



***Revue de Géographie
Tropicale et d'Environnement***

1 - 2016

ISSN: 1817-5589

REVUE DE GEOGRAPHIE TROPICALE ET D'ENVIRONNEMENT (GEOTROPE)

La *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement* est une revue scientifique à vocation internationale qui publie en français et exceptionnellement en anglais, des articles scientifiques originaux, des articles de synthèses bibliographiques qui couvrent les différents aspects de la géographie tropicale et de l'environnement tropical. Les articles devront être rédigés de manière à permettre une utilisation pédagogique et/ou à aider des étudiants ou des non spécialistes à rassembler une documentation de base. De courtes notes, correspondant à des résultats préliminaires ou à des recherches en cours, peuvent également être publiées.

SECRETARIAT DE PUBLICATION

Directeur de publication : EDUCI

Rédacteur en chef : Prof. Céline Yolande KOFFIE BIKPO

Rédacteur en chef chargé du suivi aux EDUCI : Dr. NASSA Dabié Désiré Axel

Secrétariat de rédaction chargé de la correction :

1- Dr. KASSI Irène épse DJODJO

2- Dr. ATTA Kouakou Jean Marie

3- Dr DIABAGATE Abou

Périodicité de publication : Semestrielle (2 numéros chaque année)

COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

ALOKO N. Jérôme (Université FHB de Cocody-Abidjan) – ANOH Kouassi Paul (Université FHB de Cocody-Abidjan) - AKIBODE A. Koffi (Université de Lomé)- BASSET Thomas (University of Illinois at Urbana – Champaign) – BIEMI Jean (Université FHB de Cocody-Abidjan) – OUEDRAOGO François de Charles (Université de Ouagadougou) – ROPIVIA Jean Louis (Université de Gabon) – BERTON Effouemé Yolande (Université du Congo) – DZIWONOU Yao (Université de Lomé) – AFFOU Yapi (Université FHB de Cocody-Abidjan) – POTTIER Patrick (Université de Nantes – France) – ROBIN Marc (Université de Nantes – France) –YAPI Diahou Alphonse (Paris VIII) – Jean Luc PIERMAY (Université de Strasbourg).

Numéro : 1 - 2016

Dépôt légal : n° 11311, 2^{ème} trimestre 2016

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous les pays.

Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

BP V 34 Abidjan - Téléphone : (225) 42 12 90 90

E-mail : educiabj@yahoo.fr

SOMMAIRE

Serge Fidèle ASSOUMAN, Moussa KONE, Bi Zuéli KOLI, Morphologie du paysage, variabilité pluviométrique et aménagement de la plaine alluviale de la Bagoé : l'exemple de Guinguerini au nord de la Côte d'Ivoire.....	5
Lazare TIA et Mamoutou TOURE, Construction du barrage hydro-électrique de Buyo et marginalisation des minorités du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire.....	18
ANI Yao Thierry, KABLAN N'guessan Hassy Joseph, KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire.....	29
KRA Koffi Siméon, Le développement de la pêche en Côte d'Ivoire : le cas de la pêche continentale dans la sous-préfecture de Guessabo.....	37
YEO Lanzéni, COULIBALY Tiécoura Hamed, KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, Incidence du certificat de provenance des produits vivriers sur la sécurité alimentaire dans la ville de Korhogo.....	46
N'KERE Komi, Ville et commerce : l'étude des lieux de vente spécialisés dans l'agglomération de Lomé.....	56
GOGBE Téré, DIABAGATE Abou, TRAORE Kinakpefan Michel, Cartographie de la vulnérabilité intrinsèque de la population de la ville de San-pédro (Côte d'Ivoire).....	66
Aimé Kouassi YAO, N'dri Germain APHING-KOUASSI, Essai d'aménagement intégré pour une nouvelle forme de tourisme émergent autour du Parc National des Îles Éhotilé (PNIE).....	76
Hervé A. KOMBIENI, Technologies de l'information et de la communication : contribution à l'amélioration des conditions de vie des populations à Parakou (Bénin).....	85
Benjamin ALLAGBE, Odilon EDEA, Problématique des micro-entreprises de transport collectif interurbain dans le doublet Cotonou-Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest.....	98
KOUADIO Adou François, KRA Kouadio Joseph, KOFFI Yéboué Stéphane Koiss, Les élections locales de 2013 en Côte d'Ivoire, entre perte d'influence des partis politiques et triomphe des indépendants.....	111
Recommandations aux auteurs	

MORPHOLOGIE DU PAYSAGE, VARIABILITE PLUVIOMETRIQUE ET AMENAGEMENT DE LA PLAINE ALLUVIALE DE LA BAGOÉ : L'EXEMPLE DE GINGUERINI AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE

Serge Fidèle ASSOUMAN¹, Maître-Assistant : assoumanfidle@yahoo.fr

Moussa KONE², Assistant : moussakci@yahoo.fr

Bi Zuéli KOLI², Professeur titulaire : z_kolibi@yahoo.fr

1- Université Péléforo Gon Coulibaly de Korhogo

2- Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan

RÉSUMÉ

La plaine alluviale de la Bagoé présente des difficultés de mise en valeur agricole pour les populations rurales de Guinguérini (Boundiali). La surface du sol est défraîchie et les végétaux dans leur grande majorité, s'assèchent. Cet état de fait se constate également au niveau des plantes cultivées. Les points focaux de l'exploration concernent l'état du sol à travers la réalisation de relevés pédologiques, des prélèvements réalisés sur des sites sélectionnés à partir de l'aspect des végétaux et des denrées cultivées. Ces prélèvements ont été complétés par des entretiens groupés avec les acteurs des sites, ainsi que des graphiques réalisés par les services de l'ANADER à partir de relevés pluviométriques de la station de Boundiali montrant la situation climatique de ces dernières années.

Il ressort de cette étude que l'état actuel de la plaine alluviale de la Bagoé est la résultante de la combinaison de facteurs morphologiques, climatiques, pédologiques et les techniques de mise en valeur agricole de l'espace qui demeurent encore traditionnelles. L'amélioration des rendements des parcelles exploitées dans un tel contexte apparaît liée aux aménagements agricoles nécessaires pour mobiliser et contrôler l'eau.

Mots-clés : Bagoé, Nord de la Côte d'Ivoire, Plaine alluviale, Récession pluviométrique, Aménagement agricole.

ABSTRACT

The Bagoé watershed presents land use difficulties for the rural populations of Guinguérini (Boundiali). The soil surface is faded and the vegetation in its majority is drying. This fact is also observed at the cultivated crops level. To further understanding about such a situation, a research team conducted an investigation mission. Main points of the exploration concern the analysis of the soil through pedological plots. Soil samples were collected in sites selected using vegetation aspects and crops cultivated criteria. These samples were completed by group interviews with the actors of the sites and graphics realized by ANADER from rainfall data of the Boundiali station showing the climatic situation of the last years.

It stands out from this approach that the current state of the Bagoé watershed results from the combination of morphological, climatic, pedological factors and land use technics used in the area are still archaic. The improvement of yields of exploited parcels in such a context is dependant on the agricultural management that mobilizes and control water.

Keywords: Bagoé, Northern Côte d'Ivoire, Watershed, Rainfall decline, agricultural land management.

INTRODUCTION

Face à l'accroissement des activités agricoles, l'accès à l'eau est devenu une préoccupation majeure pour les populations locales dans le Nord de la Côte d'Ivoire en général et dans le secteur de Boundiali en particulier. Les activités des agriculteurs, éleveurs et pêcheurs sont soumises aux contraintes des aléas climatiques et morpho-pédologiques. De même, les rendements des cultures sont liés aussi bien aux aptitudes culturales des sols qu'à l'état des saisons sèche et pluvieuse. Cette situation se trouve aggravée par le déficit voire l'absence d'aménagements hydro-agricoles dans ce secteur.

L'état de Côte d'Ivoire a initié pendant la décennie 1970 dans le Nord ivoirien, la réalisation de plus de deux cents (200) barrages hydro-agricoles et pastoraux dans le but de faciliter l'accès à l'eau et favoriser les aménagements locaux de périmètres exploitables pour l'ensemble des activités de l'agriculture (Cecchi, 2007). La présence de ces ouvrages a entraîné des aménagements agricoles importants, notamment pour la riziculture irriguée et la production maraîchère (Cecchi, 2007 ; Assouman, 2012).

Dans le secteur de l'étude, ce type d'aménagement hydraulique n'existe pas. En dépit de la présence du cours d'eau de la Bagoé, les agriculteurs et éleveurs éprouvent des difficultés de rentabilité de leurs activités dans la plaine alluviale du bassin versant de la Bagoé au niveau du village de Guinguérini. Pourquoi, alors que cette plaine est traversée par la vallée du fleuve de la Bagoé, on observe une sécheresse de l'état de sa surface ?

L'objectif de cet article est (1) de mettre en évidence les corrélations qui existent entre la morphologie de l'espace et le système de drainage sur les aménagements agricoles dans la plaine alluviale de la Bagoé et (2) d'exposer leurs conséquences actuelles sur la vie de la population. Le village de Guinguérini a été choisi comme le site de recherche pour cette étude.

DONNEES ET MÉTHODES

LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU SECTEUR D'ÉTUDE

Le secteur de l'étude est localisé dans le finage de Guinguérini, situé à 11 kilomètres à l'Ouest de Boundiali, entre les latitudes 9°14 et 9°53 N et les longitudes 6°4 et 7°6 W au Nord-ouest de la Côte d'Ivoire (Girard, 1961). Cette zone appartient à l'espace de la plaine alluviale de la Bagoé, un affluent du Niger. La zone de recherche est limitée par Madi-nani à l'Ouest, Boundiali à l'Est, Kouto au Nord et couvre une superficie de 1042 km² (Figure 1). Elle est drainée par la Bagoé qui est alimentée par des nombreux ruisseaux qui prennent leur source dans les massifs du Nord-ouest ivoirien et a un écoulement Sud-Nord en direction du Baní dans lequel il se jette sur le territoire malien.

Le climat du secteur d'étude est marqué par deux saisons à savoir une longue saison sèche de novembre à avril, (Girard, 1961) et une saison pluvieuse de mai à octobre. Le maximum de crue annuelle s'observe généralement entre fin août et début octobre (Sources).

La végétation est constituée de savane arborée, arbustive ou herbeuse (Adja *et al.* 2009). La géologie du secteur d'étude se compose de granite et de roches vertes, témoin du prolongement de la dorsale guinéenne. Le matériel pédologique est ferrugineux de type tropical sur les sommets et versants d'interfluves. Dans les bas-fonds, ce sont des sols hydromorphes à gley qui favorisent la culture irriguée.

Les populations locales sont les Gur dont les Sénoufo constituent le principal groupe ethnique. L'activité principale est l'agriculture. Les produits cultivés sont le plus souvent le coton, le riz de bas-fond ou riz irrigué, le riz pluvial ou de plateau et le maïs. Mais depuis quelques années, les cultures maraîchères prennent de l'ampleur dans ces zones, notamment dans les plaines alluviales.

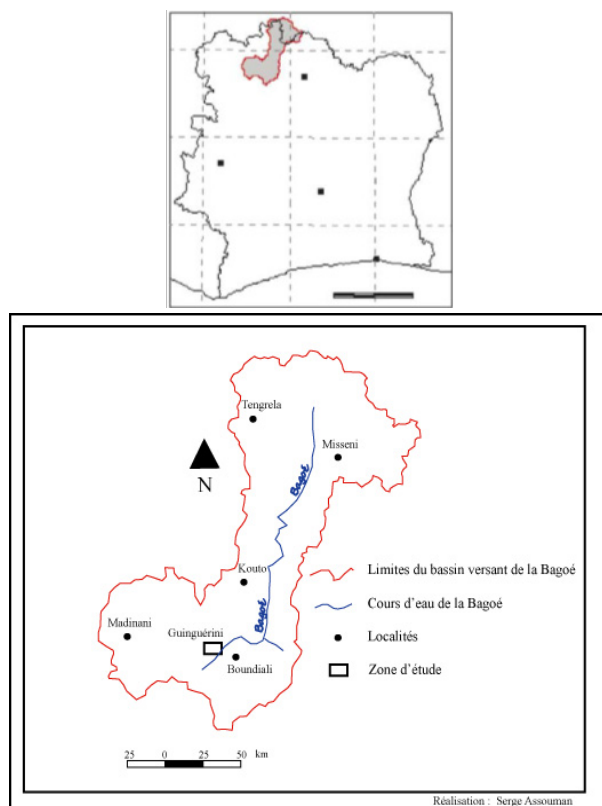


Figure 1 : Localisation du secteur de l'étude

LES DONNÉES DE BASE

Les données utilisées sont de plusieurs natures. Ce sont d'abord des données physiques (morphologie du bassin-versant de la Bagoé et des données pluviométriques) ; ensuite des données cartographiques et enfin, des données issues d'entretiens avec les agriculteurs et les représentants de l'ANADER.

Les données relatives à la morphologie de l'espace sont issues de la documentation et de carte topographique de Boundiali Feuille 3b (IGCI, 1986) à 1/50000. Des relevés pédologiques ont été réalisés pour étudier les horizons pédologiques sur les versants de la plaine alluviale de la Bagoé. Les données pluviométriques sont issues de l'analyse des relevés pluviométriques de l'antenne de l'ANADER de Boundiali. Elles portent sur les années 2012 et 2013.

Dans le but d'étudier le comportement du bassin versant de la Bagoé en 1960 et 1962, Girard (Girard,

1961 et 1964) s'est limité aux données climatiques des années en cours. Ardoïn (2000) a eu recours quelque fois aux données de 4 années consécutives pour exposer les résultats de ses analyses portant sur l'évapotranspiration et la relation pluie-débit. Par ailleurs, il est sans conteste que le changement climatique en cours se manifeste à travers une baisse constante de la pluviométrie depuis une trentaine d'années dans les régions septentrionales de la Côte d'Ivoire (Bigot, 2004 ; Brou, 2005 ; Kouassi, 2006). En conséquence, mettre l'accent sur les deux années 2012 et 2013 a pour intérêt de montrer non seulement l'ampleur de variabilité de la pluviométrie annuelle mais également ses conséquences immédiates à la fois sur l'état de surface d'un bassin versant et sur les pratiques agricoles et pastorales des populations locales d'un espace rural.

