

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

ANYASÃ

Numéro spécial : Transport



Sous la direction de

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN

Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 9
Décembre 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)

Secrétaire 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

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

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.

PREF A CE

J'accueille avec beaucoup de satisfaction la création d'un Groupe de Recherche sur la Géographie des Transports à l'initiative de Monsieur Joseph Hassy N'guessan KABLAN, Maître de Conférences à l'Université Félix HOUPOUET-BOIGNY.

Les problématiques en lien avec ce champ disciplinaire sont diverses. Elles portent sur tous les éléments constitutifs de l'espace : eau, terre, air supports sur lesquels s'organisent les infrastructures de communications et les moyens de transports.

Les transports sont, en effet, multidimensionnels. Vus sous l'angle géographique, donc holistique, les communications et les transports sont porteurs de trois vertus :

- ils sont un puissant outil de création de l'espace géographique et d'aménagement des territoires ; ce sont eux qui sont à l'œuvre dans le processus de transformation des territoires et de la hiérarchie des nœuds ;
- les communications et les transports sont créateurs de liens sociaux par le brassage qu'ils autorisent dans les places centrales, dans les villes, lieux d'intenses interactions sociales, économiques et d'innovations ;
- enfin, les transports jouent un rôle décisif dans la création de la richesse et dans l'économie des nations ; en permettant d'accéder aux espaces de production et d'exploitation, ils favorisent le commerce des biens à toutes les échelles de l'espace géographique.

Le numéro spécial Transport publié par la Revue des Lettres et Sciences Humaines du Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés de l'Université de Lomé "ANYASA" a fait le choix d'explorer les problématiques portuaires, en se basant sur l'expérience ivoirienne, essentiellement.

En effet, l'économie ivoirienne s'appuie sur les ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro pour assurer ses activités d'importation et d'exportation.

Les présentes contributions mettent en évidence les liens que la ville tisse avec les ports, la sécurité portuaire, la modernisation de ses outils de gestion, les stratégies de desserte, la diversité des produits transportés, la gouvernance des affaires maritimes, les préoccupations environnementales,

Toutes ces problématiques portuaires et, au-delà, ont été analysées avec minutie et finesse par mes collègues dont l'intimité avec le terrain est incontestable.

Je félicite et encourage tous les membres de ce jeune et dynamique Groupe de Recherches sur la « Géographie des Transports ».

Je les incite à maintenir constante cette flamme de la connaissance.

Je souhaite que cette « flamme » éclaire tous les décideurs et les gestionnaires dans ce champ disciplinaire de la géographie des transports, au triple plans de l'aménagement du territoire, de l'économie, de la cohésion et de la mixité sociales.

Jérôme ALOKO-N'GUESSAN

Directeur de Recherches

I ntroduction

Les travaux en transports et économie portuaire sont fondés sur les notions de triptyque portuaire (ports-arrière-pays-avant-pays) qu'inter-relient les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, lagunaire, fluvial et routier).

Les membres du groupe de recherche LATECOMP (Laboratoire des Transports, d'Economie Maritime et Portuaire) au sein du laboratoire LIMERSSAT (Littoral, Mer, Santé, Sécurité alimentaire et Transport), ont entrepris l'étude systématique des ports ivoiriens (Abidjan et San Pedro) à travers les filières de marchandises, les fonctions portuaires (passage portuaire, corridors routiers, transit et transbordement), les plateformes logistiques, les modes de transports de marchandises, les modes de gouvernance portuaire, les échanges entre partenaires commerciaux, la vie littorale, etc. Aujourd'hui, c'est une quinzaine de thèses soutenues, une vingtaine d'autres en préparation, une centaine de publications et plus d'une soixantaine de communications qui ont été produites.

Ce foisonnement de la réflexion autour des problématiques littorales, maritimes et portuaires a toutefois déjà été entreprise (Géographie du littoral de Côte d'Ivoire) sous la direction de Kouassi Paul ANOH et Patrick POTTIER en 2008.

Dans ce numéro spécial : Transports de ANYASÃ, Revue des Lettres et Sciences Humaines du Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés de l'Université de Lomé, ce sont 16 contributeurs qui tablent spécifiquement sur le secteur transport comme facteur clé de mutations vers le type de développement souhaité par toutes les parties prenantes (populations, acteurs, politiques).

La libéralisation intervenue dans le secteur des transports maritime a redéfini les modes de gouvernance face aux nouveaux défis de la conteneurisation et du gigantisme naval. Dans cet article « *La gouvernance des affaires maritimes en Côte d'Ivoire : entre libéralisation et exigence des acteurs internationaux* », Kounamigan SILUE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN font un diagnostic de la gouvernance de ce secteur des transports en Côte d'Ivoire et analysent les enjeux pour un développement durable.

La Côte Ouest Africaine (COA) est une région où l'industrie maritimo-portuaire a un poids sur l'économie. Estimée à plus de 90% des recettes des Etats, la desserte de ladite rangée portuaire, pourvoyeuse de matières premières (agricole, forestière et minière) reste fortement sous l'influence des armateurs internationaux. Cet article sur « *La stratégie de desserte maritime de la Côte Ouest Africaine par Maersk-Line entre transbordement et cabotage* » de Aka François DADIE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN vise à déterminer les raisons de l'emprise des armateurs sur la COA, à travers le développement de diverses stratégies.

