</i>	

LE TRANSPORT LAGUNAIRE DANS LA MOBILITE DES ABIDJANAIS : LE CAS DES NOUVELLES SOCIETES

Kouadio Akou AKA, Maître de Recherche

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN, Maître-assistant
Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire*

Résumé : On observe depuis quelques années une dynamique nouvelle dans le transport lagunaire à Abidjan. Des bateaux de transport de passagers appartenant à de nouvelles sociétés circulent sur la lagune, offrant des commodités allant de l'aisance dans le voyage aux nouvelles technologies. Des gares aux allures futuristes se construisent également, embellissant un tant soit peu les façades lagunaires par endroits.

Le présent article examine le transport lagunaire abidjanais en mettant en exergue les mutations survenues dans ce mode de transport du fait de l'avènement des nouvelles sociétés.

En ce qui concerne la démarche méthodologique, en plus de la documentation collectée dans différentes institutions, des enquêtes de terrain ont été menées auprès des opérateurs économiques et des usagers. Dans le but de mieux apprécier l'ampleur des déplacements sur la lagune, des déplacements à bord des bateaux-bus appartenant aux nouvelles sociétés ont été également effectués.

Il en ressort que la mobilité des populations à Abidjan sur le plan d'eau lagunaire, qui souffrait du vieillissement du matériel naviguant et des nombreuses difficultés inhérentes au secteur, connaît une relance. Les offres des nouveaux opérateurs économiques attirent les clients qui, à nouveau, intègrent le voyage par bateau-bus dans leur trajet quotidien. Par ailleurs, la construction de nouvelles gares dans des zones non exploitées par la SOTRA offre aux populations des possibilités nouvelles de mobilité entre les communes d'Abidjan. Pour autant, les difficultés inhérentes au secteur ne sont pas toutes levées.

Mots-clés : Abidjan, transport lagunaire, mobilité urbaine, nouvelles sociétés, embarcations modernes

Abstract: We observe since a few years a new dynamic in the lagoon transportation in Abidjan. New passengers transport ships quite circulate on the lagoon, offering conveniences going of the ease to the journey to the new technologies. New stations are being built, embellishing a both or little lagoon facades by place.

The present paper makes the current situation of the lagoon transportation in Abidjan, which knows a new dynamic, with the arrival of new actors. To do this, surveys have been conducted to operators and users. Besides the documentation collected on the subject, we began observations of ground by making travels on the lines of the various operators, in the various served municipalities.

It emerges from it that the mobility of the populations in Abidjan in the lagoon, which suffered from the ageing of the navigating material and from the numerous difficulties inherent to the sector, knows a relaunching. The offers of the new operators attract the customers who integrate as far as possible into their daily route, the journey by boat-bus. Moreover, the construction of new stations in areas not exploited by the SOTRA and pinnacle lines, offers news mobility possibilities to the populations among the municipalities of Abidjan. However, all the difficulties inherent to the sector are not lifted.

Keywords: Abidjan, lagoon transport, urban mobility, new companies, modern craft

Introduction

À Abidjan, les populations se déplacent pour diverses raisons et utilisent à cette fin plusieurs moyens de transport. Au-delà des transports par voie routière avec les autobus, les taxis et les mini-cars communément appelés Gbakas¹, les déplacements par voie d'eau sont aussi appréciés par les usagers. HAUHOUOT A., (1975), BERRON H., (1979), IRIÉ B. K. (1980), AKA K.A. (1982, 1988 et 2005), KABLAN N. H. J., (2010) et KABRAN G. E. G. (2016) ont réalisé des études sur le transport lagunaire. Ils ont montré l'importance de ce mode de transport dans les déplacements quotidiens.

La lagune Ebrié qui relie plusieurs communes de la ville d'Abidjan entre elles est encore sous-exploitée et les besoins en mobilité pour les populations abidjanaises sont importants. Aussi, la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) n'assure que le transport de 30 000 passagers par voie d'eau par jour. Afin de pallier les insuffisances de l'offre publique, l'Etat ivoirien a décidé de la libéralisation du secteur lors du Conseil des ministres du 4 février 2015. Cette décision a eu pour corollaire l'ouverture du secteur du transport lagunaire à des opérateurs privés.

Depuis 2014, de nouvelles sociétés de transport lagunaire ont fait leur apparition dans ce milieu, relançant ainsi un transport lagunaire en perte de vitesse à cause du matériel naviguant vieillissant, des gares lagunaires vétustes et de la peur qu'éprouvent les usagers lors de la traversée de la lagune. Avec l'avènement des nouvelles sociétés, on assiste pour ainsi dire à une renaissance du transport lagunaire. En effet, ce sont de nouveaux types de bateaux qui sillonnent à longueur de journée le plan d'eau lagunaire, assurant ainsi le transport des usagers entre les communes du Plateau, de Treichville, de Cocody et de Yopougon. Par ailleurs, ce sont de nouvelles installations à l'architecture et aux équipements « futuristes » qui embellissent le paysage abidjanais sur les berges lagunaires des communes précitées.

L'interrogation qui sous-tend cette recherche est la suivante : quel est l'état des lieux du transport lagunaire à Abidjan et quelle est la contribution des nouvelles sociétés dans ce paysage ?

La présente recherche se donne pour objectif d'examiner le milieu des transports lagunaires abidjanais en vue de mettre en évidence les mutations qui y sont survenues depuis l'avènement des nouvelles sociétés.