Les sites visités ont été géoréférencés et cartographiés. Le choix des sites se fonde sur le constat du contraste entre la fertilité du sol (sol limoneux) du lit majeur de la Bagoé d'une part et d'autre part, la sécheresse des parcelles et la faiblesse des rendements.

Lors de la visite de terrain, des entretiens groupés ont été menées avec des agriculteurs pris individuellement (12, rencontrés sur les parcelles), les groupes d'agriculteurs (4 groupes constitués : les riziculteurs, les producteurs de maraîchers, les producteurs d'autres denrées telles que le maïs, le mil et l'anacarde et le groupe des éleveurs exclusifs. Ce sont 3 Peulh résidents dans le village et possédant les cheptels les plus importants) et l'ANADER à l'aide d'un guide d'entretien relatif aux pratiques agricoles, spéculations, contraintes d'exploitation et taux de fertilité des sols dans les parcelles.

LA COLLECTE ET LE TRAITEMENT DES DONNÉES

Les relevés pédologiques ont fourni l'organisation des horizons pédologiques et leurs caractéristiques respectives dont l'épaisseur, la texture, la couleur et la qualité du drainage.

Les relevés pluviométriques des années 2012 et 2013 sont mis en relation avec le comportement de l'eau de surface et de la nappe phréatique pour comprendre l'approvisionnement en eau, essentiel pour maintenir les propriétés du sol dans le bassin versant.

Les points répertoriés par GPS sont présentés dans un tableau récapitulatif organisé en quatre colonnes: le point représenté par un code chiffré, le numéro du site visité, l'identité du site et les coordonnées latitude/longitude. Les résultats de ce traitement aboutissent à une cartographie du secteur à partir d'un logiciel approprié. Il s'agit du logiciel Arc View 3.2. Ces sites ont fait également l'objet de prises de vue pour l'illustration (Photo 1). Les entretiens groupés ont été menés autour des thèmes concernant les aménagements entrepris ou en cours de réalisation, les difficultés liées à la fertilité du sol dans la plaine alluviale, les effets du climat, notamment la pluie et la température sur les activités, l'existence ou non de conflits entre agriculteurs et éleveurs. Enfin, les entretiens ont porté sur les cultures pratiquées.

RÉSULTATS

LAMORPHOLOGIE DELAPLAINE INONDABLE DE LA BAGOÉ ET SES ENVIRONS

Le relief autour de la plaine est constitué d'un ensemble de collines, de dômes cristallins et d'inselbergs sur une pénéplaine d'altitude 400 - 450 m avec des pics de 600 m. Ce relief s'adoucit au Nord et à l'Est de la plaine (Photo 1).



Photo 1 : La plaine alluviale de la vallée de la Bagoé et son utilisation.

Au premier plan, une jachère donne accès à une parcelle de riz irrigué. En arrière-plan un dôme granitique constitue la limite de la plaine. (Photo : Serge Assouman, Novembre 2013)

Le bassin-versant de la Bagoé présente de larges plaines d'inondation encaissées par le lit mineur de la Bagoé dont la pente moyenne est comprise entre 0,2 et 1% avec une inclinaison dans le sens sud-nord en direction de Kouto. Les sols sont argileux en profondeur, très acides et évolués, présents généralement dans les topographies faiblement ondulées, liés à un climat tropical humide (Thiébault, 2010).

DESCRIPTION MORPHOLOGIQUE DES SOLS DU SITE DE BOUNDIALI

Les relevés pédologiques réalisées au niveau de la plaine alluviale, mettent en évidence un matériau pédologique structuré en couches composées en surface de 20 cm de limon de couleur brun à ocre clair qui repose sur environ 1 m de sable qui évolue vers une texture sablo-argileuse. La couche la plus en profondeur est de l'argile. C'est à ce niveau que l'on rencontre la nappe souterraine. D'autres relevés ont été réalisés sur l'interfluve en aval de la plaine. Des échantillons ont été prélevés et récapitulés dans le tableau 1. Pour l'intérêt que suscite la plaine, l'accent a été mis sur les données pédologiques de la plaine au niveau des terres du village de Guinguérini. Le tableau 2 résume ces données.

Tableau I : Répartition du nombre d'échantillons de sol du site de Boundiali

Profondeur (cm)	Système A	Système B	Système C	Système D	Système E	S/total 1	Total Boundiali
0-20	3	3	3	3	3	15	30
20-40	3	3	3	3	3	15	

Système A : Champs riz bas de versant ; **Système B** : jachère bas-fond bas versant; **Système C** : champs anacarde mi-versant ; **système D** : champs coton haut de versant ; **système E** : jachère longue durée haut de versant.

Tableau II : Récapitulatif des horizons des sols de la plaine alluviale de la Bagoé et leurs caractéristiques.

Position topographique	Bas de versant végétation : herbacée
Coordonnées géographiques et altitude	09°31'72.0"N Altitude : 379 m 006°36'00,5"O
Type de sol	Sol hydromorphe à faciès rajeuni surmonté d'un horizon humifère
0 – 7 cm	Horizon humifère, frais, brun (7,5 YR 3/1) ; sablo limoneux (sable fin) ; structure polyédrique à tendance grumeleuse, meuble, poreux, nombreuse racine millimétriques d'orientation sub horizontale, transition diffuse, classe de drainage 3 ; horizon AB (30 % argile)
7-20 cm	Horizon brun (7,5 YR 3/2) tacheté rouille (2,5 YR 4/4), moyennement humifère, argilo sableuse à sable fin et grossier, massive à polyédrique sub-anguleuse, très nombreuses racines centimétrique et millimétrique d'orientation subhorizontale (50 – 60 % argile) ; classe de drainage 5 ; horizon B 11
20-35 m	Horizon tacheté rouille jaune or ; apparemment non humifère ; frais, texture sablo-argileuse ; assez nombreuses racines millimétrique et centimétriques d'orientation subhorizontale ; structure massive à polyédrique sub-anguleuses, peu poreux, cohérent ; horizon A2
35-56 cm	Horizon tacheté rouille (2,5YR 4/4), grisâtre (10 YR 6/2) ; apparemment pas humifère, argilo sableux ; structure massive à polyédrique sub-anguleuse, peu poreux, cohérent, quelques racines millimétrique d'orientation sub horizontale ; classe de drainage 7, limite progressive horizon B22 (50 – 60% argile)
56 – 90 cm	Horizon grisâtre (7,5 YR 7/1) tacheté rouille (7,5 YR 5/6), noirâtre (7,5 YR 2,5/1) ; apparemment non humifère, frais, argilo-sableuses à sable fin, structure massive à polyédrique sub-anguleuse, rares racines millimétriques d'orientation subhorizontale, peu poreux

Source : Mission ILWAC, Octobre 2013

LES RELEVÉS PLUVIOMÉTRIQUES DE LA RÉGION DE BOUNDIALI EN 2012 ET 2013

En 2012, au niveau de Boundiali, les mois d'avril et octobre marquent respectivement le début et la fin de la saison des pluies (entre 100 et 150 mm de pluie) qui s'étend de mai à septembre (plus de 150 mm de pluie) avec un pic en septembre (entre 350 et 400 mm de pluie). De novembre à mars, la hauteur des pluies n'est guère supérieure à 20 mm ; C'est la saison sèche avec le régime de l'harmattan (Figure 2).

En 2013, en dehors des mois d'août et septembre, la pluviométrie enregistre des hauteurs mensuelles inférieures à 150 mm. Les mois de novembre à février sont les plus secs et marquent la saison sèche. La saison des pluies se concentre sur deux mois ; inversement il est très peu tombé la pluie entre mars (début présumé de la saison des pluies) et octobre, fin de la saison des pluies) (Figure 3).

Mois	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept	Octobre	Nov.	Déc.
Hauteurs de pluies (mm)	0	5	2	100	200	160	270	320	380	120	10	5

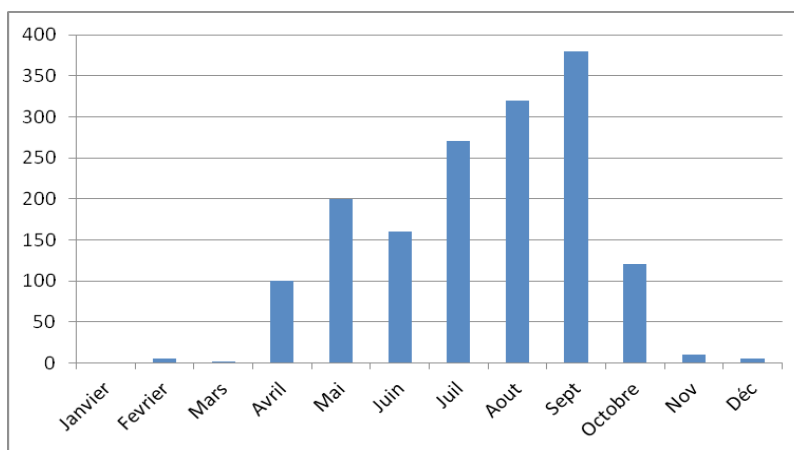


Figure 2 : Pluviométrie de Boundiali en 2012 (Source : ANADER Boundiali, 2013)

Mois	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept	Octobre	Nov.	Déc.
Hauteurs de pluies (mm)	0	5	110	50	130	65	80	370	220	50	0	0

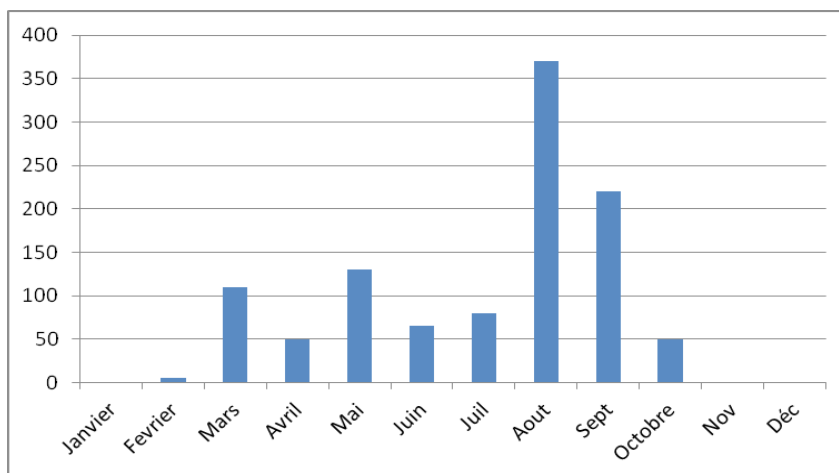


Figure 3 : Pluviométrie de Boundiali en 2013 (Source : ANADER Boundiali, 2013)

Les difficultés liées à la mise en valeur agricole des parcelles

En vue de comprendre le rapport entre le système de drainage et l'état de surface de la plaine alluviale les sites visités ont été répertoriés dans le tableau II.

Tableau II : Récapitulatif des points référencés lors de la visite des sites de l'étude.

Code point	Site	Désignation	Coordonnées
279	Site 1	Périmètres maraîchers	N 09°32'18» W 06°35'55»
280	Site 1	Parcelle de riz	N 09°32'17» W 06°35'50»
283	Site 2	Aménagement GTZ	N 09°32'04» W 06°36'05»
284	Site 3	Parcelle de riz du chef du village	N 09°32'01» W 06°36'06»
285	Site 3	Parc à bœuf	N 09°32'08» W 06°36'03»
296	Site 4	Aval de la plaine alluviale	N 09°32'05» W 06°34'26»

Les acteurs rencontrés au cours des entretiens ont été classés en 3 catégories. Les résultats sont consignés dans le tableau III:

Tableau III : Récapitulatif des résultats des entretiens avec les acteurs de l'agriculture à Boundiali

Acteurs	Aménagement	Fertilité	Climat	Conflits	Produit cultivé
Service publique	N	O	N	O	O
Groupement	N	O	N	N	N
Exploitant individuel	N	O	N	O	N

O = Oui ; N = Non

Pour l'ensemble des acteurs (12 agriculteurs individuels, 3 groupes d'agriculteurs et 1 groupe d'éleveurs, la délégation de l'ANADER représenté par M. Koné, agent), la fertilité du sol ne constitue en aucun cas un obstacle à la mise en valeur des parcelles dans le bassin versant de la Bagoé. Inversement, tous s'accordent sur la nécessité d'entreprendre des aménagements de cet espace afin de le rendre plus accessible à l'exploitation agricole.

Au niveau des obstacles, les avis sont partagés. Pour 60% des acteurs, notamment ceux du service d'encadrement et les exploitants individuels, les conflits entre agriculteurs et éleveurs constituent un obstacle à la pratique agricole tandis que les exploitants en groupement dont les éleveurs affirment le contraire. Dans tous les cas, les exploitants, qu'ils soient en groupement ou pas, avouent que les difficultés liées à leurs activités ne concernent en rien

les produits cultivés. Pour les services d'encadrement par contre, l'une des difficultés réside dans les semences utilisées.

DISCUSSIONS

LES EFFETS DE LA VARIABILITÉ PLUVIOMÉTRIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT HYDROLOGIQUE DU BASSIN VERSANT DE LA BAGOÉ

Il est nécessaire que les études menées sur le bassin versant de la Bagoé soient actualisées car l'un des principaux auteurs (Girard 1961, 1964) a entrepris des études qui datent aujourd'hui d'une cinquantaine d'années. Elles couvrent les années 1960 et 1962. Mais plus récemment, une étude a été menée sur les bassins versants des fleuves de Côte d'Ivoire dans leur ensemble (Ardoin, 2000).

Elle tend à mettre l'accent sur le comportement des cours d'eau dans les bassins versants sans toutefois accorder un point d'honneur aux rapports entre ces bassins versants, ces cours d'eau et les populations locales qui les exploitent ou en bénéficient.

