Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

251 | Juillet-Septembre 2010
Aspects de la Côte-d'Ivoire

Introduction

Céline Yolande Koffie-Bikpo

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/6021>

DOI : 10.4000/com.6021

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2010

Pagination : 299-303

ISBN : 978-2-86781-663-5

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Céline Yolande Koffie-Bikpo, « Introduction », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, document 1, mis en ligne le 01 juillet 2010, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/6021> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.6021>

Introduction

Céline Yolande KOFFIE-BIKPO¹

Composé d'un ensemble de 9 articles, ce numéro spécial « Côte-d'Ivoire » des *Cahiers d'Outre-mer, Revue de Géographie de Bordeaux*, couvre un vaste espace allant du littoral ivoirien jusqu'à la frontière nord du pays. Des thèmes aussi divers que le littoral, la pêche, le commerce, la ville, le transport, le social et les frontières sont traités et, montrent le dynamisme et la vitalité de la recherche géographique en Côte-d'Ivoire.

Les trois premiers articles s'intéressent à l'espace littoral, maritime et lagunaire de la Côte-d'Ivoire.

Le littoral d'Assinie en Côte-d'Ivoire, entre dynamique et aménagement décrit une plage en équilibre sédimentaire annuel et même pluriannuel. C'est un atout considérable, mais dégradé par l'implantation d'équipements touristiques anarchiques. Ceux situés à moins de 100 m de la ligne de contact terre-mer, en toute méconnaissance de la dynamique saisonnière, enregistrent des endommagements. Pourtant, cet espace fait l'objet d'un plan ambitieux d'aménagement touristique, avec des hôtels et quelques résidences secondaires. Les implantations touristiques se justifient par la beauté du site. On comprend le souci des autorités, pressées par les hôteliers, de vouloir préserver leurs équipements. Mais, la construction d'ouvrages de défense doit être précédée d'une étude sérieuse sur le modelé physique car l'expérience montre que les ouvrages de protection ont parfois des conséquences négatives sur la dynamique côtière.

Une réflexion sur *La pêche maritime face à la piraterie halieutique* présente une situation inquiétante au niveau de la pêche maritime. En Côte-d'Ivoire, celle-ci se pratique sur une ZEE de 200 000 km² et à partir d'un littoral long d'environ 550 km. Cependant, la pêche maritime est menacée par des pratiques de pirateries halieutiques qui détruisent l'écosystème, déstabili-

1. Maître de Conférences, Université de Cocody, Abidjan.

sent le socio-système mis en place par les pêcheurs, et portent parfois atteinte à la vie des pêcheurs ou des autorités chargées de la surveillance des côtes. Cette situation est le fait de navires étrangers battant pavillon de complaisance, mais également de navires de pêche industrielle battant pavillon ivoirien. Des réactions sporadiques des officiels responsables du secteur halieutique face aux manquements les plus médiatiques, ralentissent pendant un moment les activités de pêche illégale, non réglementée et non déclarée. Toutefois, celles-ci reprennent de plus belle, faute de moyens pour mettre en place une stratégie cohérente de protection de la ZEE et des ressources biologiques qui s'y trouvent. Si une solution rapide n'est pas apportée à ce fléau, cela pourrait porter une grave atteinte au développement durable de l'activité de pêche maritime et avoir de ce fait un impact négatif sur la sécurité alimentaire des Ivoiriens.