Les actes à caractères criminels se perpètrent dans divers domaines notamment au niveau des transports. C'est dans cette dynamique qu'après les attentats des tours jumelles aux Etats-Unis, le besoin de sécurisation des ports est devenu plus qu'impératif. Depuis 2013, Port sécurité, une entreprise privée s'investit pour lutter contre tous les incidents de sûreté au port d'Abidjan. Dans cet article sur : « *Les investissements privés de sûreté pour lutter contre les menaces au port d'Abidjan* », Thierry Yao ANI met en évidence les investissements de sûreté entrepris par Port sécurité et leurs limites.

« *Les entraves à la fluidité du pré et du post-acheminement des marchandises par le port d'Abidjan* » se posent avec acuité le long de la chaîne logistique portuaire. Richard Hugues TOGUEI et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN se proposent dans cette contribution d'analyser les facteurs entravant le bon déroulement de ces-dites opérations entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Avec le développement de la concurrence entre les entreprises et la mondialisation exigeant des acteurs économiques plus d'efficacité, le souci

des autorités portuaires va s'étendre au-delà des limites de son enceinte portuaire. Celles-ci se préoccupent désormais de ce pan de la chaîne de transport qui est le pré et le post acheminement des marchandises.

La mise en place de compagnies aériennes d'envergure régionale est au centre des préoccupations des pays qui aspirent à l'émergence en l'occurrence la Côte d'Ivoire. Ainsi, au regard du caractère transversal du secteur, les réflexions concertées des acteurs scientifiques et politiques sont opportunes. Pour Séverin Kouassi Kan KOUASSI et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, dans « *Analyse structurelle du réseau de la compagnie Air Côte d'Ivoire en Afrique occidentale et centrale* », ces compagnies à capitaux public et privé nationaux doivent investir les échelles nationale, sous régionale et continentale comme le recommande l'Agenda 2063 de l'Union Africaine.

Emmanuel Patrick Salomon TANO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN portent une analyse critique sur « *La réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody : entre les opportunités socio-économiques et les défis environnementaux de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody* ». Ils rappellent que les ports de plaisance sont des équipements structurants du littoral ivoirien. Cependant, ses flottes ne font pas l'objet d'attention particulière de la part des autorités de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires qui en a la gestion.

Le secteur de la pêche au port d'Abidjan a toujours été présenté comme un secteur majeur dans les fonctions du port d'Abidjan en tant que premier port thonier de la Côte Ouest Africaine, avec ses halles de tri et de criée, ses hangars de réparation de filets de pêche, ses industries de conditionnement des produits de pêche, etc. Ses répercussions socioéconomique et spatiale sont notables et évidentes. Cependant, l'étude de « *L'impact environnemental de l'activité de pêche au port d'Abidjan* » entreprise par Esaïe Kouyo GBOLO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN n'a pas encore fait l'objet d'un grand intérêt dans la littérature spécialisée. Ils analysent dans cette contribution les défis environnementaux auxquels sont confrontées les activités halieutiques dans la zone portuaire abidjanaise.

Créé par l'Etat ivoirien en vue de réduire les disparités régionales, le port et la ville de San Pedro se sont développés séparément (pas concomitamment). Dans leurs rapports, ceux-ci ont connu des changements sur le plan institutionnel, économique et spatial. Cette étude de Gérard Soko ADOU et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN sur la « *Dynamique des relations ville-port à San Pedro* » met en relief, l'évolution des relations entre le port et la ville de San Pedro en vue de développer le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Une nouvelle institution mise en place par l'Etat impose un rôle à chaque acteur, des règles de fonctionnement et une politique générale. L'objectif de cet article de Seydou OUATTARA intitulé « *Mutation institutionnelle récente de la filière café-cacao et perspectives de développement portuaire de l'arrière-pays productif de la Côte d'Ivoire* » vise à mettre en évidence les perspectives de développement des ports et de leur arrière-pays avec la mise en place de la nouvelle stratégie politique et le changement institutionnel de la filière café-cacao.

Le « *Diagnostic du mécanisme des échanges maritimes de marchandises des pays de l'hinterland par le port d'Abidjan* » démontre que le corridor Nord de desserte est cher et moins flexible que les autres couloirs des ports voisins concurrents ouest africains. Premier port de transit du Burkina Faso, du Mali et dans une moindre mesure du Niger jusqu'en 2002 avec plus de 40% du trafic, Abidjan est au quatrième rang derrière les ports de Cotonou, Lomé et Dakar avec moins de 20% du trafic de transit global des pays de l'hinterland aujourd'hui. Dans cet article Patrick Brice Aké AKE met en évidence les

internalités du corridor par l'identification des forces et des faiblesses du corridor de transit des marchandises dans l'arrière-pays du port d'Abidjan.