Dans la plaine de Guinguérini, le cours de la Bagoé ne comporte pas d'ouvrage à caractère hydraulique ou hydro-agricole. Le cours d'eau n'est donc contrarié que par des contraintes d'ordre physique, climatique ou hydrologique. Mais en revanche, l'inclinaison relative de l'espace favorise un débit important de l'eau de la rivière.

Au niveau climatique, une récession pluviométrique influe sur la ressource en eau et se manifeste par la baisse de plus en plus marquée du débit de la Bagoé et des cours d'eau qui l'alimentent ainsi que du niveau des nappes phréatiques. Les eaux souterraines sont de moins en moins alimentées. Ce qui pose le problème de la fertilité réelle des sols qui s'assèchent régulièrement par manque d'eau.

Le rapport de ce qui précède avec la morphologie du bassin-versant de la Bagoé vient des pentes qui interviennent dans le ruissellement des eaux aussi bien en surface qu'en profondeur. Les pentes sont relativement importantes et les sols du bassin-versant sont épais mais très perméables dans les horizons supérieurs ; favorisant ainsi le ruissellement et l'infiltration rapides des eaux pluviales. Par conséquent, les débits seraient importants dans les conditions optimales de pluviométrie (Girard, 1964) ; ce qui n'est pas le cas ces dernières années. La baisse généralisée de la pluviométrie ne permet donc pas à l'espace du bassin versant de la Bagoé, d'être convenablement drainé et cela a une répercussion immédiate sur l'état de sa surface.

L'encaissement de la vallée est importante ; la surface de la plaine est alors privée d'eau et le limon, couche pédologique superficielle d'épaisseur relativement importante (20 cm), qui témoigne de ce que la plaine est une zone de lit majeur s'assèche et devient friable au toucher une fois l'espace asséché. La présence de l'humus constitué à partir des détritux végétaux et les racines des plantes qui favorisent l'agrégation des particules meubles du sol ne suffisent pas à retenir l'eau qui arrive à la surface de la

plaine. Le sol perd ainsi la capacité de rétention en eau nécessaire pour l'approvisionnement des végétaux. Bien que la couche sous-jacente en profondeur (Horizon C) soit d'argile, avec sa propriété physique d'imperméabilité et qui retient l'eau d'infiltration, les végétaux tels que les graminées ne sont pas pourvues de racines capables de s'infiltrer à cette profondeur pour capter l'eau retenue par l'argile. Les plantes privées de l'eau de pluie consécutive à une baisse drastique de la pluviométrie, sont soumises à la chaleur permanente qui finit par les dessécher. Quoique l'évapotranspiration soit intéressante comme indicateur de la sécheresse, elle est « *une donnée très difficile à obtenir dans la zone étudiée* (Nord de la Côte d'Ivoire). *La plupart des stations météorologiques ne sont pas des stations synoptiques* » (Ardoin, 2000). L'analyse se fonde donc sur les relevés pluviométriques annuels dont ceux relatifs à quelques années sont disponibles. Les produits cultivés par l'homme sont exposés au même titre à la chaleur, qui finalement, détruit les récoltes des paysans.

LES EFFETS DE LA VARIABILITÉ PLUVIOMÉTRIQUE SUR LES ACTIVITÉS AGRICOLES

De nombreuses études ont été menées sur la question qui montrent les impacts de la variabilité pluviométrique sur la pratique des activités liées à l'agriculture (Bigot S., 2004 ; Brou Y.T., et al., 2005 ; Vano et al, 2013). Cette variabilité se manifeste par la baisse importante de la pluviosité et une prolongation des saisons sèches, comme présentées par les graphiques des relevés pluviométriques de Boundiali en 2012 et 2013. Les baisses constatées constituent une illustration de la récession climatique de ces trente dernières années (Brou, 2005, Kouassi, 2006). On observe également une baisse du débit des cours d'eau et du niveau des nappes phréatiques. Au niveau local, on observe un décalage des calendriers agricoles des populations rurales. Les barrages agropastoraux et les cours d'eau permanents tels que la Bagoé restent les points principaux d'approvisionnement en eau aussi bien pour l'agriculture que pour l'abreuvement des bêtes. Quatre sites ont été étudiés et cartographiés (Figure 4). Ce sont deux périmètres rizicoles, un périmètre maraîcher et un ancien site

d'aménagement initié par une structure de développement internationale, le GTZ (actuel GIZ) mais qui n'a pas donné les résultats escomptés.

La plaine comporte des mares naturelles qui, selon les agriculteurs qui interviennent dans la plaine, ne tarissent pas, quelle que soit la saison (Figure 4). La plaine se situe à l'est de Guinguérini. Elle mobilise l'ensemble des habitants qui y possèdent chacun une exploitation de riz, de maïs ou de cultures maraîchères. Au moment de l'étude, on se situe au mois de novembre, début de la saison sèche qui coïncide avec les récoltes. Les effets de la récession pluviométrique et les problèmes d'accès à l'eau sur les rendements agricoles sont alors plus perceptibles. La source d'eau se localise à la périphérie de la plaine. Elle est encaissée dans une vallée de 3 m de profondeur à certains endroits et 4 m à d'autres. L'ensemble de la plaine constitue le secteur de mise en culture et les denrées rencontrées sont le riz, le maïs et les produits maraîchers.

La riziculture irriguée

Le riz irrigué est une culture qui se développe dans les bas-fonds immergés et les plaines alluviales (Photo 2). Sa culture nécessite une quantité importante d'eau. Lorsque l'apport d'eau est insuffisant, on observe une croissance partielle de la plante. Ce déficit d'eau puis de croissance des plantes se répercute sur les rendements à l'issue du cycle cultural.

Dans le secteur étudié, une baisse de la pluviosité et une hausse de la température constatées depuis plus d'un quart de siècle et l'absence de pluies sur plusieurs mois de l'année ont conduit à une baisse du niveau du cours d'eau, à un assèchement du sol et des plantes du fait de la chaleur importante (Doumbia S. et Tahouo O., 2011).

La longueur de la sécheresse, consécutive à la récession pluviométrique a occasionné, à la fin du cycle cultural, de mauvais rendements. Les exploitants du village de Guinguérini n'ont produit qu'une centaine de kilogrammes de riz de bas-fonds pour cette saison 2013. Ici, les agriculteurs exploitent des variétés principalement vulnérables à ses perturbations; ce sont des variétés de cycle court (3 à 4 mois) (Photo 3).

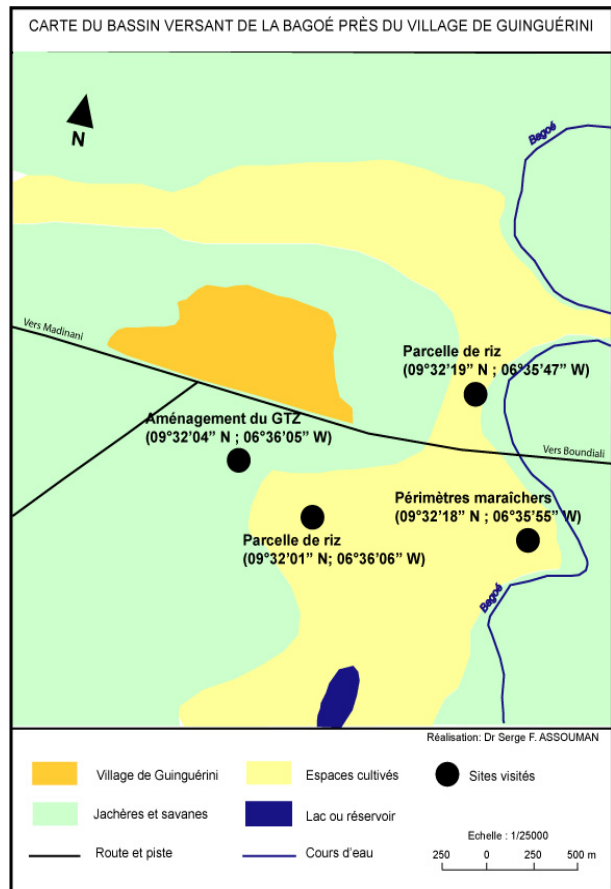


Figure 4 : La plaine alluviale de la Bagoé près du village de Guinguérini



Photo 2 : Une parcelle de riz irrigué.

En absence d'une pluviosité suffisante, les plants de riz ont connu une croissance, certes, mais ont séché après l'épiaison sous la poussée de la chaleur. (Photo : Serge Assouman, Novembre 2013)



Photo 3 : Le riz récolté dans les plaines du village de Guinguérini.

Cette récolte représente le rendement de riz irrigué sur une superficie d'environ 50 hectares ; le reste des semences a été desséché par les mauvaises conditions pluviométriques qui ont cours dans l'ensemble du bassin versant de la Bagoé en cette année 2013. (Photo : Serge Assouman, Novembre 2013)

Les cultures maraîchères

L'exploitation des produits maraîchers par les paysans de Guinguérini fait partie des activités agricoles dans la plaine alluviale de la Bagoé (Photo 4). Comme c'est le cas pour le riz, la mauvaise pluviosité a une incidence négative sur les cultures maraîchères ; mais à un degré moindre. En effet, dans la plaine, les agriculteurs compensent le manque d'eau par un système traditionnel d'irrigation au moyen d'arrosoirs qui servent à recueillir de l'eau dans le cours de la Bagoé. Ce système ne permet d'irriguer que quelques mètres carrés de parcelles.



Photo 4: Une parcelle de maraîcher au premier plan, en bordure de la Bagoé masquée par la végétation arborée

On remarquera l'aspect desséché du sol qui est hydromorphe à l'origine. Il est déshydraté par la chaleur et la sécheresse. Cela se traduit par la présence de nombreux grumeaux dus au caractère argileux du sol (Photo : Serge Assouman, Novembre 2013)

Les autres cultures

Le maïs cultivé dans les parcelles du bassin-versant, en marge des rizières. Les parcelles une fois récoltées, sont mis à la disposition du bétail qui en fait un pâturage. Les conflits surviennent lorsque le bétail est en transhumance. Dans ce cas, les animaux sont conduits par des bouviers qui dans leur parcours se retrouvent dans les champs. En absence de pluie, la disponibilité des pâturages indispensables à la nourriture des bœufs et l'eau nécessaire à leur abreuvement se retrouvent dans quelques portions de leur parcours vers le sud. Le troupeau peut compter plusieurs dizaines de têtes et la ration journalière pour chaque tête peut s'avérer difficile à trouver. Lorsque sur son passage, le troupeau se retrouve dans une parcelle où les plants de riz sont en période de floraison et en phase de maturité, la tendresse des plants attirent les bêtes qui prennent d'assaut la parcelle. Il arrive que le bouvier ne maîtrise plus ses bêtes et celles-ci causent d'énormes dégâts. Ces conflits sont récurrents dans ces zones

et des solutions tardent à se mettre en place afin de réduire les incidents. Quant à l'abreuvement, certaines portions du cours d'eau s'assèchent totalement tandis que d'autres contiennent de l'eau pendant la saison sèche. Ces secteurs d'eau servent alors de points d'abreuvoir des bêtes et leur accès se fait au détriment des parcelles à traverser.

Au plan local, les paysans possèdent des têtes de bétail mais en quantité réduite. Le plus souvent c'est une paire de bœufs destinée à la culture attelée accompagnée par un ou deux veaux. Elles interviennent dans les pratiques agricoles du paysan en servant de tracteur pour l'attelage et de fertilisant pour la parcelle (fumure). Ces bêtes sont lâchées dans les parcelles une fois la récolte terminée pour se nourrir des résidus de cultures et fertiliser par la même occasion le sol avant le début du prochain cycle cultural (Photo 6).



Photo 6 : Une parcelle de maïs rétrocédée au bétail.

A Guinguérini, les bêtes sont affectées aux parcelles après les récoltes, dans le but de fertiliser le sol avec leurs déjections. Les rapports entre éleveurs et agriculteurs ne sont pas toujours conflictuels. Crédit photo : Serge Assouman, Novembre 2013

Le coton et les cultures arborescentes telles que les vergers de mangue et d'anacarde. Ils sont cultivés sur les interfluvies qui bordent le bassin-versant et font l'objet de commercialisation par les producteurs. Par conséquent, cette section ne sera pas développée dans cet article.

LES PARCELLES AMÉNAGÉES, UNE SOLUTION AUX EFFETS DE LA VARIABILITÉ PLUVIOMÉTRIQUE

Les techniques culturales traditionnelles et extensives dans le contexte de récession pluviométrique sont très limitées car plusieurs questions restent sans réponses pour les exploitants de la plaine alluviale de la Bagoé.

Le premier problème est la fluctuation du calendrier cultural d'un cycle à un autre. Il n'est plus rare de constater que les agriculteurs ont de plus en plus de mal à élaborer un calendrier cultural cohérent et pratiquent couramment le semis tardif. Ceci est dû à la variation de la longueur de la saison sèche d'une année à une autre. En 2012, les premières pluies annonçant la préparation des parcelles et le début des mises en culture à Boundiali, ne sont intervenues que vers avril-mai alors qu'en 2013, elles se sont signalées dès mars. Ces incessants décalages rendent les mises en culture très aléatoires.

Le second problème est la disponibilité de l'eau. D'année en année, les rendements sont en constante baisse, consécutivement à la baisse de la pluviométrie. Les cultures sont sous-alimentées en eau malgré une fertilité reconnue des sols de la plaine alluviale (*Propos recueillis auprès des exploitants eux-mêmes*). Durant la saison culturale de 2013, il n'est pas tombé une seule pluie, ruinant la possibilité pour les riziculteurs de rentabiliser leurs exploitations (*Propos recueillis auprès du chef Konaté, chef du village de Guinguérini*).