Une *Étude comparée des stratégies d'exploitation des plans d'eau lagunaire de Côte-d'Ivoire* termine cette série d'articles sur la mer et le littoral. Le système lagunaire ivoirien est présenté et décrit. Ces lagunes représentent de vastes espaces où les populations riveraines exerçaient préférentiellement leurs activités économiques. L'intérêt porté à ces plans d'eau a conduit à une appropriation des eaux lagunaires par les riverains qui en tiraient l'essentiel de leur revenu. Cependant, avec l'avènement de l'économie de plantation et l'apparition de nouvelles spéculations plus rentables, les familles autochtones riveraines de certaines lagunes ont abandonné leur droit aux mains de la chefferie traditionnelle qui s'est trouvée dans la position d'organiser et de réglementer l'accès à l'eau. Sur les quatre lagunes, on identifie trois principaux systèmes d'exploitation. En lagunes N'Gni de Fresco et en lagune Ébrié, le système le plus répandu est la gestion exclusive de l'accès à l'eau par la chefferie villageoise. En lagune de Grand-Lahou, la gestion est mixte et implique la chefferie et les familles riveraines. En lagune Aby, le système de gestion est caractérisé par une collaboration étroite entre la chefferie traditionnelle et l'administration des pêches. Les systèmes d'exploitation mis en œuvre présentent sans aucun doute un intérêt économique pour les organisations traditionnelles mais offrent également un avantage pour la protection de l'environnement lagunaire. Il convient cependant de relever que ces systèmes dont l'objectif est le plus souvent d'améliorer les revenus des riverains ne respectent pas toujours les normes de développement durable, seuls gages d'une pérennité de l'exploitation des plans d'eau lagunaires.

Une contribution sur *l'Invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor* fait la transition avec l'espace continental. Avec plus de 65 % des parts de marché de vente des véhicules en 2008, la filière des voitures d'occasion en Côte-d'Ivoire est devenue un secteur dynamique depuis la libéralisation en 1996 à l'impor-

tation des voitures de tourisme usagées. En renforçant la compétitivité du port d'Abidjan, la mesure a considérablement réduit les longues files de voitures en provenance notamment de Cotonou et de Lomé, véritables plaques tournantes de ce commerce en Afrique de l'Ouest. Occasionnelle et artisanale à ses débuts, la filière est en passe de se formaliser. L'État a conçu pour le secteur un cadre réglementaire et des structures de contrôle. Il est devenu un secteur économique florissant avec des réseaux bien tissés et des correspondants bien installés. Activité génératrice de revenus tant pour les hommes d'affaires que pour les finances publiques, la vente de voitures d'occasion représente également une aubaine pour les populations des pays développés comme pour ceux en développement. Cependant, l'ampleur de l'invasion des véhicules d'occasion a aussi des conséquences environnementales et sanitaires notables dont ne tiennent pas compte *a priori* les clients.

On sait que la Côte-d'Ivoire, pays longtemps peu urbanisé, se singularise par la rapidité de la croissance du nombre de ses citoyens depuis les années 1950. Alors que la décennie 1980 et le début des années 1990 avaient vu le mouvement se ralentir, les événements de la décennie 2000 ont eu pour effet, semble-t-il, une reprise très nette de la croissance urbaine, en particulier à Abidjan. Cela engendre diverses situations et des problèmes qui seront étudiés dans les trois articles suivants.

Le développement d'une mégapole comme Abidjan entraîne des problèmes de transport des populations. Dans une analyse sur *Le rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan*, I. Kassidjodjo explique que la baisse de régime de l'entreprise d'autobus à Abidjan s'inscrit dans une tendance régionale, notamment subsaharienne. Celle-ci a vu entrer en décrépitude tous les systèmes de transports collectifs d'autobus et une prise en charge partielle ou totale de la demande par des services populaires. L'urbanisation de ces villes, surtout les plus grandes agglomérations, constitue un obstacle pour les entreprises conventionnelles qui ne peuvent pas ajuster leur offre à une demande sans cesse croissante. À Abidjan, le schéma d'intégration urbaine du service public de transport ne s'est révélé ni durable ni satisfaisant, comme en témoignent nombre de quartiers périphériques exclus du réseau d'autobus. Il existe de multiples causes à cet état de fait, comme les difficultés budgétaires de l'entreprise de transport, la crise économique de l'État, etc. Les conséquences de cette situation se ressentent sur l'ensemble du réseau d'autobus avec une offre, même dans les quartiers centraux, de moins en moins satisfaisante et une prise en charge par les transports populaires en plein essor. Ces transports s'imposent depuis peu comme le mode de transport dominant dans l'agglomération abidjanaise et jouent désormais un rôle non moins important dans le processus d'urbanisation.