Le transport constitue un facteur fondamental pour le développement des localités et influence les zones desservies. C'est dans ce contexte que la contribution de Nemeloh SORO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN sur l'« *Influence du transport sur la dynamique des marchés d'Abobo, Adjamé et Treichville* » analyse l'influence du transport de marchandises sur la dynamique des marchés d'Abobo, Adjamé et Treichville. Cette analyse montre que la mauvaise collaboration des acteurs du transport est un facteur contraignant pour le bon déroulement de l'activité, ensuite, l'évolution des échanges ne favorise pas le développement des marchés contrairement à ce qui est observé ailleurs et enfin, l'interférence des intermédiaires dans l'activité de transport engendre des coûts supplémentaires de transport et par ricochet une augmentation des prix des marchandises sur les marchés. Donc, pour des prises de décision, les structures administratives doivent motiver une meilleure collaboration des acteurs, planifier les investissements d'innovation et réduire les intermédiaires dans le secteur des transports de marchandises.

Port principal de la Côte d'Ivoire, Abidjan est le premier à utiliser le conteneur pour le conditionnement de la marchandise en 1971. Cette politique d'anticipation a abouti à la création de son terminal à conteneurs qui a servi pendant des décennies de plate forme de transbordement en Afrique de l'ouest. Cependant, cette politique s'est limitée aux installations portuaires. Les infrastructures de desserte de l'arrière-pays et la transformation locale des matières premières, n'ont pas accompagné le processus de conteneurisation de la chaîne de transport par le PAA. Hervé Koulaï YRO se propose dans cette étude « *Les défis de la conteneurisation dans la chaîne de transport maritime en Côte d'Ivoire* » de montrer les insuffisances des installations des ports ivoiriens et mettre en exergue le caractère inachevé du processus de conteneurisation en Côte d'Ivoire.

« *L'agro-industrie dans le domaine portuaire de Treichville-Vridi (Abidjan) : occupation spatiale et impact socio-économique* » de Nobert N'goran KOUAKOU vise à apprécier le niveau d'occupation de l'agro-industrie ainsi que son impact socio-économique dans le domaine portuaire de Treichville-Vridi. Cette contribution s'inscrit dans la dynamique des recherches en sciences sociales consacrant ses axes sur les aspects socio-économiques d'une activité aussi capitale que l'agro-industrie pour la Côte d'Ivoire, associée à l'espace portuaire jusque-là obsolète.

La lagune Ebrié représente un fondement naturel important de développement culturel et socioéconomique chez les peuples du littoral Est ivoirien. Malheureusement, dans la commune de Port-Bouët, la dégradation continue des écosystèmes lagunaires est exacerbée par les activités des populations riveraines à caractère artisanal qui se développent dans l'informel. « *Activité des populations riveraines et dégradation des écosystèmes lagunaires dans la commune de Port-Bouët* » de Poronon KONE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN se proposent dans cette étude de porter l'analyse sur l'impact des activités de ses riverains sur les écosystèmes lagunaires de cette commune en vue d'un développement durable.

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN
Maître de Conférences

Sommaire

Numéro spécial Transport

DYNAMIQUE DES RELATIONS VILLE-PORT À SAN PEDRO..... <i>Gerard Sokou ADOU, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 2-13
LES INVESTISSEMENTS PRIVÉS DE SURETE POUR LUTTER CONTRE LES MENACES AU PORT D'ABIDJAN..... <i>Thierry Yao ANI</i>	pp. 14-25
LA FILIÈRE BOIS ET LE TRANSIT PORTUAIRE AU PORT DE SAN-PEDRO..... <i>Salama BELLA, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 26-42
LA RÉALISATION DU PORT DE PLAISANCE DANS LA BAIE DE COCODY : ENTRE OPPORTUNITÉS SOCIOÉCONOMIQUES ET DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX..... <i>Emmanuel Patrick Salomon TANOH, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 43-50
LES DÉFIS DE LA CONTENEURISATION DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT MARITIME EN COTE D'IVOIRE..... <i>Hervé Koulaï YRO</i>	pp. 51-60
MUTATION INSTITUTIONNELLE RÉCENTE DE LA FILIÈRE CAFÉ-CACAO ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE ET DE L'ARRIÈRE-PAYS PRODUCTIF EN CÔTE D'IVOIRE..... <i>Seydou OUATTARA</i>	pp. 61-74
LA STRATEGIE DE DESSERTE MARITIME DE LA COTE OUEST AFRICAINE PAR MAERSK-LINE ENTRE TRANSBORDEMENT ET CABOTAGE..... <i>Aka François DADIE, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 75-84
DIAGNOSTIC DU MÉCANISME DES ÉCHANGES MARITIMES DE MARCHANDISES DES PAYS DE L'HINTERLAND PAR LE PORT D'ABIDJAN..... <i>Patrick Brice Aké AKÉ</i>	pp. 85-92
ANALYSE STRUCTURELLE DU RÉSEAU DE LA COMPAGNIE AIR CÔTE D'IVOIRE EN AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE <i>Kouassi Séverin KOUASSI KAN, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 93-106