Le troisième problème qui se pose aux acteurs de Guinguérini est le contrôle et la maîtrise de cette eau quelle qu'en soient son origine et son importance. Comment canaliser puis drainer l'eau depuis le cours ou le plan d'eau jusqu'à la parcelle? Les cultures s'assèchent, les pépinières de légumes croissent difficilement faute d'avoir une quantité suffisante d'eau alors que les parcelles se situent à proximité de la vallée de la Bagoé. Ces préoccupations mettent en exergue la nécessité de prendre en compte la morphologie de l'espace, la nature des sols, la quantité de l'eau qui s'écoule et son débit dans ce secteur du bassin-versant, d'initier des aménagements de l'espace qui permettront d'acquiescer un calendrier cultural régulier, le contrôle et la maîtrise de l'eau

qui serait désormais disponible toute l'année durant et un accroissement substantiel des rendements de cultures pratiquées. Auparavant, un projet d'aménagement agricole a été initié par le GTZ. Cet aménagement comprenait un point de prise d'eau, puis un système de canalisation pour drainer l'eau jusqu'à un périmètre qui devait être par la suite exploité. La source d'eau était un lac situé au sud du village. L'eau ainsi draguée devait parvenir à la surface exploitable à proximité du village de Guinguérini plus au nord du lac. Le projet a connu un échec pour la principale raison que la source d'approvisionnement en eau était éloigné de la parcelle expérimentale d'une part et d'autre part la pression de l'eau dans le lac n'est pas suffisante pour alimenter le système d'irrigation (*propos recueillis auprès des exploitants du bassin versant et des habitants de Guinguérini*).

Après abandon du projet par les initiateurs faute de rendement, aucun aménagement n'a été initié à nouveau. Les techniques empiriques de mise en valeur agricole sont encore en vigueur au sein de la communauté agricole. Cependant, au fil du temps, la situation climatique et hydrologique ne cesse de se dégrader dans le bassin-versant et les rendements ne font que décroître.

CONCLUSION

La morphologie du bassin-versant de la Bagoé au niveau de Guinguérini présente une terrasse alluviale dont l'inclinaison favorise considérablement le ruissellement des eaux de pluie. En outre, la nature du sol contribue à accroître l'infiltration des eaux de surface. La zone inondable est de plus en plus asséchée à cause de la récession pluviométrique qui a cours dans le Nord de la Côte d'Ivoire en général et à Boundiali en particulier depuis quelques décennies. La baisse du niveau du cours d'eau de la Bagoé, la faiblesse de son débit et l'assèchement progressif de la nappe souterraine rendent l'exploitation agricole difficile voire impossible au regard des rendements enregistrés ces dernières années dans le bassin-versant. Pour pallier cette situation occasionnée par les aléas climatiques combinés à la morphologie du site en amont, l'aménagement de l'espace est indispensable en vue de favoriser une disponibilité et un apport de l'eau pour l'irrigation des parcelles.

De tels aménagements contribueront à n'en point douter à la diversification des denrées cultivées et à une amélioration des rendements agricoles préalable à la sécurité alimentaire dans les espaces ruraux du bassin-versant de la Bagoé.

BIBLIOGRAPHIE

- Adja M. G. et al. 2009, Diagnostic à la mi-saison sèche de l'état hydrique du bassin versant de la Bagoé (Milieu soudano-sahélien de Côte d'Ivoire) à l'aide d'image ETM+ de Landsat. *Sécheresse*, 253-261S.
- ARDOIN S. Prise en compte des spécificités de l'évapotranspiration en zone semi-aride dans la modélisation globale de la relation pluie-débit. Mémoire DEA, Univ. Montpellier II, 114 p
- Assouman F. 2012, Milieu naturel et gestion des paysages en zone rurale: exemple des finages de Pékaha et de Kafiné dans le centre-nord de la Côte d'Ivoire. Thèse, IGT, Univ. Cocody, Abidjan,
- BIGOT S. 2004. Variabilité climatique, interactions et modifications environnementales. L'exemple de la Côte d'Ivoire, CNSR UMR, 8141,
- BROU Y. T., AKINDÈS F., BIGOT S. 2005, La variabilité climatique en Côte d'Ivoire : entre perceptions sociales et réponses agricoles. *Cahiers Agricultures*, vol 14, n°6, nov.-déc. 533-540.
- CECCHI P. 2007, L'eau en partage. Les petits barrages de Côte d'Ivoire. IRD Ed., Coll. Latitudes 23, Paris, 59-74
- DOUMBIA S., TAHOUE O., 2011, La perception paysanne du changement climatique en riziculture pluviale et les stratégies d'adaptation au centre-ouest de la Côte d'Ivoire. In CNRA en 2011, 10-11.
- GIRARD M.G. 1961, Etude du bassin de la Haute Bagoé. Résultats de la campagne 1960, ORSTOM, 82p.
- GIRARD M.G. 1964, Etude du bassin versant de la Haute-Bagoé. Résultats de la campagne 1962, ORSTOM, 45-55.
- IGCI. 1986, Carte topographique de Boundiali 3b, Feuille NC-29 XI-XII- 3b.
- KOUASSI J.V. 2006, Planification et adaptation des ressources en eau. In «Atelier régional sur l'Adaptation, Accra, 14p.
- Riaux J. 2009, Gouvernances locales de l'eau : regard croisé au Nord et au Sud de la Méditerranée. *Sécheresse*, 183-189

VANO M. et al (2013) et al. 2013, Variabilité spatio-temporelle des paramètres climatiques et son incidence sur le tarissement dans les bassins-versants de Bo et de Débo (département de Soubré au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire). International Journal of Innovation and Applied Studies, ISSN 2028 9324, volume 2, n°3, Mars, 287-299.

THIÉBAULT M. 2010, Modélisation hydrologique d'un scénario de changement climatique sur le bassin-versant du Bani avec SWAT, ENGEES, Strasbourg,

Remerciements : aux docteurs Diarrassouba Nafan et Fofana Inza Jésus, tous deux biologistes et maîtres-assistants à l'Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo. Nous avons bénéficié de leurs sorties et conseils sur le terrain.

Construction du barrage hydro-électrique de Buyo et marginalisation des minorités du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire.

Lazare TIA^{1,2,4} : E-mail: ltia@gmx.com
Mamoutou TOURE^{1,3} : tourema@yahoo.fr

- 1- Institut de Géographie Tropicale, UFR des Sciences de l'Homme et de la Société
- 2- Laboratoire de Géographie de l'Environnement et des Risques
- 3- Laboratoire Groupe de Recherche Espace-Système, Université Félix Houphouët-Boigny
- 4- Centre Suisse de Recherches Scientifiques en Côte d'Ivoire

RÉSUMÉ

La construction des barrages hydroélectriques fait partie des grands projets de développement visant à répondre aux prescriptions du développement durable qui allie conservation de la nature et bien-être des populations. A contrario, les résultats de recherche du Projet Buyo mettent en exergue de nombreux problèmes d'ordre social, environnemental et économique notamment les réinstallations forcées de 22.036 personnes, les conflits fonciers, les problèmes de santé... Ces résultats ont permis de comprendre que la négligence dans la prise en compte des populations autochtones a provoqué une inadéquation entre le développement durable et la réduction substantielle de la pauvreté. Cela consolide les nouvelles politiques opérationnelles de la Banque Mondiale dans le cadre des EIES.

Mot-clés : Barrage hydroélectrique, Développement durable, Etude d'Impact Environnemental et Social, Pauvreté

ABSTRACT

The construction of hydroelectric dams is part of large development projects designed to meet the requirements of sustainable development, mainly aiming to satisfy the needs and aspirations of population welfare and nature conservation. However, the research outputs of the Buyo Project highlight existence of numerous social, environmental and economic problems such as, forced relocation of 22,036 persons, land disputes, health problems... These results led to understand that negligence in consideration of indigenous people caused a discrepancy between sustainable development and substantial reduction of poverty. The outputs consolidate the latest operational policies of the World Bank related to the ESIA.

Keywords: Hydroelectric dam, Sustainable development, Environmental and Social Impact Assessment, Poverty

1- INTRODUCTION

La création de barrages en Côte d'Ivoire date du milieu des années soixante. Elle répond d'une part à la recherche de l'indépendance énergétique du pays, avec option en faveur de l'hydroélectricité. D'autre part, elle s'inscrit dans le cadre d'une volonté politique de réduction des disparités interrégionales, nettement exprimée à partir du premier Plan (1967-1970). Au total, cinq barrages ont été construits de 1964 à 1980, dont le barrage de Buyo.

Les études récentes sur la construction des barrages à travers le monde s'accordent sur l'idée que les conséquences positives des grands ouvrages hydroélectriques sont nombreuses et diverses. Elles contribuent au développement en général et à la promotion humaine (Skinner *et al.*, 2009; Commission Mondiale des Barrages, 2000). Pour autant, certains travaux estiment que la construction de ces superstructures est source de nombreux problèmes dont les déplacements massifs et forcés de populations sont les plus visibles (Pottinger, 2012; Cernea, 2008; Tamayo, 2002) alors qu'ils engendrent et couvent des conséquences négatives le plus souvent ignorées ou jugées mineures qui contribuent à l'émergence de crises sociales et d'une nouvelle catégorie de pauvres (Schleiss et Pougatsch, 2011; Skinner *et al.*, 2009; Cernea, 2008; Tamayo, 2002; Commission Mondiale des Barrages, 2000).

Or, les récentes contributions de la Banque Mondiale (1999, 2001, 2005) sont formelles. La construction des grands barrages sous-estime la dimension sociale dans les Etudes d'Impact Environnemental (EIE). Alors qu'il est primordial de « penser les *risques sociaux du développement* » des populations à proximité de ce type d'équipements d'envergure, faute de quoi les projets débouchent sur des conséquences insidieuses qui sapent les objectifs de départ (Cernea, 2008).

Cela est contraire aux principes du développement durable défini par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins* » (Rapport Brundtland, 1987).

Quelle est la situation sociodémographique et environnementale dans le périmètre du barrage de Buyo plus de trente ans après la mise en eau du barrage dans le cadre du grand projet de développement régional de l'ARSO ? La question mérite d'être opportunément posée. En effet, il existe des études sur les effets immédiats socio-économiques des barrages ivoiriens et les résultats auxquels elles ont abouti ont été plusieurs fois et diversement appréciés (Ancey et Pescay, 1983 ; Dubresson, 1989 ; Yapo, 1993 ; Hauhouot, 2002; Touré, 2010). Mais les études actualisées d'impact social des années après leur création restent à faire. Il y a donc une lacune à combler.

L'objectif du présent article est de faire une étude d'impact sociodémographique dans le périmètre du barrage de Buyo, dans le sud-ouest en Côte d'Ivoire, trente ans après sa mise en service au regard des prescriptions du développement durable.

2. MATÉRIEL ET MÉTHODES

2.1 PRÉSENTATION DU CADRE DE L'ÉTUDE

Le barrage de Buyo porte le nom du village de Buyo, situé dans la Sous-préfecture de Buyo, au sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Il a été construit au confluent du fleuve Sassandra et de l'un de ses principaux affluents, le N'Zo. Il a une longueur de crête de 6,4 km et une hauteur de 36,1 m. C'est le dernier des cinq barrages hydroélectriques construits en Côte d'Ivoire (figure 1).

La construction du barrage de Buyo a été réalisée dans le cadre de l'Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest (ARSO), programme d'aménagement et de développement du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire réalisé de 1969 à 1980. Sous diverses modalités, l'ARSO avait pour objectifs majeurs de désenclaver la région du Sud-Ouest du pays autour de la nouvelle ville portuaire de San Pedro, de mettre en valeur les potentialités du sol et du sous-sol et d'initier le peuplement du vide démographique de la région. C'est dans ce contexte que le barrage de Buyo est réalisé pour accompagner le processus de développement régional et participer à la politique d'indépendance énergétique de la Côte d'Ivoire

(Ancey et Pescay, 1983). La construction du barrage de Buyo commence en janvier 1977 et prend fin en mars 1980. Sa mise en fonction a généré un lac

artificiel de 900 km² contenant environ 8,4 milliards de m³ d'eau (Mel, 2003).

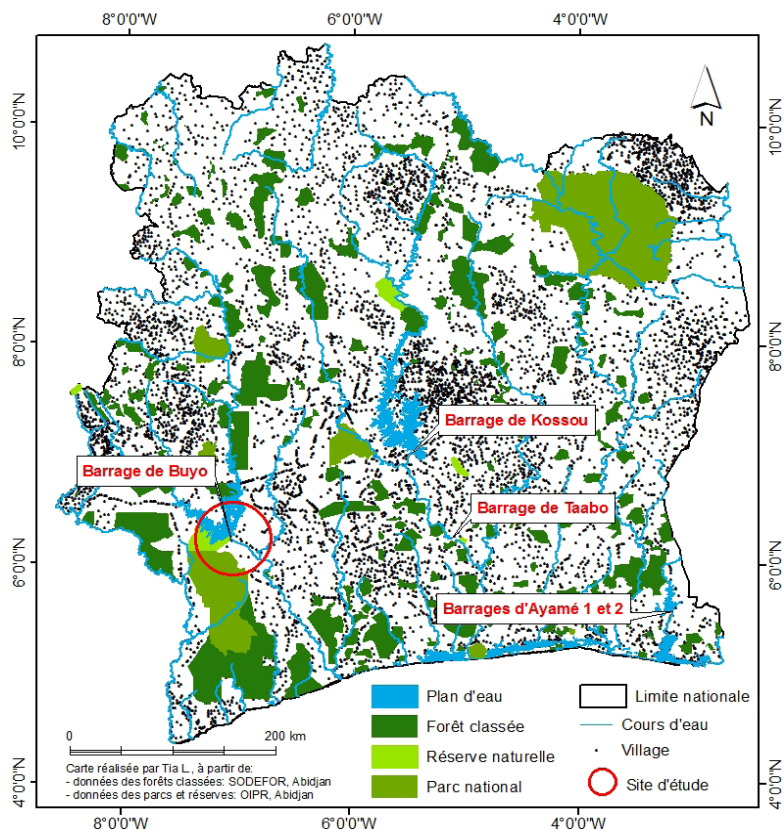


Figure 1 : Situation géographique du site d'étude. Relations barrage-écosystème-société

2.2 UNITÉS D'OBSERVATION ET VARIABLES D'ANALYSE

Les travaux de l'étude s'inscrivent dans le cadre du Projet Buyo en Côte d'Ivoire (2000-2004), intitulé « *Amélioration de la santé humaine et celle des écosystèmes dans la région de Buyo* ». Le projet a été financé par le Centre de Recherches pour le Développement International (CRDI), Canada.