1. Champ d'investigation et méthodologie

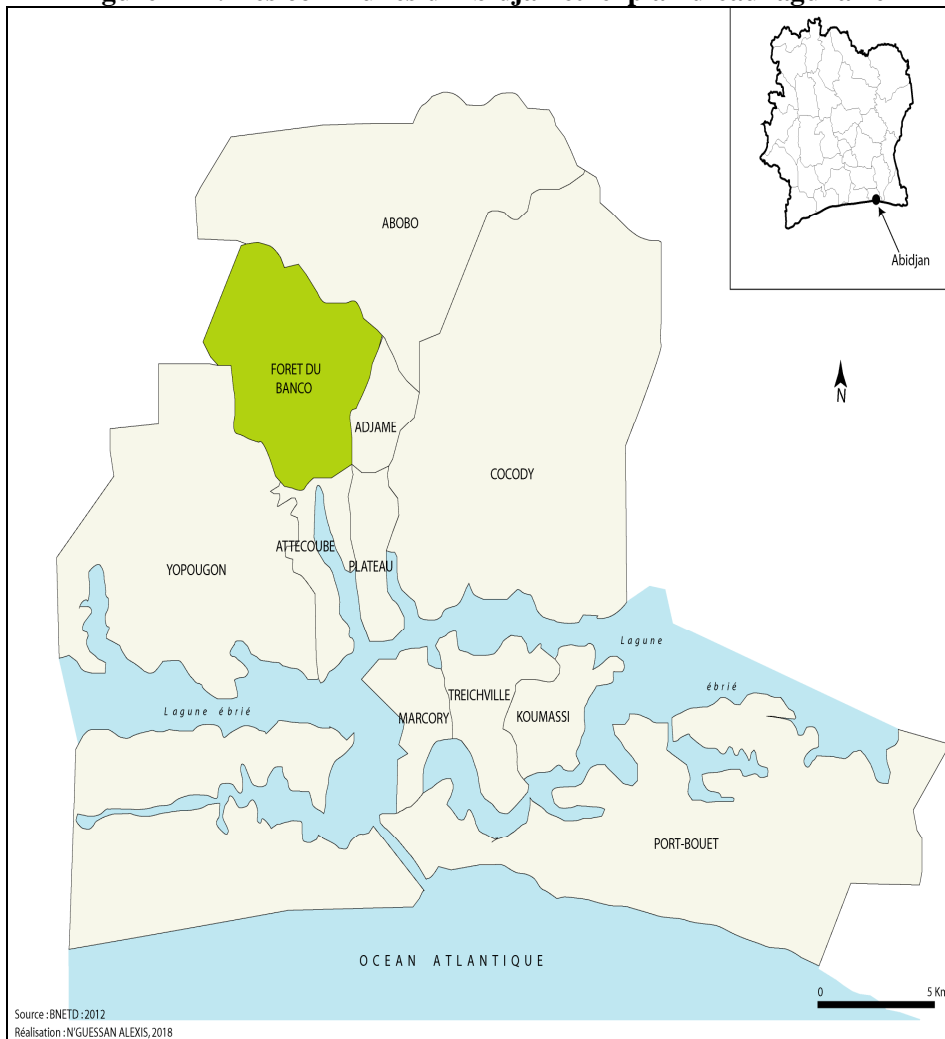
1.1. Présentation de la zone d'étude

La ville d'Abidjan est située dans le sud du pays. Elle a une population de 4 707 404 habitants (INS, 2014) et une superficie estimée à 44 000 ha en 2013 (JICA/MCLAU, 2014). Abidjan est une ville joliment compartimentée. Comme le disent ANTOINE Ph., DUBRESSON A. et MANOU-SAVINA A. (1987), la ville

¹Gbaka : terme malinké qui veut dire véhicule usagé. De nos jours, certains Gbakas sont neufs mais le nom est resté

s'inscrit autour de la lagune Ebrié qui la découpe en grandes aires aux liaisons difficiles. Trois ponts permettent d'enjamber la lagune Ebrié, à savoir les ponts De Gaulle, Houphouët Boigny et Konan Bédié. A part Abobo, cité dortoir située au nord et Adjamé, noyau central de la ville, soit deux communes sur dix que compte la ville d'Abidjan, les autres communes jouxtent la lagune (figure n°1). Par ailleurs, en dehors de la commune du Plateau qui abrite moins de 1% de la population abidjanaise et où dominent les emplois du secteur moderne, les autres communes offrent moins d'opportunités d'emplois, ce qui oblige la population à effectuer quotidiennement des mouvements pendulaires au sein de la ville.

Figure n°1 : Les communes d'Abidjan et le plan d'eau lagunaire



1.2. Collecte, traitement et analyse des données

La réalisation de ce travail repose sur deux axes principaux. Le premier prend en compte la consultation de documents relatifs au transport lagunaire. Pour ce faire, des données secondaires ont été collectées dans les centres de documentation de

l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD), auprès de la SOTRA, etc. Nous avons également eu recours à la documentation en accès libre sur Internet à partir du moteur de recherche « Google » et sur les sites officiels des nouvelles sociétés de transport lagunaire. Nous avons tout de même suivi la journée porte ouverte de la Direction générale des affaires maritimes et portuaires (DGAMP) de la Côte d'Ivoire en décembre 2017. À cette occasion, nous avons assisté aux exposés des acteurs du transport lagunaire et avons accédé aux supports de présentation. Les informations consultées à partir des divers documents ont permis de faire le point sur l'état du transport lagunaire.

Le second axe des investigations nous a conduits à mener des enquêtes auprès des opérateurs de transport lagunaire et des usagers. Nous avons interrogé, pour ce faire, quelques agents des nouvelles sociétés de transport lagunaire et des usagers au nombre de 250, soit 50 personnes par gare sur les sites suivants : STL (Société de Transport Lagunaire) Treichville (36 hommes et 14 femmes), STL Plateau (32 hommes et 18 femmes), SOTRA/CITRANS Plateau (32 hommes et 18 femmes), SOTRA Abobodoumé (27 hommes et 23 femmes), STL Abobodoumé (27 hommes et 23 femmes). Nous nous sommes constitués en passagers pour faire le voyage sur les différentes lignes desservies. Cela nous a permis de nous rendre compte des avancées dans le secteur du transport lagunaire à Abidjan.

2. Résultats

Le travail s'articule autour de quatre points. D'abord sont examinés les facteurs d'émergence des nouvelles sociétés de transport lagunaire. Ensuite est étudiée l'offre en transport des nouvelles sociétés. Puis est analysé l'impact des nouvelles sociétés sur le transport lagunaire. Enfin, le quatrième point concerne les difficultés du transport par voie lagunaire.