LA GOUVERNANCE DES AFFAIRES MARITIMES EN CÔTE D'IVOIRE : ENTRE LIBÉRALISATION ET EXIGENCES DES ACTEURS INTERNATIONAUX.....	pp. 107-115
<i>Kounamiga SILUÉ, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
L'AGRO-INDUSTRIE DANS LE DOMAINE PORTUAIRE DE TREICHVILLE-VRIDI (ABIDJAN) : OCCUPATION SPATIALE ET IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE.....	pp. 116-131
<i>Norbert N'Goran KOUAKOU</i>	
INFLUENCE DU TRANSPORT SUR LA DYNAMIQUE DES MARCHÉS D'ABOBO, ADJAMÉ ET TREICHVILLE.....	pp. 132-146
<i>Nemeloh SORO, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
LES ENTRAVES À LA FLUIDITÉ DU PRÉ ET DU POST-ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES PAR LE PORT D'ABIDJAN.....	pp. 147-157
<i>Paul Richard Hugues TOGUEI, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'ACTIVITÉ DE PÊCHE AU PORT D'ABIDJAN.....	pp. 158-168
<i>Kouyo Isaïe GBOLO, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, Yolande Céline KOFFIÉ-BIKPO</i>	
ACTIVITÉS DES POPULATIONS RIVERAINES ET DÉGRADATION DES ÉCOSYSTÈMES LAGUNAIRES DANS LA COMMUNE DEPORT-BOUËT, ABIDJAN-CÔTE D'IVOIRE.....	pp. 169-188
<i>Poronon KONÉ, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	

LA RÉALISATION DU PORT DE PLAISANCE DANS LA BAIE DE COCODY : ENTRE OPPORTUNITÉS SOCIOÉCONOMIQUES ET DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

Emmanuel Patrick Salomon TANO, Docteur

*Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, Maître de Conférences
Université Félix HOUPHOUËT BOIGNY, Côte d'Ivoire*

Résumé : Le développement de la navigation de plaisance en Côte d'Ivoire nécessite des infrastructures adéquates. De ce fait l'Etat ivoirien s'est engagé officiellement dans cette filière pour la construction d'un port de plaisance dans la baie de Cocody à Abidjan, afin de saisir les opportunités socioéconomiques que recèle cette activité. Cependant, la réalisation de ce port doit faire face à de nombreux défis environnementaux que pose la baie de Cocody. L'objectif de cet article est de montrer les opportunités socioéconomiques et les défis environnementaux de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody. Pour atteindre cet objectif, nous procédons par une revue de la littérature, des observations directes sur le terrain ainsi que des entretiens avec les acteurs publics et privés du projet de construction de ce port. Il en ressort d'une part que la réalisation de ce port recèle des opportunités socioéconomiques importantes, en matière de développement du tourisme balnéaire, de création d'emplois et de devises. D'autre part, la réalisation du port doit faire face à des défis environnementaux en ce qui concerne les volumes d'emballages plastiques, des ordures ménagères et des plantes d'eau qui envahissent chaque année la lagune Ébrié .

Mots clés : Baie de Cocody, port de plaisance, opportunités socioéconomiques, défis environnementaux

Abstract: The development of recreational boating in Côte d'Ivoire requires adequate infrastructure. As a result, the Ivorian government has officially entered this sector for the construction of a marina in Cocody Bay in Abidjan, in order to seize the socio-economic opportunities that this activity entails. However, the port has to face many environmental challenges in the Bay of Cocody. The objective of this article is to show the socio-economic opportunities and the environmental challenges of the realization of the marina in the bay of Cocody. To achieve this objective, we proceed with a review of the literature, direct observations on the ground as well as interviews with the public and private stakeholders of the project to build this port. It emerges on the one hand that the realization of this port harbors important socio-economic opportunities in terms of the development of seaside tourism, job creation and foreign exchange. On the other hand, the port is facing environmental challenges in terms of volumes of plastic packaging, household garbage and water plants that invade the Ébrié Lagoon each year.

Keywords: Bay of Cocody, marina, socio-economic opportunities, environmental challenges

Introduction

Le développement de la navigation de plaisance en Côte d'Ivoire nécessite des infrastructures portuaires et des marinas (TANO S., 2013). En effet, « les ports de plaisance sont pour les bateaux de plaisance, ce que les aéroports sont pour les avions » (DEHOORNE O., 2007), ils génèrent des emplois et de devises et sont de plates formes des investisseurs et des hommes d'affaire. Ainsi, dans le cadre d'un pays émergent à l'horizon 2020, l'État ivoirien a décidé de propulser tous les secteurs d'activité vers le développement, dont la Navigation de plaisance (PND, 2012-2015). Cette activité instaurée en Côte d'Ivoire depuis 1956, évolue dans un environnement

clos, aux mains des expatriés qui représentent 97% de la population plaisancière ivoirienne (TANOHI S., 2018). L'État s'est donc engagé officiellement dans cette filière pour la construction d'un port de plaisance dans la baie de Cocody à Abidjan, afin de saisir les opportunités socioéconomiques que recèle cette activité. Cependant, la réalisation de ce port doit faire face à de nombreux défis environnementaux que pose la baie de Cocody. De ces faits la question de recherche est de savoir : quels sont les opportunités socioéconomiques et les défis environnementaux de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody ? L'objectif de cet article est de montrer les opportunités socioéconomiques et les défis environnementaux de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody.

1. Méthodologie

Pour atteindre l'objectif de ce travail, nous procédons par une revue de la littérature avec des documents recueillis dans la Bibliothèque de l'Institut de Géographie tropicale de l'Université de Cocody, au Centre Culturel Français au Plateau et sur l'internet. Nous procédons aussi par des observations directes sur le terrain ainsi que des entretiens avec les acteurs publics (DGAMP)¹ et privés (Marchica Med, SGTM)² du projet de construction du port et des infrastructures connexes. Un entretien est également réalisé avec les ouvriers du projet. Tout ce ci nous a permis de connaître les étapes de la réalisation du port et les différents services prévus.