Les observations sur le terrain ont été menées selon trois grandes unités, à savoir le cadre de vie des populations humaines; leurs problèmes majeurs de santé, de qualité d'eau de consommation et de vie; le barrage hydroélectrique et le lac de Buyo. Les

informations détaillées ont été collectées selon trois variables majeures, à savoir les variables sociodémographiques, les variables relatives aux impacts du barrage sur les habitants et les variables socio-économiques.

2.3 ENQUÊTES INTERDISCIPLINAIRES

2.3.1 Echantillonnage

L'enquête a porté sur un échantillon de 10% des 3.883 ménages de Buyo, soit 350 ménages effectifs. La structure de la population, la répartition des ménages selon les localités, le sexe et l'âge sont détaillées dans les tableaux I et II.

Une base de données a été établie à l'aide du logiciel Microsoft Excel. Les données du questionnaire d'ensemble ont été saisies et traitées par le logiciel Epi Info™ (CDC, Atlanta, Etats-Unis).

Tableau I : Structure de la population de Buyo par sexe en 2001.

Localité	Population	Hommes (%)	Sex-ratio
BuyoCité	13.176	52	109
Gbili	2.568	54	119
Logbozoa	5.432	55	121
TOTAL	21.175	-	-

Source: Institut National de la Statistique (INS) - Recensement Général de la Population Humaine (RGPH), 1998

Tableau II : Répartition et composition des ménages selon les localités de Buyo en 2001

Localité	Nombre de ménage	Nombre de jeune		Nombre d'adulte	
		Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
BuyoCité	2.584	1.853	1.705	5.010	4.055
Gbili	401	376	317	1.393	750
Logbozoa	898	801	665	2.968	1.570
TOTAL	3.883	3.030	2.687	9.371	6.375

Source: INS - RGPH, 1998

2.3.2 Grande enquête

Cette phase a porté essentiellement sur les enquêtes conjointes aux différentes équipes intervenant dans l'exécution du Projet Buyo. Avant les enquêtes de terrain, chaque équipe, notamment les équipes de Pédologie, de Physico-chimie, Sciences Médicales ont remis leurs questionnaires à l'équipe des Sciences Sociales, qui en a fait une synthèse et a rédigé un questionnaire unique exploitable par toutes les équipes. Le questionnaire obtenu a été testé pendant une semaine sur un échantillon de 80 ménages. La grande enquête a été engagée après réajustement du questionnaire d'ensemble. En

marge de la grande enquête, l'équipe des Sciences Sociales a organisé cinq focus groupes avec les groupes d'adultes et de notables, les femmes et les jeunes des villages de Gbili, Logbozoa, Raphaelkro et deux quartiers de Buyo-Cité.

3. RÉSULTATS

3.1 IMPORTANTE RECONFIGURATION DÉMOGRAPHIQUE

3.1.1 Accentuation du brassage ethnique

La mise en place du peuple de Buyo était déjà achevée avant les années 1970. Les deux communautés ethniques de base étaient les Kouzié et les Bété. A partir de 1972, commence la vague de métissage à la faveur de l'intense immigration suscitée par la mise en valeur de la région. Le milieu s'enrichit, au niveau national, des groupes Akan, des Krou, des Mandé Nord et Sud et des Voltaïques, et au niveau international, des Burkinabés, des Maliens, des Béninois, des Guinéens et des Ghanéens. Les enquêtes de terrain montrent que dans l'ensemble ces communautés finissent par se sédentariser dans la sous-préfecture de Buyo, se regroupant dans des campements et villages de tailles variables. C'est le cas de Boukarikro, campement burkinabé voisin du village autochtone bété de Gbili et Logbozoa ; de Raphaelkro, village abritant essentiellement des allochtones agni et baoulé, etc.

3.1.2 Prédominance des communautés étrangères

En plus d'être à l'origine d'un important brassage ethnique, les communautés étrangères sont partout présentes dans les activités agricoles et la pêche. Une analyse de la répartition des groupes ethniques à Buyo selon l'origine ethno-géographique indique une part importante (38,1 %) des populations étrangères (figure 2). L'avènement de la mise en activité du barrage de Buyo a largement contribué à la reconfiguration démographique de la région (Coulibaly, 2011).

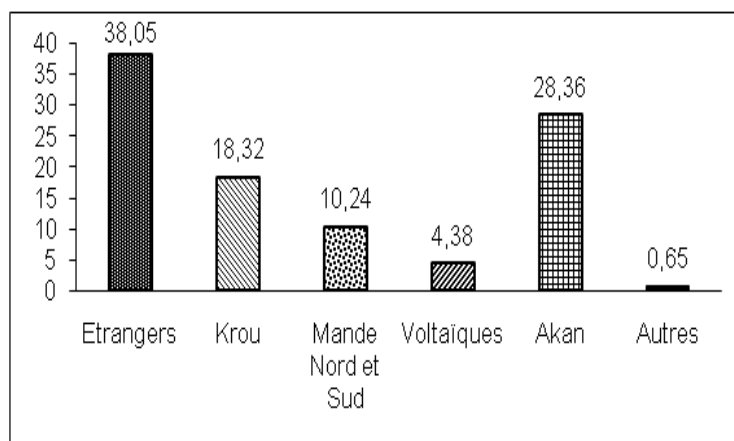


Figure 2 : Structure ethno-géographique de la population de Buyoen 2001

3.2 DÉGRADATION DE LA SANTÉ DES POPULATIONS

3.2.1 Prévalence du paludisme et des maladies diarrhéiques

Selon les services d'encadrement sanitaire de l'Hôpital Général de Buyo (1996-1997) deux principales maladies liées à l'eau sévissent dans l'espace Buyo : il s'agit du paludisme et des maladies diarrhéiques. En effet, 56,3% des patients sont atteints de paludisme et 43,7% souffrent d'affections diarrhéiques.

Les résultats des enquêtes montrent que les personnes les plus atteintes par le paludisme sont celles dont les activités socioprofessionnelles sont étroitement liées au lac de Buyo, c'est-à-dire les pêcheurs. Il est également établi que ces personnes vivent dans les environs immédiats du lac, lieux de prédilection des moustiques. En effet, sur 158 pêcheurs, 128 (81%) souffrent de crises palustres. Par contre, sur 490 agriculteurs, 328 (66,9%) présentent des cas de paludisme. Enfin, sur 177 personnes exerçant d'autres activités professionnelles, 134 (75,7%) sont atteintes par la maladie.

3.2.2 Pollution et intoxications liées au lac de Buyo

Selon l'étude préliminaire menée sur « la détermination de l'état de contamination du lac de Buyo

par les métaux lourds », il ressort que le lac est pollué par les métaux lourds. Il contient du cuivre, du cadmium, du mercure et du zinc. Seul le fer a atteint une concentration qui pourrait inquiéter si l'eau était destinée à la consommation sans traitement préalable ; ce qui est couramment le cas dans la région chez les populations riveraines (Yapo, 2002).

Selon les travaux de Yapo (2002), la pollution du lac par les produits agrochimiques est avérée. Les études ont révélé une répercussion environnementale négative de la présence des pesticides dans l'eau du barrage, dans les sédiments et dans le sol. Plus grave, les poissons subissent des intoxications, ce qui constitue un facteur important de dégradation de la santé des populations qui consomment quotidiennement les poissons du lac. D'autres études conduites par l'équipe Physico-chimique du Projet Buyo attestent de la présence des métaux lourds dans le lait maternel suite à la consommation des produits dérivés du lac.

3.3 DÉPLACEMENTS FORCÉS DES POPULATIONS DE BUYO

La montée des eaux à la suite de la mise en eau du barrage hydroélectrique de Buyo a causé des dommages à 22.036 personnes originaires de 25 villages (tableau III). La figure 3 montre l'étendue de l'envahissement de l'espace Buyo par les eaux du fleuve Sassandra. A Buyo, 9 villages abritant au total 5.523 personnes constituées essentiellement

du groupe ethnique Kouzié ont été touchées par le sinistre. Le village de Buyo a été muté sur le site de Gliglo (Mel, 2003). Les autres populations sinistrées ont été contraintes d'aller vivre sur d'autres sites sous contrôle de l'ARSO.

Les besoins en terres pour l'ensemble des localités touchées par la montée des eaux est de 47.220 ha. Ce chiffre peut être extensible à 50.000 ha compte tenu des potentiels effets directs et indirects sur d'autres localités. Si nous tenons compte des plates-formes en plus des terroirs villageois, nous pouvons estimer les zones d'accueil des déguerpis de la ville de Buyo à 548.640 ha. Ce chiffre peut varier à la hausse du fait de nombreuses installations non officielles (Ruf, 1995). L'opération de réinstallation des familles sinistrées, confiée à l'ARSO a duré dix semaines. Comme mesures correctives, une prime de réinstallation, une assistance financière et une

assistance alimentaire et sanitaire ont été mises en place au profit des populations déguerpies, grâce à l'apport de l'Organisation Mondiale de la Santé et du Programme des Nations Unies pour le Développement. Mais aucune action n'a été menée en faveur du milieu naturel.

Tableau III : Besoins en terres cultivables pour les populations déguerpies de Buyo (hormis les plates-formes villageoises)

Localité	Nombre de village sinistré	Nombre de personne sinistrée	Besoin en terre (ha)
Buyo	9	5.523	11.835
Issia - Zoukougbeu	11	3.532	7.565
Duékoué	5	12.981	27.820
TOTAL	25	22.036	47.220

Source: Kouassi (2001)

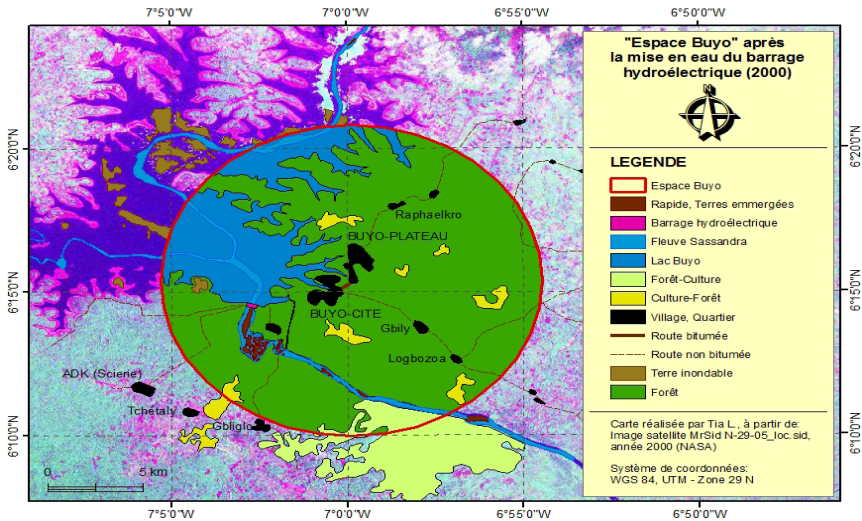


Figure 3: Spatio-carte de l'envahissement du milieu naturel par le lac de Buyo en 2000

3.4 CONFLITS FONCIERS

La mise en eau du barrage transforme d'importantes surfaces culturelles en surface de pêche (900 km² de lac). En conséquence, les populations dont les plantations ont été immergées par les eaux du barrage se sont reconverties en pêcheurs bénéficiant de l'appui de l'ARSO. Concomitamment, les

maliens qui ont migré dans la région, servant de main-d'œuvre pour la construction du barrage hydroélectrique sont aussi attirés par ces activités de pêche une fois la construction du barrage terminée. En quelques années le lac de Buyo devient la propriété quasi exclusive des pêcheurs maliens Bozo (Kouassi, 2001). Ce fait crée de sérieux conflits entre les pêcheurs maliens et ivoiriens.

4. DISCUSSION

Le fil conducteur de l'étude est une interrogation sur la situation sociodémographique des populations de Buyo suite à la création du barrage de Buyo dans le cadre des politiques de réduction des disparités entre les régions. Compte tenu des effets pervers reconnus de tels projets sur la longue durée, plus de trente ans après la mise en eau du barrage de Buyo, n'est-on pas en face d'une situation générale d'inconfort social contraire aux prescriptions du développement durable ?

Le bilan à posteriori des effets induits de la création du barrage de Buyo a permis d'apporter une réponse nette à cette interrogation de départ. Certes, la construction du barrage de Buyo a eu des avantages socio-économiques pour la Côte d'Ivoire et la région du Sud-Ouest, mais il existe une contradiction entre les prescriptions du développement durable et les effets à long terme, sur les populations de Buyo.

4.1 LE BARRAGE DE BUYO : UNE INFRASTRUCTURE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE D'INTÉRÊT NATIONAL

Il est clair que la création du barrage a eu des conséquences indéniables pour les populations locales et le développement global du pays ainsi que l'attestent tous les travaux antérieurs sur les barrages dans le monde. Au regard des objectifs de peuplement et de mise en place d'un pôle urbain structurant son hinterland, l'ARSO a joué son rôle de « développeur régional ». Tous les travaux de référence l'attestent même s'ils révèlent de nombreux ratés inhérents à ce type de projet d'envergure (Ancey et Pescay, 1983; Dubresson, 1989; Yapo, 1993; Hauhouot, 2002; Touré, 2010). Le désenclavement effectif de la région du Sud-Ouest du pays est centré sur la création du nouveau port de San Pedro, qui constitue en même temps le pôle de développement principal de la région avec une vocation internationale.

Ces évolutions significatives pour la région du Sud-Ouest et le pays rejoignent les conclusions de certains travaux qui sont unanimes sur les nombreuses conséquences positives des grands ouvrages hydroélectriques. La réalisation des

barrages contribuent au développement des êtres humains à travers des avantages conséquents, à savoir la production de l'hydroélectricité (dans plus de 50% des cas), le développement industriel, la satisfaction de la demande agricole en irrigation, le développement des cultures de contre-saison, la sécurité alimentaire, la navigation, la fourniture d'eau potable, la pêche... (Skinner *et al.*, 2009; Commission Mondiale des Barrages, 2000). Pour autant, certains travaux estiment que la construction de ces superstructures est source de nombreux problèmes dont les déplacements massifs et forcés de populations sont la moindre des conséquences sociales.