2.1. Les facteurs d'émergence des nouvelles sociétés de transport lagunaire

La lagune Ebrié est un plan d'eau au fort potentiel sous-exploité. Ces eaux sont toujours calmes. Aussi, le transport sur la lagune présente-t-il de multiples avantages parmi lesquels on peut citer l'absence d'embouteillages, les travaux de dragage moins coûteux que la création de routes, la traversée de la lagune plus rapide puisqu'elle se fait généralement en ligne droite. Les embarcations les plus lourdes ne détruisent pas la lagune contrairement aux camions qui laissent des ornières sur les routes après leur passage, notamment les routes non bitumées, etc. Le transport lagunaire à Abidjan est l'œuvre de quelques transporteurs artisanaux depuis l'époque coloniale (AKA K. A., 1982). Ces transporteurs assurent le ramassage des usagers sur la lagune Ebrié avec des embarcations artisanales appelées *pétrolettes*². Ces embarcations sont vétustes et le parc est de 2 à 5 engins par ligne. L'embarquement et le débarquement des voyageurs se fait sur des gares

² Pétrolette ou pinasse : Bateau de fabrication locale avec du bois. Le moteur importé des pays développés est placé à l'intérieur de l'embarcation.

lagunaires de fortune. L'accès à l'embarcation se fait par un ponton ou une échelle. À ce jour, les personnes qui empruntent les pétrolettes sont en majorité des vendeurs qui résident au bord de la lagune et qui se rendent dans les marchés du centre-ville, en particulier à Treichville, avec des paniers de poisson frais et fumé. On trouve également des travailleurs mais ces derniers sont moins nombreux. L'entretien des engins pose parfois problème à cause de la faiblesse du trafic de voyageurs et de marchandises, de la cherté des pièces de rechange et de l'absence de prêt bancaire dont les conditions d'octroi sont jugées trop difficiles par les transporteurs artisanaux, en majorité analphabètes. Dans certains cas, les difficultés de trésorerie engendrent la faillite et les usagers éprouvent des difficultés à se déplacer. Malgré la présence de la SOTRA, la lagune Ebrié reste sous-exploitée, raison pour laquelle de nouvelles sociétés de transport lagunaire ont vu le jour.

2.2. L'offre en transport des nouvelles sociétés

Les besoins en transport à Abidjan sont énormes. Les difficultés de circulation par voie routière du fait des embouteillages et la longueur des distances à parcourir rendent pénible la mobilité des populations dans la capitale économique de la Côte d'Ivoire. L'opportunité que représente le plan d'eau lagunaire a donné aux nouveaux opérateurs de transport par voie d'eau de proposer des offres aux usagers. Ces offres concernent des équipements et des installations à la fois attractifs et innovants.

2.2.1. Des acteurs privés opérant dans plusieurs secteurs

Les deux nouvelles sociétés présentes sur le plan d'eau lagunaire d'Abidjan rivalisent en termes d'équipements et d'infrastructures pour le transport des passagers.

La Société de Transport Lagunaire (STL) est une société anonyme avec un Conseil d'Administration. Elle a un capital de trois milliards (3 000 000 000) F CFA. C'est une filiale à 100% du groupe Société Nationale d'Édition de Documents Administratifs et d'Identification (SNEDAI). La STL a été approuvée en février 2016 et le service de transport lagunaire a été lancé en avril 2017. Elle a démarré ses activités avec 16 bateaux. La STL emploie 117 personnes mais elle vise à terme un effectif de 400 employés.

La Compagnie Ivoirienne de Transports lagunaires (CITRANS) est une société anonyme créée le 27 mars 2014. C'est une filiale du groupe financier CONAD. 75% des actions de la CITRANS appartiennent à des Ivoiriens et 25% à des partenaires institutionnels et financiers. Elle a obtenu de l'État ivoirien une concession de partenariat public-privé de 25 ans pour l'exploitation d'un réseau de transport lagunaire de personnes par bateaux-bus dans le district d'Abidjan. Sa première marque commerciale dénommée « AQUALINES » a pour but le transport fluvial des populations abidjanaises.

2.2.2. Des moyens de transport et des installations modernes

Les nouvelles sociétés de transport lagunaire mettent à la disposition des usagers des moyens de transport et des installations modernes.

Comme annoncé précédemment, la STL aligne pour la première phase de son service de transport lagunaire une flotte de 16 navires dont un VIP dénommé « LIZA ». La seconde phase verra la mise en service de 15 navires et la troisième phase, 14 navires, portant ainsi à 45 le nombre total de navires. Les premiers navires déployés par STL portent les noms de certaines villes ivoiriennes tels que KONG, DAOUKRO, AGBOVILLE, BASSAM, YAMOOUSSOUKRO (photo n°1), KORHOGO, ODIENNE, etc.

Photo n°1 : Un navire de la flotte de STL baptisé « Yamoussoukro »



Source : N'GUESSAN A. A. B., 2018.

La CITRANS dispose d'une flotte de sept bateaux de type catamaran dont un de type touristique. Ces bateaux sont fabriqués par le constructeur naval sud-africain NAUTIC. Ils sont réputés pour leur stabilité et sont équipés de dispositifs avancés de sécurité. La flotte est composée d'un bateau de plaisance (LADY MAYAMA) d'une capacité de 140 places (photo n°2).

Photo n°2 : Le navire de plaisance de la flotte de citrans baptisé « LADY MAYAMA »



Source : AKA K. A., 2018.

On y compte également quatre bateaux climatisés, à savoir le BELIER (60 places), le DENGUÉLÉ (60 places) (photo n°2), le LADY DOMINIQUE (240 places) et L'HORIZON 2020 (220 places dont 40 places en business class). On dénombre

aussi des bateaux non climatisés dont le ATCHAN DOUGBO et le WOROBA qui ont une capacité de 82 places chacun.

Les compagnies de transport lagunaires ont construit en outre de nouvelles installations aux allures futuristes (photo n°3).

Photo n°3 : La gare CITRANS en construction au Plateau, centre des affaires à Abidjan



Source : N'GUESSAN A. A. B., 2018.

Les gares servent à la fois de point d'embarquement et de débarquement, mais également de point d'attache des bateaux-bus. Elles sont équipées de barrières électroniques régulant le passage des usagers pour éviter les bousculades. On y trouve également des places assises et des parkings servant au stationnement des véhicules des usagers des lignes de bateaux-bus. À la longue, il est prévu d'autres services à la clientèle, question d'agréments le temps d'attente des passagers en gare.