1. Résultats

1.1. Les opportunités socioéconomiques de la réalisation du port de plaisance de Cocody

La réalisation de ce port recèle des opportunités socioéconomiques dont la création des emplois directs et indirects liés à la plaisance, à l'hôtellerie et à la restauration. Ce port sera aussi un centre de rencontre des hommes d'affaire et va donner à Abidjan son image de « Perle des lagunes ». La réalisation de ce port va entraîner la création d'un échangeur reliant les communes de Cocody et du Plateau à partir du port et la modification des voies de communication afin de faciliter la fluidité routière dans ce secteur et rendre le Plateau, le centre des affaires plus accessible.

Ce port va générer des devises à travers les différents services offerts (location de place pour les bateaux, location de bateau, hébergement, restauration, etc.). Nous avons également les taxes générées par les bateaux, en ce qui concerne les permis de plaisance, les mutations, les visites techniques, les immatriculations des bateaux et les vignettes (tableau n°1).

¹ DGAMP (direction des affaires maritimes et portuaire)

² Ces deux sociétés marocaines travaillent conjointement, Marchica Med étant spécialisée dans les travaux de port tandis que la SGTM (société générale des travaux de Maroc), dans le bâtiment, ponts et chaussées

Tableau n°1 : Les taxes en F CFA sur un bateau de 200 CV au cours des sept premières années de sa mise en circulation

Types de taxes	Période						
	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7
Carte grise	90 000	80 000	70 000	60 000	50 000	40 000	30 000*
Visite de mise en circulation	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Immatriculation	150 000						
Mutation	125 000						
Permis de plaisance	150 000						
Total	535 000	100 000	90 000	80 000	70 000	60 000	50 000*

* : prix forfaitaire ; An 1=Année 1

Source : DGAMP, 2015.

À la première année de mise en circulation, le propriétaire du navire doit payer la carte grise, la visite de mise en circulation, l'immatriculation, la fiche de mutation et s'il n'en a pas, le permis de plaisance. Ce qui revient à une somme de 535 000 F CFA. Mais à partir de la deuxième année, seules la carte grise et la visite de mise en circulation continuent d'être payées avec réduction de 10 000 F CFA sur la carte grise chaque année jusqu'à la taxe forfaitaire de 30 000 F CFA qu'on atteint à la septième année.

La flotte de plaisance ivoirienne compte 476 unités en 2016 et a déjà atteint sa septième année de circulation en 2017. Depuis 2017, cette flotte génère donc près de 537 880 000 F CFA dont 23 800 000 F CFA à l'État et 514 080 000 F CFA (sans la TVA³) aux investisseurs privés (TANO S., 2018).

Tableau n°2 : Les taxes (en F CFA) en fonction des puissances motrices des bateaux au cours de la première année de mise en circulation avec un propriétaire sans permis de plaisance

PM (CV)	150	200	250	300	400	500
Type de taxes						
Carte grise	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Visite technique	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Immatriculation	150 000	150 000	175 000	200 000	250 000	300 000
Mutation	125 000	125 000	125 000	125 000	125 000	125 000
Permis de plaisance	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Total	535 000	535 000	560 000	585 000	635 000	685 000

PM = Puissance motrice

Source : DGAMP, 2014.

³ TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée qui doit être versée à l'Etat. Mais elle a été supprimée dans les projets touristiques pour inciter les investisseurs à développer ce secteur.

L'analyse du tableau montre que la plupart des taxes restent constante quelques soit les variations des puissances motrices sauf les taxes sur l'immatriculation qui augmentent de 25 000 F CFA par 50 CV supplémentaires à partir de 200 CV soit 500 CFA/CV. Ce qui donne sur les sommes, 535 000 F CFA pour 150 et 200 CV, 560 000 F CFA pour 250 CV, 585 000 F CFA pour 300 CV, 635 000 F CFA pour 400 CV, 685 000 F CFA pour 500 CV, etc.)

En plus de ces taxes, la location d'une place au port pour un bateau de 200 CV pourrait coûter au moins 100 000 F CFA/mois, soit 1 200 000 FCFA / an.

Avec près de 600 places en location dans ce port, le revenu direct généré par les bateaux pourrait être de 720 000 000 F CFA/an plus 30 000 000 F CFA/an à la septième année de ces flottilles, soit près de 750 000 000 F CFA/an, donc une opportunité à saisir.

1.2. Les défis de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody

1.2.1. Les problèmes environnementaux et écologiques de la baie de Cocody

Ces problèmes concernent les volumes d'emballages plastiques non biodégradables, composés de sachets d'eau, de jus de fruit et d'autres produits mais aussi d'emballages de marchandises diverses. Nous avons aussi des bouteilles plastiques d'eau minérale et de boissons diverses. Ces emballages plastiques proviennent des zones en amont de la baie : l'espace liberté d'Adjamé, les gares routières autour de l'échangeur et les quartiers précaires en bordure de l'autoroute Abobo-Adjamé (photo n°1).