4.2 LES DÉPLACEMENTS CLASSIQUES SUR FOND D'UN NOUVEAU BRASSAGE ETHNIQUE

La construction du barrage de Buyo a provoqué des problèmes humanitaires. Sa mise en eau a notamment occasionné des déplacements forcés des populations locales réinstallées sur de nouveaux sites. Ces déplacements ont profondément perturbé les structures sociales traditionnelles.

Le cas de Buyo n'est pas fondamentalement différent des conclusions des nombreuses études de cas. A l'échelle mondiale, la construction des 54.000 grands barrages a occasionné les déplacements de 4 millions de personnes sur le globe (Pottinger, 2012). En Inde, 60 millions de personnes ont été contraintes au déplacement ces 50 dernières années (Cernea, 2008); en Chine, entre 1950 et 2000, 46 millions de personnes ont été concernées. Dans la zone limitrophe entre El Salvador et le Honduras, 14.000 familles ont abandonné leurs terres pour laisser la place au barrage El Tigre (Tamayo, 2002); au Brésil, 50 barrages hydroélectriques portent préjudice à 50.000 familles. La compilation faite par Skinner *et al.* (2009) sur certains pays africains (tableau IV) montre que les déplacements de population occasionnés par la création de barrages hydroélectriques est une réalité en Afrique où ce type de projet revêt un caractère particulier pour ces pays en voie développement.

Tableau IV : Nombre de personnes déplacées pour plusieurs grands barrages désignés.

Nom du barrage	Pays	Personnes déplacées	Date du déplacement
Akossombo	Ghana	80.000	1963
Kossou	Côte d'Ivoire	75.000	1970
Kandji	Nigeria	44.000	1967-1968
Sélingué	Mali	15.000	1980
Nangbéto	Togo/Bénin	10.600	1987
Manantali	Mali	10.000	1986-1987
Garafiri	Guinée	2.140	1999

source: De Wet, 1999; Niasse et Ficatier, 2008; Skinner *et al.*, 2009.

Nos conclusions sur les déplacements de populations à Buyo ne constituent pas un fait isolé. Ce constat est partagé par tous les travaux disponibles qui considèrent les déplacements forcés de populations comme une « conséquence visible » et inéluctable liée à la création des barrages dans le monde. A ceci près que Buyo présente une spécificité relativement aux travaux existants. Dans les villages de recasement, on assiste à un brassage de population avec en toile de fond une forte présence de populations hétéroclites de divers horizons (Akan, Mandé, Voltaïque et population étrangère) avec une forte implantation des Akan (28%) et des étrangers (38%).

Au-delà des conséquences prévisibles, en l'occurrence les déplacements forcés des populations, nos résultats montrent aussi qu'il existe des conséquences moins visibles et non moins antisociales ainsi que les travaux antérieurs ont mis en exergue.

4.3 LES PROBLÈMES SOCIAUX LATENTS APRÈS LA CONSTRUCTION DU BARRAGE DE BUYO

Dans le cas spécifique de Buyo, nos résultats ont mis en lumière les problèmes liés au déplacement des populations, à leur habitat moderne de recasement, aux problèmes de santé posés dans le périmètre du barrage et la menace qui plane sur la pérennité du lac de retenue.

Le premier problème identifié est le ressentiment lié à l'engloutissement du village originel, ses lieux sacrés et ses équipements par les eaux du barrage.

Selon les travaux sur la question, l'écœurement n'est du reste pas spécifique aux populations autochtones de Buyo. Il est vécu par toutes les populations à travers le monde qui ont vu, du fait de la construction d'un barrage dans leur localité, leurs cimetières, monuments ou vestiges à caractères historique disparaître sous les eaux d'inondation (Schleiss et Pougatsch, 2011). Diop *et al.* (2009) rapportent le cas des populations de Garafirien Guinée qui vivent encore mal la disparition sous les eaux de barrage, de leurs mosquées, rizières et champs de berge, sans contrepartie financières ou la reconstruction du patrimoine ennoyé. Selon Cernea, (2008), dans les cas où il est prévu l'installation des déplacés sur un nouveau site et leur indemnisation, les structures porteuses de l'action rallongent les délais; ce qui le plus souvent enragent les déplacés qui se sentent dépossédés matériellement et perturbés socialement.

Skinner *et al.* (2009) confortent cette idée observant que dans de nombreux cas, les crises sociales naissent de la sous-estimation des pertes et de la mauvaise indemnisation liées au manque de sensibilité socio-anthropologique de la part des personnes chargées de gérer la phase de réinstallation des projets de barrages. Même si le recasement et l'indemnisation des populations ont été correctement gérés à Buyo, il n'en demeure pas moins que la rancœur des autochtones à l'égard de la puissance publique reste omniprésente; et cela d'autant plus qu'elles ont dû attendre plus de 20 ans pour que la totalité des localités soient électrifiées malgré les énormes sacrifices consentis pour le barrage (Mel, 2003). Ce premier faisceau de malaise social rejoint celui de l'acceptation de l'habitat moderne de recasement des populations. Les paysans estiment avoir été trahis par l'Etat qui n'a pas tenu les promesses ayant précédées leur déplacement. Pire, ils pensent avoir tout perdu au niveau de leurs activités économiques et de leurs vies traditionnelle, spirituelle et religieuse.

Le second problème renvoie aux nombreux conflits d'usage autour de l'exploitation des ressources du lac entre populations autochtones et pêcheurs maliens. Les conflits sont récurrents entre les deux communautés, ce qui ne garantit plus une exploitation sereine des produits halieutiques pourtant gages de ressources financières. La question

des conflits d'usage autour de l'exploitation des ressources du lac est plus spécifique au barrage de Buyo et plus généralement à certains barrages ivoiriens (notamment Kossou et Taabo) où l'Etat a encouragé et encadré l'immigration de pêcheurs Bozo maliens. Par cette politique, l'Etat ivoirien entendait par effet de démonstration, inciter les populations locales à s'intéresser à un secteur gage de revenu au même titre que les cultures de rente traditionnelles pratiquées.

Le troisième problème identifié est la transformation de l'environnement du site du barrage en zones endémiques de paludisme et de maladies diarrhéiques avec pour conséquence la dégradation de la santé des pêcheurs. Ces résultats rejoignent les conclusions de plusieurs études. C'est le cas des travaux de Schleiss et Pougatsch (2011) qui attestent que sous les tropiques, la création de lacs de retenue peut avoir une incidence sur les grandes endémies parasitaires telles que le paludisme, l'onchocercose, la bilharziose, etc. On retrouve les mêmes conclusions chez Chippaux (2000) et Traoré (2000) qui sont plus affirmatifs.

Au total, l'idée selon laquelle les déplacements forcés ou négociés de populations consécutifs à la construction d'un barrage constituent la face visible de nombreux problèmes sociaux est bien vérifiée à Buyo. Si pour le moment la grogne sociale n'est pas mise au grand jour à Buyo, tous les travaux sont unanimes. Les nombreux problèmes socio-économiques souvent considérés à tort comme mineurs et passés sous silence, ne doivent pas être considérés comme tels. Ils contribuent, au moment où l'on s'attend le moins, *à l'émergence de crises sociales et d'une nouvelle catégorie de pauvres* (Schleiss et Pougatsch, 2011; Skinner *et al.*, 2009; Cernea, 2008; Tamayo, 2002; Commission Mondiale des Barrages, 2000). Ce qui est totalement contraire aux objectifs de développement qui sous-tendent à juste titre la création des barrages et justifie les nouvelles politiques opérationnelles (OP 4.10, 4.12) de la Banque Mondiale (1999, 2001, 2005) qui insistent sur la dimension sociale dans les EIE.

4.4 LABANQUE MONDIALE ET LADIMENSION SOCIALE DANS LES EIE

Pour corriger les effets pervers des barrages à travers le monde, la Banque Mondiale a remis au

goût du jour la question de la prise en compte de la dimension sociale dans les EIE préalables à la réalisation de grands projets de développement.

L'institution internationale, instruite du retour d'expérience Outre-Atlantique, exige désormais un suivi minutieux des populations autochtones pendant et après leur réinstallation afin de réduire au strict minimum leur appauvrissement. L'exposé du motif est clair: l'EIE est un outil privilégié d'aide à la prise de décisions adéquates dans toutes les étapes de la réalisation de projets de développement. C'est à cette condition que le développement durable sera effectivement égalitaire donc durable.

L'EIE a été instituée aux Etats-Unis en 1970. Progressivement, l'initiative américaine a inspiré le reste du monde au point où elle est introduite dans les instruments internationaux. En janvier 1999, la Banque Mondiale (1999) approuve la Politique Opérationnelle OP 4.01 qui exige l'EIE à tous projets bénéficiant de son financement. A partir de cette date, la Banque insiste de plus en plus sur la prise en compte de la dimension sociale dans les EIE. Ainsi, en 2001, un accent est mis sur la « *réinstallation involontaire de personnes* » (PO 4.12) car selon la Banque, « *si des mesures appropriées ne sont pas soigneusement planifiées et mises en œuvre, la réinstallation involontaire peut provoquer des conséquences dommageables sur le long terme, un appauvrissement et des dommages environnementaux* ». En juillet 2005, la Politique Opérationnelle OP 4.10 met en exergue la situation des « *Populations autochtones* ». Cette politique « *contribue à la mission de réduction de la pauvreté et de promotion d'un développement durable...* » (Banque Mondiale, 2001, 2005).

Ce repositionnement de la Banque Mondiale pose en toile de fond la question de la relecture des impacts socio-économiques des barrages hydroélectriques ivoiriens, plusieurs années après leur mise en exploitation et qui laissent le sentiment mitigé que si les barrages sont incontestablement porteurs de développement, ils contribuent aussi à fragiliser les populations d'accueil.

CONCLUSION

Le texte est une interrogation sur les barrages hydroélectriques au regard des critiques sur les effets sociaux de ces superstructures. Si leur contribution au développement est indéniable, la construction des barrages est perçue aussi comme un facteur d'appauvrissement des populations qui accueillent ces équipements. Ils sont consommateurs de vastes superficies de terre lors de leur réalisation avec pour conséquences communes des déplacements massifs de populations. Mais ces conséquences visibles se combinent généralement avec d'autres effets sociaux pervers qui constituent des motifs sérieux de crises sociales. La situation du barrage de Buyo est illustrative de cette situation.

Le lac de Buyo bien que moteur de production d'hydroélectricité pour la Côte d'Ivoire entière et générateur de revenus pour les pêcheurs est une source de nombreux problèmes sociaux aujourd'hui. La construction du barrage hydroélectrique de Buyo a occasionné des déplacements forcés de plus de 22.000 personnes. A ces traumatismes inhérents au barrage de Buyo s'ajoutent des problèmes sociaux. Les conséquences environnementales et sociales de ces problèmes créent une situation générale d'inconfort social, pour l'instant contenu, contraire aux prescriptions du développement durable.

En guise de solution, les nouvelles politiques opérationnelles (OP 4.10, 4.12) de la Banque Mondiale insistent sur la dimension sociale dans les EIE dont l'application doit être généralisée, faute de quoi la construction des barrages contribuera à l'appauvrissement des populations d'accueil, qui paradoxalement ont consenti de lourds sacrifices, au lieu de leur apporter une plus-value qui leur confère une vie meilleure.

REMERCIEMENTS

Sincères remerciements aux équipes de recherches du Projet Buyo en Côte d'Ivoire. Remerciements également au CRDI - Canada pour son financement.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ancey G. et Pescay M., 1983, La planification à base régionale en Côte d'Ivoire. Le plan 1981-1985 et ses antécédents, série méthodologie, Paris, Sedes.
- Banque Mondiale, 1999, Évaluation environnementale. Politique Opérationnelle OP 4.01. Manuel Opérationnel de la Banque Mondiale. (<http://www.unesco.org>. Consulté le 28 juin 2012).
- Banque Mondiale, 2001, Réinstallation involontaire de personnes. Politique Opérationnelle OP 4.12. Manuel Opérationnel de la Banque Mondiale. (<http://www.unesco.org>. Consulté le 28 juin 2012).
- Banque Mondiale, 2005, Populations autochtones. Politique Opérationnelle OP 4.12. Manuel Opérationnel de la Banque Mondiale. (<http://www.unesco.org>. Consulté le 28 juin 2012).
- Cernea M.M., 2008, Penser les risques sociaux du développement, in: Blanc, N. et Bonin, S. (dir), Grands barrages et habitants: Les risques sociaux du développement, Paris, Fondation de la Maison des Sciences de l'homme - Versailles, Editions Quae.
- Chippaux J.-P., 2000, La lutte contre les schistosomoses en Afrique de l'Ouest, Paris, IRD Editions.
- Commission Mondiale des Barrages, 2000, Barrages et développement: un nouveau cadre pour la prise de décisions, Royaume Uni, Etats-Unis, Earthscan Publications Ltd.
- Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, 1987, Notre avenir à tous, Rapport Brundtland, A/RES/42/187 (<http://www1.agora21.org>. Consulté le 28 juin 2012).
- Coulibaly D., 2011, Agriculture et protection de l'environnement dans le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire: Entre logiques marchandes et logiques écologiques, Paris, Editions L'Harmattan.
- Diop M.D., Diedhiou C.M., et Niasse M., 2009, Expérience de l'Afrique de l'Ouest en matière de gestion des personnes déplacées par les grands barrages, in: Skinner, J., Niasse, M., et Haas, L., (dir.), Partage des bénéfices issus des grands barrages en Afrique de l'Ouest, Série Ressources Naturelles n° 9, Londres, Royaume-Uni, Institut International pour l'Environnement et le Développement.
- Dubresson A., 1989, Villes et industries en Côte d'Ivoire: pour une géographie de l'accumulation urbaine, Paris, Karthala.