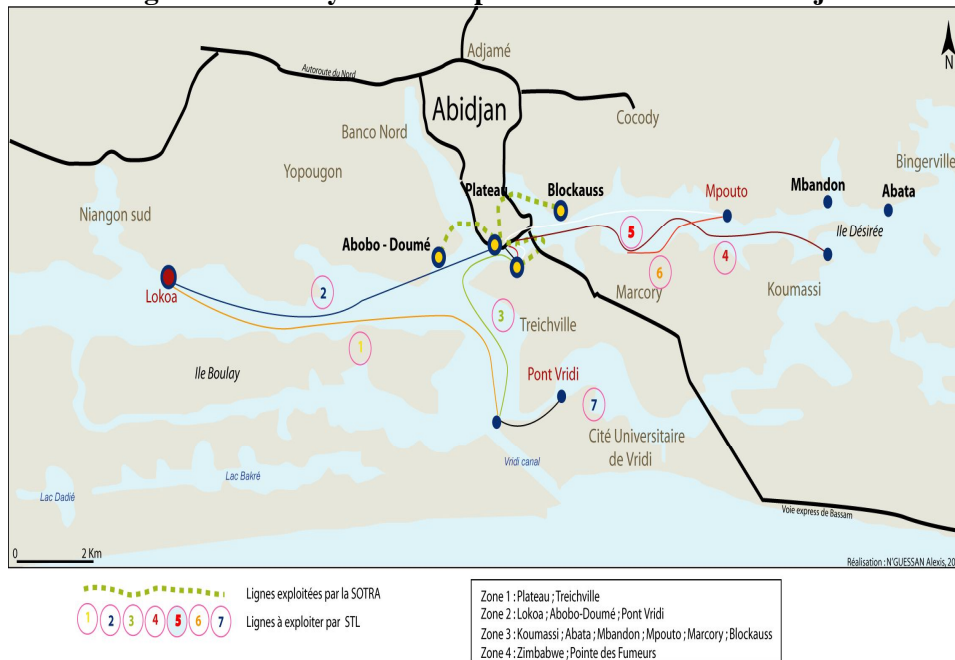
2.2.3. Des solutions de transport flexibles

En vue de présenter les meilleures offres en tenant compte du profil des passagers, les nouvelles sociétés de transport rivalisent d'ingéniosité.

2.2.3.1. Les propositions de STL aux voyageurs

La STL a démarré ses activités de transport de passagers par l'ouverture de la ligne bleue assurant la liaison entre la Riviera M'pouto, Plateau et Treichville, en avril 2017. En juillet de la même année, la ligne orange a été lancée. Elle assure la jonction entre Abobodoumé, Plateau et Treichville. La ligne jaune prévue pour assurer la liaison entre Koumassi, Marcory, Plateau et Treichville n'est pas encore fonctionnelle ainsi que la ligne verte attendue pour les liaisons entre Marcory et M'pouto. Ces quatre lignes font partie de la phase 1 de déploiement du réseau de transport lagunaire de la STL. Ces lignes totalisent une longueur de 30,76 km, soit respectivement 2,60 km (ligne bleue), 10,26 km (ligne orange), 10,60 km (ligne jaune) et 7,30 km (ligne verte), comme le montre la figure n°2.

Figure n°2 : Le système d'exploitation de la STL à Abidjan



Dans la seconde phase de déploiement, la STL prévoit 3 lignes. Celles-ci auront une longueur totale de 23,12 km. Elles iront respectivement :

- de Niangon Lokoa au Pont de Vridi sur une longueur de 11,96 km ;
- du Plateau à Treichville puis au Pont de Vridi couvrant une distance de 6,11 km ;
- de Mossikro à Treichville en passant par Locodjro et Plateau sur une distance de 5,05 km.

Dans la troisième et dernière phase, la STL prévoit 2 lignes de bateaux-bus sur une distance totale de 14,61 km. La première ira de Mossikro à la CARENA en passant par Locodjro sur 2,5 km ; la seconde assurera la jonction entre Abata et Treichville en passant par Mbandon, Mpouto et Plateau sur 12,11 Km.

La stratégie adoptée par la STL pour assurer le transport des passagers ne se limite pas seulement au plan d'eau. Il est prévu un système d'intermodalité permettant aux voyageurs de bénéficier à la fois du transport lagunaire et du transport routier. En définitive, des cars de transport feront la navette entre les gares lagunaires et les stations situées sur une ligne définie à l'avance. C'est une politique de fidélisation de la clientèle. Trois lignes de transport sont prévues à cet effet.

La première ligne a pour itinéraire la gare STL de Treichville-Vridi Cité et longue de 4,5 km. Elle sera desservie par quatre véhicules de 70 places chacun.

La deuxième ligne qui assurera la desserte Yopougon-Lokoa aura pour point de départ la gare STL Lokoa et pour destination la pâtisserie SICOGI sur une distance de 7,5 km. Sur cette ligne, 6 véhicules de 70 places chacun seront mis en service.

La troisième ligne fera la liaison de la gare STL M’Pouto à ORCA DECO à la Riviera 3. Elle aura une distance de 5,02 km avec trois véhicules de 70 places chacun.

En dehors du service ordinaire de transport, la STL met à la disposition des usagers, un service de transport privé. C’est un service qui s’adresse à une clientèle en quête de villégiature ou qui a besoin d’un service spécialisé. Ce service s’effectue suivant trois lignes.

La ligne T1 assure la liaison entre le SOFITEL Hôtel Ivoire de Cocody, le Port Autonome d’Abidjan, la Baie des milliardaires et l’île Boulay, sur une distance de 28 km en aller-retour.

La ligne T2, la plus longue, dessert Treichville et Songon Park sur une distance de 60 km en aller-retour.

La ligne T3 relie entre eux le SOFITEL Hôtel Ivoire, le pont HKB, l’île Désirée et la Baie de Bingerville sur une distance de 30 km en aller-retour.

Ces parcours spécifiques sont proposés aux clients pour des sorties détentes. Les tarifs sont fonction des offres proposées dans le cadre de ces voyages.

2.2.3.2. Les offres de CITRANS aux usagers

En ce qui concerne la CITRANS, elle propose trois formules aux passagers. Il s’agit de la formule Eco, la formule Confort et la formule Ultra Confort. Ces trois formules ont pour objectif de donner à chaque client, le choix du type de navire et le confort qu’il souhaite pour le voyage. Ci-après la présentation détaillée des trois formules :

- La formule Eco

Tableau n°1 : formule Eco de CITRANS

Nom formule	Tarifs (F CFA)	Nombre de passages	Validité
Aqua semaine	2 800	14+1 offert	7 jours
Aqua semaine intense	4 500	22+3 offerts	7 jours
Aqua mois	11 000	55+5 offerts	1 mois
Aqua mois intense	18 000	90+10 offerts	1 mois

Source : Aqualines.ci, 2018.