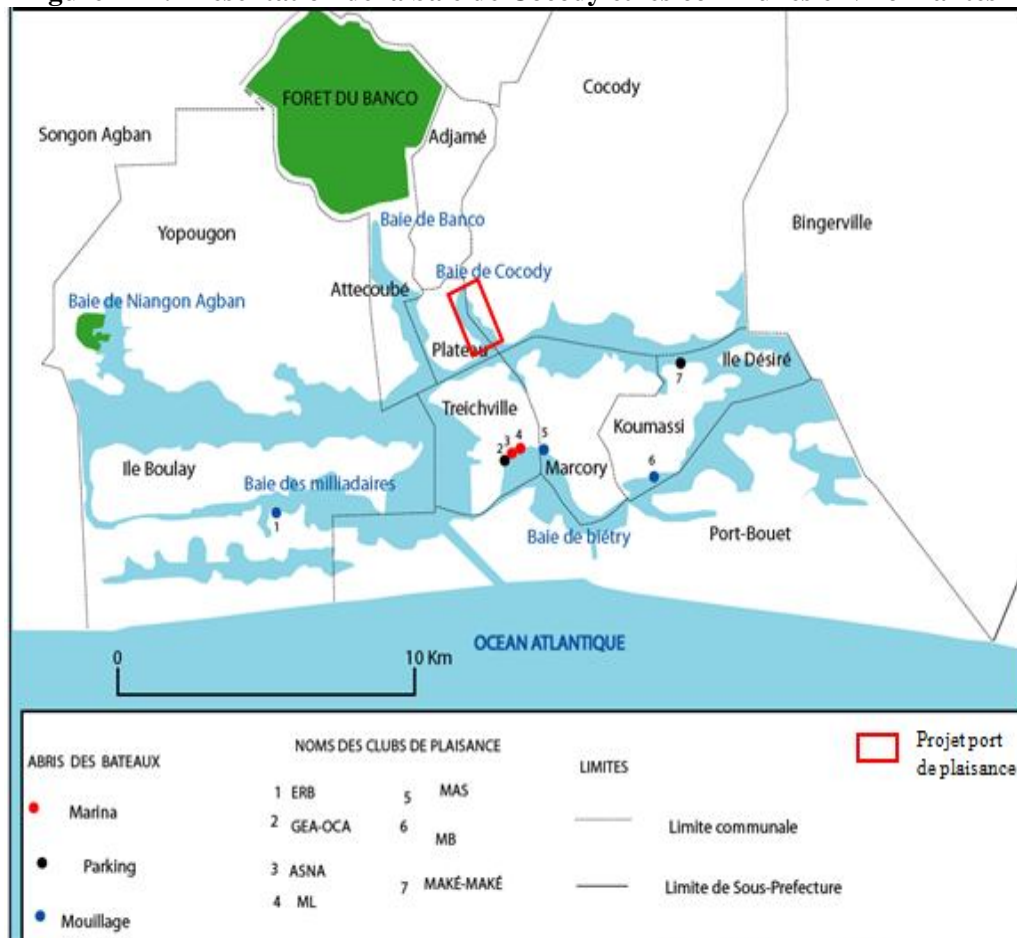
Photo n°1 : Dépôt de déchets plastiques au pied de l'échangeur de l'espace Liberté à Adjamé



Source : Cliché TANO H. P. S., 2016.

Quant aux ordures ménagères, et les eaux usées, elles proviennent des canalisations qui traversent ces quartiers précaires et migrent avec les eaux de pluie vers l'Indénié pour se déverser par la suite dans la baie (figure n°1).

Figure n°2 : Présentation de la baie de Cocody et les communes environnantes



Source: TANOHS, 2017

Réalisation TANOHS., 2017

La baie de Cocody est infestée par près de 37 caïmans de 1 m à 2 m de long⁴, un autre problème que pose la baie car ces animaux constituent un danger pour les prochains baigneurs de la baie. Il faut donc les capturer vivant et les emmener dans un parc, cependant ces caïmans se logent dans des gîtes souterrains et ne se laissent pas prendre.

Les déchets plastiques composés de bidons de boisson, de sachets d'eau minérale et autres emballage, sont entassés au pied de l'échangeur d'où ils sont acheminés dans la baie de Cocody par les eaux de pluie.

Des centaines de m³ de sable et de boue provenant des sols nus d'Adjamé, de Plateau et de Cocody migrent sous l'effet des eaux de pluie dans la baie. A tous ces problèmes, s'ajoute celui des plantes d'eau (jacinthes) qui envahissent chaque année la lagune Ébrié et se concentrent dans la baie (figure n° 1). La somme de tous ces problèmes provoque une inondation du carrefour de l'Indénié pendant les saisons

⁴ Investigation des Services des eaux et forêt ivoiriennes sur la baie de Cocody, aout 2017

pluvieuses, l'ensablement de la baie, la mauvaise circulation des bateaux sur la lagune et une odeur malodorante qui se dégage de la baie, rendant cet espace infréquentable.

En 2008, la banque mondiale a financé un projet d'aménagement de la baie et de l'espace Indénié mais le résultat a été un échec. Dans le cadre des partenariats sud-sud, ce nouveau projet d'aménagement de la baie a été confié à l'entreprise marocaine Marchica Med, le mode de gestion des défis environnementaux mis en place par cette entreprise fait ressortir ses effets. Ainsi, les volumes des déchets qui migrent dans la baie sont traités en amont du carrefour de l'Indénié jusqu'à Abobo, les travaux d'assainissement de la baie ont fait disparaître les jacinthes d'eau et les mauvaises odeurs sont considérablement réduites. Chaque jour, se dessine un peu plus, la réalisation du port de plaisance (photo n° 2).