- Hauhout A. A., 2002, Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire, Abidjan, Editions Universitaires de Côte d'Ivoire.
- Kouassi A. M., 2001, Pressions anthropiques et impacts socio-économiques et spatio-écologiques dans l'espace Buyo (Côte d'Ivoire). Université d'Abobo-Adjamé (Côte d'Ivoire), Thèse de doctorat unique de géographie.
- Mel F.G., 2003, Félix Houphouët-Boigny, L'épreuve du pouvoir, Paris, Editions du Karthala, Abidjan, Editions CERAP.
- Nations Unies, 1992, Déclaration de rio sur l'environnement et le développement. Assemblée Générale A/CONF.151/26, Vol. I, ([www. http://www.un.org](http://www.un.org). Consulté le 28 juin 2012).
- Pottinger L. (Ed.), 2012, International Rivers, World Rivers Review, Vol. 27/ No.2 June 2012, Berkeley, USA. (www.internationalrivers.org. Consulté le 28 juin 2012).
- Ruf F., 1995, Booms et crises du cacao: Les vertiges de l'or brun, CIRAD-SAR, Ministère de la Coopération et Editions Karthala.
- Schleiss A.J. et Pougatsch H., 2011, Les barrages: Du projet à la mise en service, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Shihata I.F.I., Stevens M. et Schlemmer-Schulte S., 1995, The World Bank in a Changing World: Selected essays and lectures, Vol. 2, The Netherlands, Kluwer Law International.
- Skinner J., Niasse M. et Haas L. (dir.), 2009, Partage des bénéfices issus des grands barrages en Afrique de l'Ouest. Série Ressources Naturelles n° 9, Londres, Royaume-Uni, Institut International pour l'Environnement et le Développement.
- Tamayo G.E., 2002, Les barrages hydroélectriques: La fin justifie-t-elle les moyens ? in: Houtart F. (dir.), L'eau, patrimoine commun de l'humanité. Paris, Editions L'Harmattan.
- Touré M., 2010, Planification et développement régional en Côte d'Ivoire. Le Nord ivoirien, une région marginalisée ?, Lille, Atelier National de Reproduction des Thèses
- Traoré M., 2000, Importance des aménagements hydrauliques dans la transmission des schistosomoses, in: Chippaux, J.-P. (dir.), La lutte contre les schistosomoses en Afrique de l'Ouest. Paris, IRD Editions.
- Yapo A., 1993, La politique de développement régional en Côte d'Ivoire, Université de Bordeaux I (France), Thèse de sciences économiques.
- Yapo O.B., 2002, Contribution à l'évolution de l'état de trophie du lac de Buyo (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) : Etudes analytique et statistique des paramètres physico-chimiques et biologiques, Université d'Abobo-Adjamé (Côte d'Ivoire), Thèse de doctorat unique de chimie.

La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire

ANI Yao Thierry, Doctorant : thierryani14@gmail.com.fr

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de conférences: kablanjoseph@yahoo.fr

KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire : bikpoceline@yahoo.fr

Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan

RÉSUMÉ

Bordée par l'océan atlantique, la Côte d'Ivoire s'étire sur un littoral de 550 Km de long. Le pays bénéficie d'une portion maritime allant de la mer territoriale à la Zone Économique Exclusive avec une superficie de 203 000 Km². Cet espace surveillé par la marine nationale et les affaires maritimes à travers les gardes côtes est pourtant en proie à plusieurs actes de malveillance. L'objectif de cette étude est de montrer les raisons à l'origine de la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire malgré la présence des acteurs de sûreté maritime. La méthodologie adoptée repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain auprès des agents de la marine nationale et des affaires maritimes. Les visites dans les bases navales et les arrondissements maritimes ont permis de connaître les moyens dont disposent les deux forces en présence. Le manque de collaboration des acteurs de sûreté, l'insuffisance des moyens hauturiers et des patrouilles expliquent la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, Frontière maritime, Marine, Affaires maritimes, Moyens hauturiers

Abstract

Bordered by the Atlantic Ocean, Côte d'Ivoire is situated on the littoral by 550 Kilometers long. Since the convention adoption of Montego Bay in 1982, the country takes profit a sea portion stretching from the territorial waters to the economic zone, special with an extension of 203 000 square. This space supervised by the navy and maritime business though out guards' costs is nevertheless in distortion by many bad actions. The objective of this study is to show the fundamental causes of sea frontiers porosity of Côte d'Ivoire despite the presence maritime security. The adopted method lies on coupled documentary researches to investigate the ground near the national navy men and Maritime's business. The visit in the ship stations and sea shores have permitted to know the means that dispose the two forces in presence. The lack of security actors' collaboration, insufficiency high sea means and supervisors explain the porosity of sea frontiers of Côte d'Ivoire

Keywords: Côte d'Ivoire, Maritime frontiers, Navy, Maritime business, High sea means

INTRODUCTION

La frontière limite un territoire et en détermine son étendue. Ainsi, elle sépare un État de ses voisins. Au cours du cycle historique moderne, l'État s'est construit sur le socle de la souveraineté du territoire, territoire alors circonscrit par des frontières terrestres. Dès lors, la pensée politique a assimilé la souveraineté de l'État au déploiement du monopole de la violence légitime sur la terre (Cormier-Salem et Dahou, 2010). Alors que les frontières actuelles des États africains se fixaient à la conférence de Berlin tenue de novembre 1884 à février 1885 (Ahmad, 2013), celles morcelant le domaine maritime des pays côtiers remontent en 1982 à la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego-Bay. Ainsi, les États côtiers bénéficient d'un territoire maritime allant du rivage à la Zone Économique Exclusive sur lequel, ils exercent des droits patrimoniaux (Coutansais, 2012). La Côte d'Ivoire qui est bordée par l'océan atlantique jouit de 203 000 Km² de domaine maritime. La surveillance de ce territoire maritime est assurée par la marine nationale et les affaires maritimes à travers les garde-côtes. Pour mener à bien la protection des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire, des moyens hauturiers sont mis à la disposition de la marine nationale. Pourtant, les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire demeurent perméables et sont en proie à des actes de malveillance. Les pirates étendent leur zone d'opération vers la Côte d'Ivoire où ils sont plus actifs (Olivier d'Auzon, 2013). Les navires pétroliers sont de plus en plus attaqués dans les eaux ivoiriennes. Le navire Luxembourgeois, le Gascogne a été détourné le 31 janvier 2013 avec 3 000 tonnes de gasoil au mouillage au port d'Abidjan. En outre, les chalutiers de la pêche industrielle pratiquent leur activité dans des zones réservées à la pêche traditionnelle en toute quiétude avec des équipements techniques hors normes (KOFFIÉ-BIKPO, 2010). Eu égard à ce qui précède, la question que soulève cette étude est de savoir pourquoi malgré la présence des acteurs de sûreté maritime ivoiriens, les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire demeurent perméables ? L'objectif de cette étude est de montrer les raisons de la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire malgré la présence des acteurs de sûreté maritime.

1. MÉTHODOLOGIE

La méthode de travail utilisée repose sur une recherche documentaire sustentée d'enquêtes de terrain menées auprès des agents des affaires maritimes et portuaires et de la marine nationale.

La recherche documentaire s'est faite au centre de documentation du port d'Abidjan, aux archives de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires et sur Internet. Les informations recherchées portaient sur le domaine maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire, les acteurs qui surveillent cet espace et les différents incidents de sûreté maritime qui sont perpétrés.

Quant aux enquêtes de terrain, elles se sont déroulées de novembre 2014 à février 2015 pour ce qui est des affaires maritimes et de mars à mai 2015 au niveau de la marine nationale. Au niveau de ces deux administrations, à l'aide d'un guide d'entretien appliqué aux commandants du service de sécurité et de sûreté de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires et au commandant en second du patrouilleur le « Bouclier », les informations relatives à la mission de chacun des acteurs dans la surveillance de l'espace maritime ont été obtenus. En outre, sur les moyens dont ils disposent, du nombre de patrouilles effectuées par ces derniers et des rapports que les deux forces entretiennent dans la protection de ce domaine maritime ont été discutées. Les résultats obtenus ont été structurés en deux parties à savoir l'absence de collaboration entre les deux acteurs de sûreté maritime malgré des prérogatives similaires et des patrouilles insuffisantes voire inexistantes des forces en présence.

2. RÉSULTATS

2-1. LA SURVEILLANCE DE L'ESPACE MARITIME IVOIRIEN : UNE ABSENCE DE COLLABORATION ENTRE LES AFFAIRES MARITIMES ET LA MARINE NATIONALE MALGRÉ LES PRÉROGATIVES SIMILAIRES

La protection du domaine maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire est assurée par la marine nationale et les affaires maritimes. Les deux

forces ont des missions semblables pourtant elles ne collaborent pas.

2.1.1. Des missions similaires des forces commises à la surveillance de l'espace maritime

Le système de sûreté maritime ivoirien est animé par la marine nationale et les affaires maritimes. Cependant, les deux forces ne collaborent pas dans le cadre de la surveillance de cette portion maritime. En effet, créée au lendemain de l'indépendance, la marine nationale est la force militaire qui est chargée de défendre les intérêts du pays au niveau maritime. Elle est de ce fait, un démembrement des FRCI¹ et dépend du ministère de la défense. La marine nationale doit défendre le territoire contre les actes de guerre, lutter contre tous les actes de malveillance au niveau des eaux depuis la côte jusqu'à 200 milles nautiques (Figure 1). Aussi participe-t-elle à la police des pêches, à la lutte contre la pollution en mer et à la veille constante sur les eaux territoriales et la bande littorale.

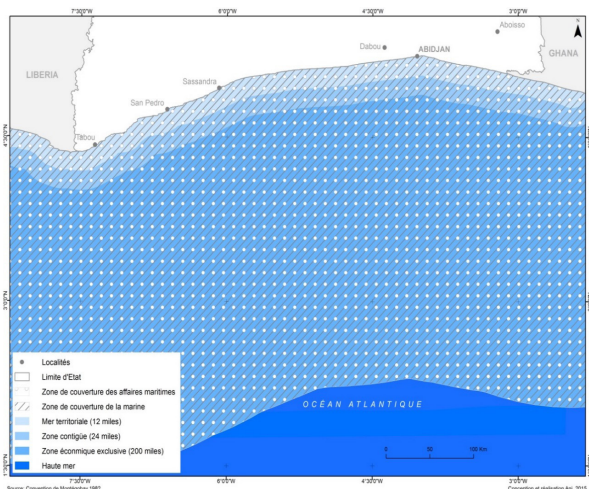


Figure 1: Zone de surveillance potentielle de la marine et des affaires maritimes

Quant à la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), elle est la seconde force en charge de la sûreté de l'espace maritime qui, à travers ses attributions, assure la sécurité et la sûreté des eaux sous juridiction ivoirienne. Mise

en place en 1961, cette administration est sous la tutelle du ministère des transports. Elle est chargée de la conduite de la politique des transports et des affaires maritimes, portuaires et fluvio-lagunaires, du domaine public maritime et lagunaire. Elle a également en charge les questions de sécurité et de sûreté maritime et portuaire, de la coopération maritime ainsi que de l'administration des gens de mer et des œuvres sociales des marins. L'évolution des enjeux maritimes et portuaires a abouti à une réforme organique des affaires maritimes et portuaires. Elle vise à assurer une meilleure gestion des questions de sécurité et de sûreté maritime et portuaire par la création de deux directions techniques à savoir la Direction de la Navigation, de la Sécurité et de la Garde Côtière (DNSGC) et la Direction de la Sûreté Maritime, des Affaires portuaires et du Domaine.

La première direction est chargée de l'immatriculation ou de l'identification des navires, des visites techniques, de la coordination de la recherche et le sauvetage en mer, de la communication etc. La seconde direction, quant à elle, a en charge la mise en œuvre du code ISPS² et le suivi de toutes les activités liées à la sûreté maritime et portuaire. En effet, les attributions des deux directions sont consignées dans l'arrêté N°46MENT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires. Cet arrêté donne diverses missions à ces directions dont celles relatives à la navigation et à la sécurité et la sûreté maritime, sur les lagunes et dans les zones portuaires. En effet, cette administration est chargée de participer à l'élaboration de la réglementation en matière de navigation et de sécurité maritime, d'assurer l'application des lois concernant la fraude, l'immigration illégale, la contrebande et les trafics de stupéfiants et d'armes dans les eaux sous juridiction ivoirienne en liaison avec les services concernés et de garantir la sécurité de la navigation et des transports maritimes, fluvio-lagunaires et de plaisance. Elle est impliquée également dans la lutte contre la piraterie, les pêches illicites et non réglementée et autres trafics illicites sur le domaine maritime de la Côte d'Ivoire à travers les garde-côtes. En outre,

1 FRCI : Force Républicaine de Côte d'Ivoire

2 Code Internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires

elle a pour mission d'assurer la sécurité à bord des navires (commerce, passagers, pêche, plaisance) et des plateformes de forage off-shore en liaison avec les autres services concernés, de surveiller les eaux maritimes, lagunaires et portuaires ainsi que les installations portuaires et de coordonner les programmes d'assistance et de sauvetage en mer.

Eu égard à ce qui précède, les deux forces ont des prérogatives similaires. Elles devraient travailler en collaboration, ce qui n'est pourtant pas le cas.

2.1.2. Un manque de collaboration entre la marine et les affaires maritimes dans la surveillance de l'espace maritime

L'arrêté n°46MEMT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires indique que l'administration des affaires maritimes à travers ses services de sécurité et de sûreté doit travailler en collaboration avec les autres services concernés notamment la marine nationale. Pourtant, les deux structures travaillent de façon solitaire dans le cadre de la surveillance de cet espace maritime ivoirien. En effet, les deux forces ne tiennent pas de réunions communes pour faire le bilan des activités de sûreté de l'espace maritime. C'est le même constat concernant le partage des informations de sûreté de l'espace maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire. Le commandant en second du navire le « Bouclier » de la marine nationale indiquait qu'ils n'associent pas les affaires maritimes à toutes leurs activités de surveillance de l'espace maritime ivoirien. La réponse donnée par le commandant adjoint du service de sûreté maritime de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires fait également apparaître l'inexistence de collaboration des deux forces. Ce dernier a affirmé que c'est seulement deux réunions qui ont été tenues par la Marine et les Affaires maritimes en 2014 après la prise du décret n°2014-181 du 10 avril portant dévolution au ministère de la défense, de compétences en matière de sécurité maritime et fluviolagunaire qui était jusqu'à cette date assurée par la DGAMP. Ces deux réunions se sont consacrées à l'éventuelle collaboration des deux forces. Cependant, aucune action n'a été faite

par les deux principaux acteurs de la surveillance du domaine maritime dans le cadre de sa protection. La porosité de l'espace maritime ivoirien s'explique également par l'insuffisance des patrouilles voire l'inexistence.