Avec la formule Eco, la traversée s’effectue avec des navires non climatisés. Le passager a quatre choix :

- **Aqua semaine** valable 7 jours au prix de 2 800 F CFA, ce qui revient en moyenne à 400 F CFA par jour et 187 F CFA le passage étant donné que l’usager a droit à 15 passages ;
- **Aqua semaine intense** valable 7 jours également mais coûte 4 500 F CFA soit une moyenne de 643 F CFA par jour et 180 F CFA le passage. Cette formule donne droit à 25 passages ;

- **Aqua mois** valable 1 mois au prix de 11 000 F CFA soit une moyenne de 367 F CFA par jour et 183 F CFA le passage. Notons que l'utilisateur a droit à 60 passages ;
- **Aqua mois intense** valable 1 mois au prix de 18 000 F CFA soit une moyenne de 600 F CFA par jour et 180 F CFA le passage. Cette formule donne droit à 100 passages.

Les quatre formules proposent un prix quasiment identique pour le passage, entre 180 et 187 F CFA. L'utilisateur fait donc le choix en fonction de ses déplacements et de son pouvoir d'achat.

- La formule Confort

Tableau n°2 : la formule Confort de CITRANS

Nom formule	Tarifs (F CFA)	Nombre de passages	Validité
Aqua semaine	5 250	13+2 offerts	7 jours
Aqua semaine intense	8 750	21+4 offerts	7 jours
Aqua mois	21 000	51+ 9 offerts	1 mois
Aqua mois intense	38 500	94+16 offerts	1 mois

Source : Aqualines.ci, 2018.

À l'instar de la formule Eco, la formule Confort propose quatre choix. Cependant, le voyage se fait avec des navires climatisés. Cette formule se présente comme suit :

- **Aqua semaine** valable 7 jours et coûte 5 250 F CFA soit une moyenne de 750 F CFA par jour. L'utilisateur a droit à 15 passages, ce qui lui revient à 350 F CFA le passage ;
- **Aqua semaine intense** valable 7 jours également au prix de 8 750 F CFA soit une moyenne de 1 250 F CFA par jour. Le nombre de passages pour cette formule est de 25, ce qui revient à 350 F CFA le passage ;
- **Aqua mois** valable 1 mois et coûte 21 000 F CFA soit une moyenne de 700 F CFA par jour pour 60 passages au total, ce qui est égal à 350 F CFA le passage ;
- **Aqua mois intense** valable 1 mois au prix de 38 500 F CFA, soit une moyenne de 1 284 F CFA par jour. Le nombre de passages est de 110 soit 350 F CFA le passage.

Le passage revient à 350 F CFA pour chacune des quatre formules. On peut dire que l'utilisateur n'a pas d'avantage particulier.

- La formule Ultra Confort

Tableau n°3 : la formule Ultra Confort de CITRANS

Nom formule	Tarifs (F CFA)	Nombre de passages	Validité
Aqua semaine	12 000	12+ 3 offerts	7 jours
Aqua mois	48 000	48+12 offerts	1 mois

Source : Aqualines.ci, 2018.

En plus des formules proposées ci-dessus, les usagers ont la possibilité de payer un titre de transport imprimé sur papier, ou de disposer d'un PASS rechargeable. Il est question d'un système de paiement électronique sans contact qui permet une lecture des informations sécurisées et rapides. Le voyage s'effectue avec un navire climatisé. La formule Ultra Confort propose deux choix :

- **Aqua semaine** valable 7 jours au prix de 12 000 F CFA soit une moyenne de 1 714 F CFA par jour. Cette formule donne droit à 15 passages ce qui revient à 800 F CFA le passage ;
- **Aqua mois** valable 1 mois et coûte 48 000 F CFA soit une moyenne de 800 F CFA par jour. Elle donne droit à 60 passages, ce qui revient à 800 F CFA le passage.

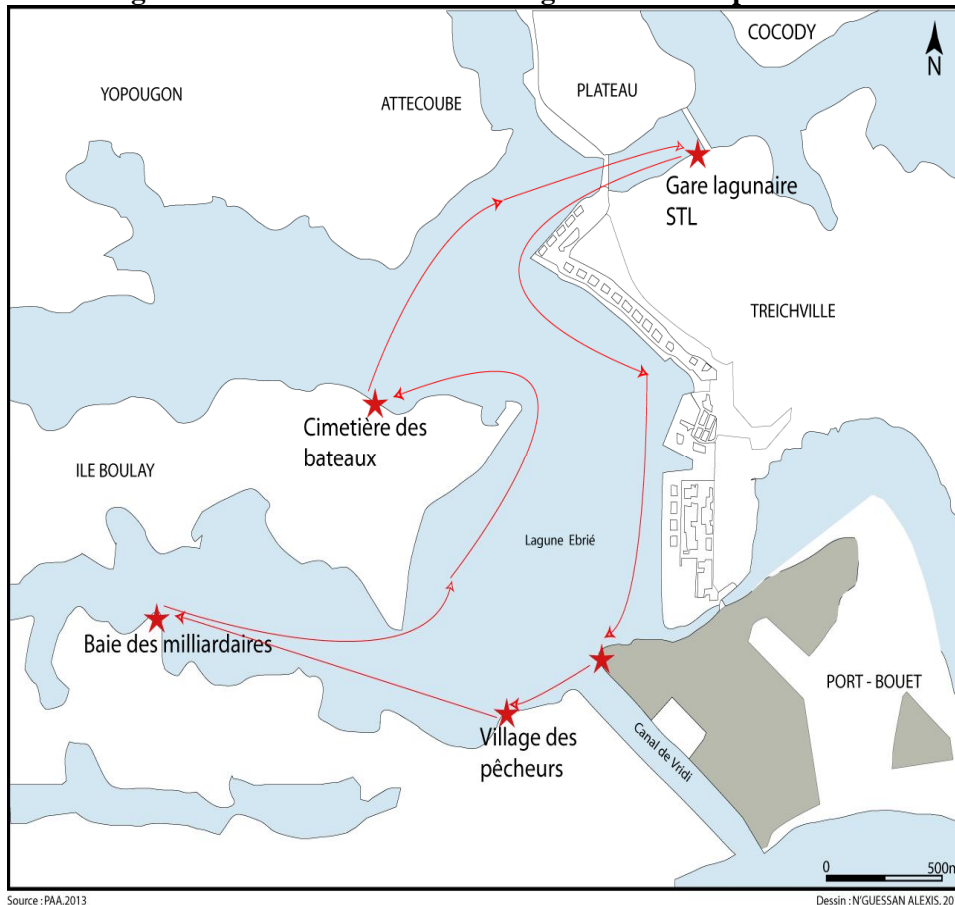
Le prix du passage est le même pour les deux titres de transport, 800 F CFA.