Photo n°2 : La baie de Cocody en travaux de construction du port de plaisance



Source : Cliché TANO H. E. P. S., 2016.

Vue des travaux de construction du port de plaisance dans la baie de Cocody, le projet est à sa première phase : dépollution, dragage de la baie et remblaiement des berges.

1.2.2. Mode de gestion des problèmes environnementaux de la baie de Cocody

Face aux problèmes environnementaux, il est mise en place une opération d'assainissement de la lagune qui consiste au dragage du front lagunaire et du chenal de l'Indénié jusqu'à la baie de Cocody. « *Ce projet prend en compte la réalisation des remblaiements hydrauliques des berges de la baie, la réalisation des cavaliers de protection des berges, le drainage des eaux usées et fluviales* » (LE OUERINEC R., 2016). L'État compte faire de la baie de Cocody, un joyau architectural dont la renommée dépassera les frontières ivoiriennes (photo n° 3). Marchica Med prévoit aussi déboucher des chenaux pour éviter de nouvelles inondations, recréer autour, une coulée verte et réorganiser les infrastructures routières.

Quant aux jacinthes d'eau, il est prévu la création d'un chenal de 525 m (FRELAND F.-X., 2016) en direction de Grand-Bassam afin de relier la lagune à la mer. Ainsi, l'augmentation du taux de salinité de la lagune par le flot d'eau salée pourra empêcher le développement de ces plantes dans la lagune. Face aux emballages plastiques, des équipes de ramassage des ordures en bordure des voies et canalisations qui mènent vers l'Indénié sont mises en place mais ces ordures persistent.

Photo n° 3 : La baie de Cocody à l'horizon 2020



Source : Marchica Med, 2017.

Cette photo est une esquisse de la baie de Cocody à l'horizon 2020. Elle présente en face, le bassin d'eau, les navires de plaisance, les bâtiments administratifs, les hôtels et un pont reliant la commune de Cocody à celle du Plateau au dessus de la baie. A gauche, nous avons le stade Houphouët-Boigny reconverti en stade olympique. La cathédrale Saint Paul du plateau et la cité administrative et au fond, la commune d'Adjamé apparaissent dans la vue (mais ne font pas partie du projet).

3. Discussion

Cet exposé présente les opportunités socioéconomiques et les défis de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody.

Sur le plan économique, les ports de plaisance sont des lieux de dépenses des plaisanciers. Leurs enjeux économiques sont liés à leur capacité d'accueil mais surtout à leur environnement urbain et touristique (ACT-OUEST, 2003). Le succès de ces ports occidentaux sont aussi dus au fait que les acteurs locaux contribuent fortement aux activités plaisancières. Pour la performance économique du port de Cocody, la faible participation des acteurs locaux (3 %), TANO S. P. E., 2018 et la loi mise en place en 1973, exonérant d'impôt les investisseurs du secteur touristique constituent une faille quant aux revenus générés dans les caisses de l'État comme l'a démontré TANO S.P. E. (2018). « *Les retombés économiques de la plaisance vont bien au-delà des consommations touristiques habituelles, notamment à travers les magasins d'accastillage et les services de maintenance des navires* » (DHOORNE O., 2007), autant d'opportunités à saisir pour ce port de plaisance.

En ce qui concerne les emballages plastiques, les mesures d'interdiction de production de sachets non bio dégradables ne sont pas suivies. Tous ces déchets déposés dans les quartiers autour de la lagune sont entraînés par les eaux de ruissellement pendant les saisons de pluie. Des flux de déchets proviennent de plusieurs origines et persistent malgré les travaux d'aménagement faits en amont, carrefour de l'Indénié et boulevard des martyrs. Ces déchets passent par les autres rives (côté Cocody et plateau) pour envahir la lagune. Ces problèmes non maîtrisés constituent des entraves à la propreté du port qui aura donc besoin d'un système de nettoyage de son bassin d'eau. Ces déchets ne sont pas seulement l'œuvre de la population locale mais aussi des touristes comme l'indiquent les résultats de FABRE P., 1979 : « les touristes sont des agents perturbateurs de l'environnement »

Conclusion

La réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody présente des opportunités socioéconomiques telles que la création des emplois directs et indirects liés à la plaisance et les taxes générées par les bateaux de plaisance, la location des places au port et les services de commerce. Le site choisit pour ce projet, présente cependant des problèmes environnementaux qui ont été depuis longtemps une « casse tête » pour le pays. Ce espace est le lieu de convergence des eaux usées, des ordures ménagères, des emballages plastiques et d'accumulation des jacinthes d'eau, autant de défis auxquels doit faire face le projet. L'entreprise Marocaine Marchica Med est en train de réussir son pari grâce à ses plans de gestion environnementaux qui concernent l'assainissement de la lagune Ébrié de la baie jusqu'à Petit- Bassam et la résolution des problèmes d'inondation du carrefour de l'Indénié. A partir de 2019, ce port pourra donner à Abidjan son image de « perle des lagunes ». Cependant, quels types de navires peuvent-ils fréquenter ce port face au très bas niveau des ponts sur la lagune Ébrié ?