Dans la ville d’Abidjan se développent des activités commerciales dont l’une des plus en vue est l’essor de la téléphonie mobile. M. Touré dans une réflexion sur *Logique des contrats et réalité du marché : la filière de la grande distribution des cartes de recharge téléphoniques*, montre que les acteurs de la nouvelle filière de distribution des cartes de recharges prépayées, fille du boom du téléphone portable en Côte-d’Ivoire, sont dans une phase de transition. La reconversion à laquelle ils sont contraints depuis 2008 les soumet à des recompositions institutionnelles et territoriales. Ils devront sortir du modèle initial de la distribution multimarque à la rentabilité incertaine dans un marché très concurrentiel pour évoluer vers un modèle d’exclusivité plus sécurisant. Le partenariat entre la société KTC et l’opérateur *Orange Côte-d’Ivoire* est illustratif des premiers signaux des évolutions observables dans la filière avec de nouvelles formes de territorialité dans la trame urbaine.

Le développement rapide d’Abidjan a pour corollaire une insécurité que K.L. Atta analyse dans une contribution sur *L’insécurité dans l’agglomération abidjanaise et son impact sur les cadres de vie et de travail*. Il décrit la crise économique que connaît la Côte-d’Ivoire depuis 1980, et qui s’accroît chaque jour. En effet, elle s’est doublée à partir de 1999 d’un coup d’État et en 2002 d’une crise politico-militaire née de profondes divergences sur des problèmes identitaires et de gouvernance. La guerre de rébellion, qui en a découlé, a entraîné la partition du pays en deux zones. Cette situation a plongé Abidjan, la principale ville du pays, dans une spirale de violences, de pauvreté et de chômage. La précarité des conditions de vie a fait d’Abidjan, une ville cruelle, une ville à risques, minée par l’insécurité. L’obsession sécuritaire qui étreint la ville a entraîné de profondes mutations des cadres de vie et de travail et partant du paysage urbain.

La série des deux articles suivants va s’intéresser à l’accès aux soins des populations d’un département de l’intérieur du pays ainsi qu’à l’évolution de la frontière nord.

Dans un article sur *L’accessibilité des populations rurales aux soins de santé dans le département d’Abengourou (Côte-d’Ivoire)*, K. Aka indique que les populations rurales éprouvent des difficultés à accéder aux soins de santé. Son étude a pour objet de diagnostiquer les problèmes qui entravent l’accès aux soins de santé des personnes vivant en milieu rural dans le département d’Abengourou et de proposer quelques solutions. Elle s’articule autour de trois points. Le premier point examine la répartition de la population et des structures sanitaires fonctionnelles sur l’ensemble du territoire départemental. Le deuxième point analyse les facteurs socio-économiques qui empêchent les populations rurales d’accéder aux soins de santé. Enfin, le troisième point est

une série de propositions visant à améliorer l'accès aux soins de santé dans le département d'Abengourou.

Et enfin D.A.D. Nassa, dans une étude sur *les frontières nord de la Côte-d'Ivoire dans un contexte de crise* soutient que, traditionnellement, la frontière est définie comme une ligne marquant la fin et le début des territoires des États. Dans le nord de la Côte-d'Ivoire, les frontières ont été délocalisées, démultipliées, changeant de fait la signification de la souveraineté de l'État. Pourtant, les frontières léguées dans le contexte colonial supplantent toutes les autres. Elles sont de plus en plus fonctionnalisées, malgré l'existence de frontières supranationales et de crises. Dans les zones transfrontalières du nord de la Côte-d'Ivoire, le commerce légal ou de transgression connaît un vrai dynamisme, se faisant l'écho de la rencontre de plusieurs politiques économiques provenant des États voisins et exploitées par les populations. La combinaison de tous ces facteurs arrive à produire des territoires atypiques dans ces zones frontalières.