Au terme de l'analyse des différentes formules, nous pouvons dire que la CITRANS offre plusieurs possibilités aux usagers. Le prix du passage varie de 180 à 800 F CFA selon le type de navire, climatisé ou pas.

À l'instar de la CITRANS, des offres sont également présentées par la STL. En effet, la STL propose à sa clientèle des prix fixes en fonction des distances. Les trajets courts sont facturés à 200 F CFA. Il s'agit par exemple de Plateau-Treichville et Plateau-Yopougon en aller-retour. Les trajets longs sont facturés à 500 F CFA. Les lignes concernées sont Riviera-M'pouto et M'pouto-Treichville en aller et retour.

En dehors du transport conventionnel quotidien, des balades lagunaires sont proposées aux clients. Deux services sont proposés : les balades lagunaires et les balades escales. Les balades se font les week-ends (samedi et dimanche) et jours fériés. Elles commencent par la gare lagunaire STL de Treichville. Les lieux d'escales sont les suivants : Canal de Vridi, Village des pêcheurs, Baie des milliardaires, Cimetière des bateaux, puis retour à la gare STL de Treichville comme le montre la figure n°3.

Figure n°3 : Le circuit de balade lagunaire assuré par la STL



S'agissant des balades escales, elles se font tous les samedis au départ d'Abidjan, à la gare STL de Treichville, à destination de l'île Boulay. Les tarifs admis se présentent comme suit : 7 500 F CFA pour les adultes et 5 500 F CFA pour les enfants de 4 à 10 ans. Lors de ces balades escales, des restaurateurs, partenaires de STL, proposent leur menu aux clients.

2.3. L'impact des nouvelles sociétés sur le transport lagunaire à Abidjan

2.3.1. Une présence bien perçue par les populations

L'avènement des nouvelles sociétés de transport lagunaire à Abidjan est bien apprécié par les populations dans l'ensemble. En effet, 59,2% des personnes interrogées lors des enquêtes de terrain s'inscrivent dans cette logique, pendant que 34% ne sont pas du même avis. 6,8% n'ont pas d'avis sur la question. La bonne appréciation est due à plusieurs raisons notamment, les meilleurs services offerts par les nouvelles sociétés, le confort dont bénéficient les usagers et la ponctualité. Les usagers qui ont un avis contraire (34%) trouvent que toutes les sociétés de transport lagunaires sont identiques. Selon eux, le traitement des passagers laisse à désirer. Ils dénoncent le manque d'abris des nouvelles sociétés et la pratique de tarifs élevés. Quant à la SOTRA, elle pratique certes un tarif social mais ces

embarcations et ces abris sont vétustes, ce qui suscite la peur chez les usagers lors de la traversée.

La présence des nouvelles sociétés invite les Abidjanais à la mobilité par voie lagunaire. Sur cette question, 54% des enquêtés embarquent pour se rendre à leur lieu de travail, tandis que 43% se déplacent pour diverses raisons, à savoir faire des courses, rendre une visite familiale ou amicale, aller à un rendez-vous d'affaire ou médical, etc. Seulement 3% des enquêtés ont fait mention des loisirs.

2.3.2. Appréciation des usagers par rapport au temps d'attente

En dépit de la présence des nouvelles sociétés, des griefs sont exprimés par les usagers à cause du temps d'attente dans les gares jugé trop long. En effet, 25,2% de ceux qui ont répondu à nos questions passent moins de 15 minutes, quand 7,6% disent patienter entre 15 et 30 minutes. Une part importante des enquêtés (32,8%) passent plus de 30 minutes à attendre un bateau-bus, pendant que 34,4% n'ont pas une idée exacte du temps d'attente. Les raisons invoquées par les usagers sont les suivantes : le non-respect de l'heure de départ programmée, le fait que les bateaux-bus attendent d'avoir beaucoup de passagers avant de quitter la gare surtout aux heures creuses, l'insuffisance de places assises en attendant l'embarquement, l'irrégularité des bateaux-bus, le nombre insuffisant des embarcations (le cas de CITRANS). Il y a également les difficultés de remboursement de la monnaie aux usagers qui achètent leur titre de transport avec un billet, le mauvais accueil des passagers par les employés des nouvelles sociétés, etc.

2.3.3. Une fréquentation plus accrue des différentes lignes lagunaires

Le fait de voyager en bateau-bus a pris de l'ampleur avec l'arrivée des nouvelles sociétés. Parmi les raisons avancées par les usagers lors de nos enquêtes, 77,2% trouvent que les bateaux-bus sont rapides. En dehors de la rapidité, il y a la sécurité (8,4%), la sûreté (3,3%) ainsi que d'autres raisons (11,1%) telles que la curiosité de voyager et de découvrir les nouveaux bateaux-bus, la grande capacité des embarcations, l'innovation dans le transport lagunaire, etc.

Les enquêtes donnent également un ordre d'idée sur le temps de parcours. 52% des usagers estiment qu'en moins de 10 minutes, ils partent d'un point à l'autre de la lagune, ce qui est largement avantageux au regard des nombreux embouteillages sur les routes à Abidjan. 39% effectuent la traversée entre 10 et 20 minutes et 4% mettent plus de 20 minutes. Ceci dénote de la distance à parcourir car les gares à rallier peuvent être proches ou éloignées. 5% des usagers n'ont aucune idée sur le temps de parcours.

Le choix porté par les usagers sur les nouvelles sociétés est en partie dû au fait que les embarcations de la SOTRA et les pinasses artisanales sont jugées rétrogrades. 68% des personnes enquêtées trouvent que les bateaux-bus de la SOTRA sont vétustes et inconfortables. 7,6% disent que ces bateaux-bus ne sont pas sécurisés, quand 15,6% affirment à contrario que les bateaux-bus de cette société sont en bon état. 8,8% n'ont pas émis d'opinion sur la question.