Bibliographie

- ACT-OUEST, (2003) : Les ports de plaisance en France : état des lieux et recherche de solutions au manque de places, Saint-Malo 7 p. Disponible sur www.act-ouest.com
- DEHOORNE O., (2007) : La baie du marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance. Université des Antilles et de la Guyane, Guyane, 18 p.
- DEHOORNE O., (2013) : Tourisme et lutte contre la pauvreté : opportunités et défis. In « Études Caraïennes », Université des Antilles et de la Guyane, 9 p.
- DUCHENNE P., (2012) : Aménagement portuaire et développement durable : enjeux économique d'un port de plaisance, comment en développer les Activités ? Présentation au colloque ACT-OUEST, France, 3 p.
- FRELAND F.-X., (2016) : La Côte d'Ivoire : les Abidjanais se baigneront-ils à nouveau dans la lagune ?, Côte d'Ivoire : c'est déjà demain, 2 p.
- FABRE P., (1979) : Tourisme international et projets touristiques dans les pays en développement. Institut du Développement Économique et Social, Université Paris 1, Paris. 216 p.
- KABLAN N. H. J. et TANO S. P. E., (2018) : La navigation de plaisance, une nouvelle filière développement socioéconomique en Côte d'Ivoire ? In : « Moderniser les ports ouest-africains », EMS, ISBN : 978-2-37687-104-0, Cotonou (Bénin), 12 p.
- LE OUERINEC R., (2016) : La Côte d'ivoire : l'Etat lance les travaux pharaoniques de la baie de Cocody, Côte d'Ivoire : c'est déjà demain, 2 p.
- TANO S. P. E., (2018) : Navigation de plaisance et développement du tourisme balnéaire ivoirien. Thèse de doctorat de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan (inédit).

Conclusion

L'histoire de la Côte d'Ivoire, depuis la période précoloniale jusqu'aujourd'hui, nous enseigne quant au rôle central joué par son littoral comme voie de transit ou comme espace mis en valeur par des équipements socioéconomiques de transport tels que les gares routières et ferroviaires, les aéroports et les aérodrômes, les ports secs, maritimes, lagunaires, lacustres et fluviaux, tous reliés par des voies de communication agressées par les intempéries et pour lesquelles les gouvernants entreprennent la réhabilitation et/ou la modernisation.

En choisissant de partir de l'état des lieux, les contributeurs ont eu toute la latitude d'exposer à travers les mutations en cours sur ces espaces, les entraves à la performance des activités qui y sont menées. Il s'agit entre autres des problèmes de gouvernance, du manque de coordination entre les différentes parties prenantes du secteur dans tous les milieux de décision, de l'insuffisance voire du manque d'équipements adaptés aux innovations technologiques liées aux besoins croissants des populations.

De ce point de vue, les chaînes de transports et les réseaux qu'elles créent graduellement conditionnent notablement les aménagements des territoires et les échanges générés au niveau des trois espaces distincts mais complémentaires que sont les espaces du triptyque portuaire.

Dans l'arrière-pays des ports, zone d'exploitation des ressources agricoles, forestières et minières, les germes de changements en vue de son développement portent sur la suppression des barrages illicites, l'amélioration des voies de desserte et une bonne gouvernance des organes dirigeants à travers une application effective des accords et conventions.

Au niveau du littoral et des ports, la concentration des richesses impose un renforcement des mesures de sûreté et de sécurité autour du système Ville-Port et des équipements et infrastructures justifiant la polarisation exercée sur les territoires desservis. Sujets à des phénomènes de pollution anthropique, d'érosion et de submersion marine, le littoral ivoirien subit les contrecoups d'une surexploitation agricole et halieutique réduisant d'année en année sa productivité. Seule une politique de gestion intégrée cohérente, logique et globale selon le droit positif ivoirien pourrait l'aider à sortir de l'ornière.

Dans l'avant-pays des ports :

- l'imbalance limite l'accostage dans les ports ivoiriens de navires de générations dont les caractéristiques sont au delà de leurs possibilités nautiques. La transformation des marchandises apparaît, de ce fait, comme la panacée. Pour l'heure, ce sont les agro-industries qui se sont lancées dans une industrialisation partielle des matières premières agricoles et forestières. La transformation des matières agricoles et forestières en produits semi finis ou finis constituent une solution à l'exportation des conteneurs vides.
- le contrôle de l'activité économique majeure de la Côte d'Ivoire par les opérateurs maritimes globaux (Bolloré Africa Logistics, Maersk, CMA CGM et MSC) à travers la prise de concessions de terminaux portuaires, mais aussi de rachat de domaines agricoles lui cause un préjudice énorme. Face à cette situation, il urge que les contrats de concessions réservent une part aux privés nationaux en l'absence de flottes nationales.

Le bilan diagnostic des transports comme facteurs clés du développement des chaînes logistiques à travers les équipements portuaires et aéroportuaires, permet d'identifier les germes de changements à développer et les tendances lourdes à réduire.

Au niveau du LATECOMP, les réflexions sont déjà engagées pour une étude prospective sur l'avenir des transports dans un prochain ouvrage collectif.

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN

Maître de Conférences