2.3.4. Des économies substantielles par rapport au coût de transport

Le coût abordable du transport est un facteur attractif pour les populations. 82,4% des enquêtés dépensent moins de 500 F CFA/jour pour voyager en bateau-bus, tandis que 12,8% payent entre 500 et 1 000 F CFA. Seulement 1,2% payent plus de 1000 F CFA/jour. 3,6% des enquêtés n'ont pas donné d'avis sur le coût du transport. Selon la majorité des usagers (82,4%), le coût de transport est très abordable en comparaison du transport terrestre qui coûte plus cher et nécessite plus de temps à cause des détours et de la rupture de charge. Le choix des nouvelles sociétés permet de faire des économies substantielles sur le budget transport, disent ces usagers.

2.4. Les difficultés du transport par voie lagunaire à Abidjan

Le plan d'eau lagunaire est un milieu naturel qui subit des actions aussi bien naturelles qu'anthropiques. Les désagréments rencontrés perturbent la navigation, mettant en difficulté les embarcations et occasionnant des surcoûts dans les opérations de maintenance. Aussi, toute la modernisation en cours (carte de transport munie de puce et rechargeable) est-elle progressivement appropriée par les populations.

2.4.1. Les problèmes techniques et de navigation

La navigation n'est pas seulement le fait de pouvoir se déplacer à bord d'une embarcation, aussi moderne soit-elle. Elle prend en compte les questions de sécurité liées à la navigation elle-même. Le plan d'eau lagunaire à Abidjan présente certes des avantages mais également des inconvénients. En effet, la lagune Ebrié est taxée de malpropre avec des débris rigides, des sacs plastiques, des cordages, etc. qui flottent en permanence sur le plan d'eau. Il faut y ajouter les salades d'eau douce qui envahissent périodiquement la lagune. Cette situation cause des préjudices aux sociétés de transport lagunaires, entre autres, l'augmentation des coûts d'exploitation des bateaux, le non-respect des voyages programmés, le retard dans la desserte, etc.

Il importe également de mentionner les forts courants marins qui parcourent la lagune et la non homologation des vitesses de navigation. Les voies lagunaires ne sont pas balisées en plus de l'absence d'un code de navigation identique à tous les opérateurs exploitant le plan d'eau lagunaire. Lorsque la présence des pêcheurs traditionnels avec leurs filets jetés çà et là s'y ajoute, il est évident que les risques sécuritaires deviennent importants.

2.4.2. Des technologies pas encore appropriées par les populations

Les nouvelles sociétés de transport lagunaire proposent des services qui ne font pas partie intégrante de la vie des populations. En effet, en dehors de la vente ordinaire des tickets à la caisse, des options nouvelles sont développées. Elles mettent en avant l'usage des technologies de l'information et de la communication (TIC) à partir des smartphones, tablettes et autres gadgets électroniques. Il y a également des cartes munies de puce pour un achat d'un titre de transport, lequel est validé sur une borne avant l'admission à bord des bateaux. Certes, de nombreux usagers

disposent de ces gadgets mais savent-ils les utiliser convenablement ? Sont-ils capables de suivre les applications fournies par les opérateurs de transport lagunaire ? Notons que l'usage des cartes et des paiements électroniques dans les transports est relativement récent en Côte d'Ivoire. Par ailleurs, il coûte cher au regard du pouvoir d'achat de la plupart des Ivoiriens. De plus, de nombreux usagers sont analphabètes et éprouvent des difficultés à s'adapter aux nouvelles formes de vente. Une sensibilisation accrue dans les médias et sur les gares s'avère nécessaire pour capter le maximum de clients.

2.4.3. La question de l'interconnexion avec les autres moyens de transport

Les gares lagunaires situées en bordure du plan d'eau sont souvent éloignées des gares routières ou des lieux d'embarquement réservés aux moyens de transport terrestre tels que les autobus et autres moyens de transport en commun. Les usagers qui transitent par les gares lagunaires parcourent de longues distances sous la pluie ou le soleil pour accéder aux moyens de transport terrestre. Ceux qui ont des baluchons et autres colis subissent plus de désagréments.

À ce jour, les nouvelles sociétés envisagent d'assurer le rabattement des passagers, mais les offres ne sont pas encore opérationnelles. Les usagers se contentent de s'en remettre aux transporteurs locaux (taxis compteurs, wôrô wôrô³, gbakas) qui se chargent du transport une fois le trajet lagunaire accompli.

3. Discussion

Les transports occupent une place de choix dans les activités économiques et la mobilité. Parlant de mobilité des personnes comme des marchandises, les transports par voie d'eau se présentent comme l'élément principal, voire une alternative pour les populations, dans un contexte de crise des transports dans les grandes villes. D'ailleurs, PELLETIER J. (1990) souligne bien le fait que la relation des villes avec leurs cours d'eau est un révélateur de l'absence quasi absolue de déterminisme sitologique. En effet, les sites de villes liés à l'eau sont innombrables, qu'il s'agisse de sources comme à Nîmes ou Syracuse, d'îles comme à Paris ou à Rome, de presqu'îles comme à Lyon ou Pittsburgh, de gués et de ponts comme à Londres ou Maastricht. À Abidjan, AKA K. A. (1988) met en évidence le fait que l'agglomération s'inscrit autour de la lagune Ebrié qui découpe la ville en grandes aires aux liaisons difficiles. La présence de l'eau, en effet, pèse sur la géographie de la cité, sans pour autant être un handicap. Bien au contraire, c'est un élément très favorable à la mobilité qui est très peu exploité dans les liaisons urbaines à Abidjan. En clair, un site terrestre pourvu de plan d'eau ne l'a pas choisi, mais c'est bien un facteur naturel avec lequel il faut composer. À cet effet, KENGNE (1988) met en évidence les trois fleuves qui prennent leur source au Cameroun et qui se jettent dans l'océan atlantique en passant par le Nigeria permettant des liaisons entre localités frontalières camerounaises et nigérianes. Ces liaisons ne sont, le plus souvent, qu'une étape sur l'itinéraire suivi par les

³Wôrô wôrô : terme malinké qui veut dire 30-30. À l'origine le prix de transport en taxi collectif était de 30 FCFA. Malgré l'augmentation du tarif au fil des années, l'appellation wôrô wôrô est maintenue.

contrebandiers, qui ont recours à l'automobile, à la moto, au cheval, au bœuf porteur ou à la marche à pied, pour parachever leur voyage. Ce qui souligne la complémentarité entre les transports par voie d'eau et les transports terrestres, dans la mobilité au quotidien des populations et des marchandises. La question de complémentarité est soulignée aussi par HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C. (2009) dans le cas de Bruxelles en Belgique. Avec près de 80%, la part de la route pour l'approvisionnement de Bruxelles en marchandises est de loin la plus importante. Alors que le transport par voie d'eau se défend bien (moins de 20%) et le transport par rail est de moins en moins utilisé.

Dans la mobilité des populations par voie d'eau en Côte d'Ivoire, des études corroborent les déplacements en masse des Abidjanais par voie lagunaire. Parlant de migrations quotidiennes des travailleurs, HAUHOUOT D. (1975) a montré que le transport par voie d'eau à Abidjan date de l'époque coloniale. Comme les usagers des nouvelles sociétés de transport lagunaire, les travailleurs s'engouffraient quotidiennement dans des embarcations de fortune pour se rendre à leur lieu d'emploi. Aujourd'hui, les embarcations sont modernes et de plus en plus de personnes les empruntent. Quant à BERRON H. (1979), il a un champ d'investigation plus vaste, d'environ 300 kilomètres, allant de Frambo situé à la frontière avec le Ghana, à Ebonou, dans la région de Grand-Lahou, au sud-ouest de la Côte d'Ivoire, en passant par Abidjan. Il a indiqué l'importance du transport lagunaire pour les populations vivant dans les zones enclavées. Contrairement aux localités situées sur le cordon littoral ivoirien, Abidjan n'est pas enclavée. Cependant, le transport lagunaire joue un rôle indéniable dans le déplacement des usagers. Ce mode de transport permet d'éviter les embouteillages et les détours. Selon AKA K. A. (1988), ceux-ci sont plus fréquents au cœur de la ville parce que la concentration des emplois est plus importante, ce qui provoque d'incessants mouvements d'allées et venues. Ce que souligne la recherche menée quant à une utilisation plus accrue des transports par voie lagunaire par les populations, du fait des innovations apportées et des ouvertures de nouvelles gares dans des secteurs dépourvus, et partant bien connectés à la lagune Ebrié.

Conclusion

La mobilité des populations est au cœur des préoccupations dans les grandes villes à l'échelle mondiale. Aller plus vite, passer moins de temps dans les transports, voyager en toute sécurité et dans le confort, payer le service de transport à la hauteur du service offert, emprunter les trajets les plus rapides, ... sont autant de défis à relever aujourd'hui. Ceux-ci s'adressent à la fois aux populations, mais surtout aux prestataires de service de transport.

À Abidjan, le monopole quasi exclusif de la SOTRA sur le plan d'eau lagunaire a montré ses limites face à une demande en transport toujours plus élevée et une incapacité avérée de la structure à faire face aux besoins. Depuis les dispositions prises par l'Etat ivoirien mettant fin au monopole de la SOTRA, on a assisté à l'arrivée de nouvelles sociétés de transport sur le plan d'eau lagunaire abidjanais. Celles-ci disposent d'une flotte neuve et d'installations nouvelles et proposent également des services intégrant les nouvelles technologies. Cette nouvelle donne a

insufflé une dynamique nouvelle dans la mobilité sur le plan d'eau lagunaire à Abidjan. Les populations profitent désormais des nouvelles embarcations et intègrent de plus en plus les déplacements par voie d'eau dans leur quotidien parce que rassurées pour leur sécurité. Pour autant, le transport par voie lagunaire à Abidjan n'est pas exempt de griefs. Ainsi, des efforts supplémentaires sont nécessaires dans le but de satisfaire la majorité des usagers,

Bibliographie

AKA K. A., (2013) : Structuration de la ville d'Abidjan et transport lagunaire. Fiche Technique, n°6, CAMES 2013, Abidjan, 6 p.

AKA K. A., (2005): Rural water transport and development: Grand-Lahou region, Ivory Coast. In: Transportation Research Record (Journal of the transportation Research Board), N° 1909, Washington DC, USA, pp. 82-89.

AKA K. A., (1982) : L'évolution des transports lagunaires dans la région d'Abidjan. Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université de Paris X-Nanterre, 147 p.

ANTOINE Ph., DUBRESSON A. et MANOU-SAVINA A., (1987) : Abidjan « côté cours » - Pour comprendre la question de l'habitat. Editions de l'ORSTOM et de KHARTALA, Paris, 274 p.

BERRON H., (1980) : Tradition et modernisme en pays lagunaire de basse Côte d'Ivoire. Édition ophrys, 386 p.

FOUDOUOP K., (1988). La contrebande entre le Cameroun et le Nigeria. In « Cahiers d'Outre-mer », N° 161-41^{ème} année, Janvier-mars 1988, pp. 5-25.

HAUHOUOT D., (1975) : Abidjan- des résidences aux zones actives – Etude des migrations quotidiennes de travailleurs. In « *Annales de l'Université d'Abidjan* », Série G, Tome V, pp. 7-46.

IRIE B. K., (1980) : Introduction d'un nouveau mode de transport : le bateau-bus. Mémoire de fin d'étude, Abidjan, ENSTP.

INS, (2014) : Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH). Edition 2014, 22 p.

JICA, MCLAU, (2014) : Le projet de développement du schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan (SDUGA). 634 p.

KABLAN N. H. J, (2010) : Transports lagunaires et développement économique et social : le cas de la lagune Ebrié à Abidjan. In : « *L'armature du développement en Afrique : industries, transport et communication* », Karthala, pp.59-76.

KABRAN G. E. G., (2016) : Les entraves au développement du transport en lagune Ebrié à Abidjan. Thèse de doctorat unique de géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 290 p.

HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., (2009) : La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles. Brussels Studies [en ligne], Notes de synthèse, mis en ligne le 05 janvier 2009, 14 p.

OUATTARA S. et KABLAN N. H. J, (2015): Rôle des transports dans le ravitaillement d'Assinie en biens de consommation (Littoral Sud-Est ivoirien). European Scientific Journal (ESJ), vol.11, n°2, pp. 70-90.

PELLETIER J., (1990) : Sur les relations de la ville et des cours d'eau. In : « *Revue de géographie de Lyon* », vol. 65, n°4, 1990. Villes et fleuves au Japon et en France, pp. 233-239.