2.2. DES PATROUILLES INSUFFISANTES VOIRE INEXISTANTES

La surveillance des frontières maritimes a pour objet d'empêcher le franchissement non autorisé de celles-ci, de lutter contre la criminalité et d'appréhender les personnes ayant franchi irrégulièrement les frontières. Elle passe par la présence continue des différents acteurs de sûreté sur le domaine maritime. Pourtant, la Marine organise une seule patrouille par semaine comparativement aux marines des pays occidentaux qui sont de façon permanente sur leur domaine maritime malgré sa dotation en moyens hauturiers. Les affaires maritimes quant à elles observent l'océan faute de moyens.

2.2.1. UNE PRÉSENCE LIMITÉE DE LA MARINE SUR L'ESPACE MARITIME MALGRÉ SA DOTATION EN MOYENS HAUTURIERS



Photo 2: Les navires Émergent et Bouclier de la marine nationale accostés à la base navale annexe de la marine ; *cliché ANI, 2015*

Les patrouilles organisées par les forces dans le cadre de la surveillance de l'espace maritime sont insuffisantes pour la marine nationale. En effet, depuis l'acquisition des patrouilleurs, l'Émergence et le Bouclier respectivement en 2014 et 2015, des

vedettes rapides et du « CFSékongo » en février 2016, cette force militaire mène des actions de surveillance de la portion maritime ivoirienne de façon sporadique. Selon le commandant adjoint du navire le « Bouclier », les trois moyens hauturiers ne sont utilisés par les marins qu'une fois par semaine dans le cadre de la surveillance et la défense du territoire maritime ivoirien. C'est à partir de la base navale d'Abidjan que ces patrouilles de longue portée sont organisées. Pourtant, ces trois patrouilleurs conçus avec une plateforme simple, robuste et économique, ont une disponibilité technique de 350 jours par an pour un taux d'activité annuel de 1 800 heures. Ils sont dotés chacun de deux moteurs de 70 CV et peuvent naviguer à une vitesse de 22 nœuds. Par conséquent, ils ont la capacité de protéger autant que faire se peut les 203 000 Km² d'espace maritime ivoirien. Longs de 33 mètres, ces moyens hauturiers ont la capacité de transporter environ 20 marins lors des patrouilles. Cependant, bien que pouvant être dotés d'un canon de 20 mm à l'avant et de deux mitrailleuses de 12,7 mm à l'arrière, ils sont dépourvus d'armes à cause de l'embargo de l'ONU qui pèse sur la Côte d'Ivoire depuis les années 2000. L'absence d'armes à bord rend les embarcations et l'équipage vulnérables face à des pirates équipés de kalachnikovs et de lance-roquettes lors de leurs opérations. Outre cela, les moyens hauturiers passent plus de temps à quai qu'en mer. Ils sont toujours accostés à la base annexe de la marine sise au Plateau à proximité du quai fruitier (Photo 1). Au moment de l'enquête, le commandant adjoint du bouclier indiqué que cela répondait à la stratégie militaire des autorités de cette force relativement à l'utilisation des patrouilleurs.



Photo 2: Une des vedettes de la marine ivoirienne dans les eaux portuaires de San Pedro, *cliché ANI, 2014*

Cette vedette est la seule à bord de laquelle se font les patrouilles des marins de la base navale de San Pedro et d'Adiaké. Cet engin de faible capacité ne permet pas aux marins d'organiser des patrouilles de longue portée. Il se limite aux zones mitoyennes du rivage.

Ces moyens dont dispose la Marine nationale sont essentiellement cantonnés dans la seule région maritime d'Abidjan précisément à la base navale de Locodjoro et à la base navale annexe du Plateau. Outre les trois patrouilleurs, ce sont environ 10 vedettes qui ont été achetées (Photo 2).



Photo 2: Les régions maritimes ivoiriennes, les bases navales existantes avec les moyens hauturiers disponibles

Adiaké, la seconde base navale de cette région maritime, et celle de la région maritime de San Pedro

(Figure 2) ne disposent d'aucun patrouilleur. Elles ne disposent que d'une vedette chacune qui ne peuvent naviguer loin de la côte que jusqu'à 10 Kilomètres au large. En effet, à cette distance, il leur est difficile de résister aux vagues de plus en plus hautes et à la force du vent.

De plus, leurs réservoirs ne peuvent pas contenir de grande quantité de carburant pour une navigation de longue portée. Dès lors, toutes les patrouilles de longue portée qui sont organisées, se font à partir d'Abidjan où sont localisés les trois patrouilleurs.

La possession de ces moyens hauturiers par la Côte d'Ivoire ne met pas ses eaux à l'abri de la manifestation des actes de piraterie, des trafics illicites et du pillage des ressources naturelles dont elles regorgent. Cette situation s'explique par le manque d'opérabilité des moyens hauturiers et les quelques dix vedettes disponibles. L'insuffisance de patrouilles donne la latitude aux « loups de mer » de s'adonner à toute sorte de pratiques illicites sur ce domaine. En somme, la Marine nationale n'est pas présente de façon permanente sur l'espace maritime malgré sa dotation en moyens hauturiers.

2.2.2. LES AFFAIRES MARITIMES CONFINÉES DANS L'OBSERVATION DE L'ESPACE MARITIME DEPUIS LA CÔTE



Photo 3. Vedette (zodiac) des garde côtes en cale sèche à l'arrondissement maritime à Treichville, cliché ANI, 2015

Les garde-côtes, démembrement des affaires maritimes chargés de surveiller également l'espace maritime ivoirien, sont basés au fascinage au port

d'Abidjan et dans les autres arrondissements maritimes. Ils sont devenus des bureaucrates car ne mènent aucune patrouille hauturière. En effet, les garde-côtes ivoiriens ne possèdent aucun moyen pour la sûreté du domaine maritime de la Côte d'Ivoire. Avant la crise qui a succédé les élections présidentielles de 2010, cette force para militaire disposait de deux vedettes. Ce sont ces embarcations qui permettaient à la fois aux garde-côtes et aux policiers maritimes logés dans le même bâtiment de faire les patrouilles sur les plans d'eau lagunaires et maritimes. Cependant, depuis 2010, ces deux embarcations sont en ruine et en cales sèches à la police maritime à Treichville (Photo 3). Les agents de cette unité n'assurent que des missions « de contemplation côtière », faute de moyens hauturiers. Contrairement à la Marine nationale qui s'est vue équiper en moyens hauturiers, les garde-côtes ne bénéficient d'aucune embarcation.

3. DISCUSSIONS

L'étude a montré que le système de sûreté et de sécurité maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire fait intervenir plusieurs acteurs. Cependant, l'absence d'actions coordonnées et le manque de collaboration expose le domaine maritime et portuaire à plusieurs actes répréhensibles.

3.1. LES CONFLITS DE COMPÉTENCE ET L'INSUFFISANCE DE PATROUILLE, À L'ORIGINE DE LA VULNÉRABILITÉ DE L'ESPACE MARITIME

L'étude a révélé que la surveillance de l'espace maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire fait intervenir deux principaux acteurs notamment la marine nationale et les affaires maritimes à travers les garde-côtes. L'analyse a montré que chacune des deux forces mène ses activités de façon solitaire alors qu'elles ont des missions similaires relativement à la surveillance du domaine maritime ivoirien. La logique aurait voulu que les ministères de la défense et du transport, tutelles des deux forces en présence créent un cadre pour que les deux principaux acteurs collaborent afin de mettre en place une stratégie efficace pour contrer l'action des pirates et autres brigands en mer. Le manque de collaboration de la

marine nationale et des affaires maritimes s'explique par le conflit de compétence qu'elles se livrent. En effet, en 2014, le Président de la République a pris un décret (n°2014-181) portant dévolution des missions des Affaires maritimes à l'armée notamment la Marine nationale. Cependant, la formation reçue par les Affaires maritimes n'a pas été transmise aux marins. Les marins restent donc incapables de mener les différentes missions consignées dans le décret. Même après la prise de ce décret, aucun cadre d'échange n'a été créé par les deux administrations pour faciliter l'application des nouvelles dispositions. Il y a donc un flou total, car ces acteurs ne savent pas réellement les tâches qui leur sont respectivement dévolues. Ce résultat corrobore celui de Vogel (2011). En fait, l'auteur signalait qu'en Afrique la gestion maritime et les services de police en mer ne relèvent jamais de la responsabilité d'un seul organisme et nécessitent donc un niveau de coordination et de collaboration interministérielle souvent difficile à mettre en place. Cette inexistence de collaboration s'explique par le fait que la marine est une force militaire alors que les gardes côtes sont une force paramilitaire. Les militaires considèrent les autres forces notamment les gardes côtes comme des civils.

Par ailleurs, l'étude a révélé que les deux forces passent plus de temps à terre qu'en mer. La marine qui a été dotée de trois patrouilleurs et des vedettes acquis respectivement en 2014, 2015 et 2016, fait une seule patrouille hauturière chaque semaine, soit 52 par an. Quant aux garde-côtes, ils sont condamnés à observer le domaine maritime depuis le rivage faute de moyens hauturiers. Avec un tel déficit, on s'interroge sur le rôle que joue réellement ce grand corps d'État sur le territoire maritime national. Or, les pirates et les bandits des mers disposent de plus en plus de matériels sophistiqués (radars, téléphone satellitaires, AK 47) et s'informent sur le dispositif sécuritaire de chaque État côtier afin de déterminer celui dont le système est faillible. Le directeur technique de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), basée à Abidjan indiquait en 2013 que les *groupes armés qui piratent les navires sont parfaitement informés sur le potentiel de chaque pays et savent que du côté de la Côte d'Ivoire, il n'y a pas beaucoup de surveillance*. Ce même constat a

été révélé par Noel Choong³ qui affirmait également que les pirates se déplacent vers la Côte d'Ivoire, car le Bénin et le Nigéria ont augmenté la fréquence de leurs patrouilles dans le golfe de Guinée. Cette situation laisse la latitude aux pirates et autres individus indécents de s'adonner à toute sorte d'activités illicites dans le domaine maritime ivoirien. C'est en cela qu'il serait absurde de traiter la marine ivoirienne et les garde-côtes dans le nouvel environnement sécuritaire sans aborder la question de « l'interopérabilité ». En ce sens, il est indispensable pour la marine ivoirienne qui a des ressources limitées d'être « interopérable ». Cela signifie qu'elle doit faire des entraînements communs avec les agents des affaires maritimes. L'interopérabilité est définie comme étant du « corollaire de l'action collective selon lequel les marines doivent être capables de collaborer de façon conjointe (opérations interarmées) avec les autres armées d'un État et de façon combinée (opérations interalliées) avec leurs alliés (Tardiff-Villeneuve, 2008). Elle passe par le partage de l'information entre les différentes forces en présence d'où la mise en place des équipements de collecte d'informations à usage ouvert comme c'est le cas au Canada. En effet, les autorités canadiennes ont installé le « CAN-MARNET », un outil qui fournit un portrait géospatial de la situation maritime au Canada en indiquant la position de tous les navires connus à un moment récent dans le temps (Tardiff-Villeneuve, 2008). Ce réseau de partage d'information a l'avantage de pallier le manque de collaboration et d'échanges de renseignement au sein des ministères et des agences gouvernementales canadiennes.

3.2. DES MOYENS HAUTURIERS INSUFFISANTS

L'enquête de terrain a révélé que la Côte d'Ivoire ne dispose pas de moyens suffisants pour surveiller efficacement sa façade maritime. Les trois moyens hauturiers (le « Bouclier », « l'émergence » et le « CFSekongo ») acquis en 2014, 2015 et 2016 ne suffisent pas pour lui permettre de prétendre gouverner sa portion maritime. Les résultats de Riols (2010)

3 Noël Choong, responsable du département de la piraterie du Bureau maritime international qui siège à Kuala Lumpur en Malaisie

restent encore d'actualité aujourd'hui. En effet, il affirmait que les moyens navals dont disposait ce pays restent douteux et non opérationnels. Quant à Vogel (2011), il indiquait que les zones économiques exclusives (ZEE), qui s'étendent jusqu'à 200 miles nautiques à partir de la côte, sont vastes et donc difficiles à surveiller par les pays d'Afrique en raison de leurs ressources limitées. L'auteur a affirmé qu'au large des côtes d'Afrique occidentale et centrale, il existe moins de 25 embarcations de plus de 25 mètres dédiées aux activités de répression. Cette insuffisance réside dans le fait que les autorités ivoiriennes à l'instar de celles des autres pays africains donnent plus de priorité aux financements des forces terrestres au détriment des forces impliquées dans la surveillance de la portion maritime. C'est ce que l'International Crisis Group (2012) soulignait lorsqu'il annonçait que l'exercice de l'autorité en mer a longtemps constitué une priorité secondaire pour les États africains qui conçoivent l'insécurité comme un phénomène terrestre. L'inclusion de la mer dans les politiques publiques de sécurité n'était un enjeu que lors des querelles frontalières. En fait, les autorités ivoiriennes pensent que la menace ne viendra qu'à partir de la terre. Elles investissent dans les forces terrestres plutôt que de doter la marine nationale et les garde-côtes en équipements adéquats pour la surveillance du territoire maritime, les transformant du coup en des forces terrestres. Les deux forces se contentent d'observer l'espace maritime depuis le rivage. On pense que ce choix trouve son explication dans le fait que les autorités qui se succèdent à la tête du pays sont embarquées dans un élan de protection de leur pouvoir. Elles sont hantées par les éventuels coups d'État qui pourraient survenir. Vogel (*op.cit.*) a fait remarquer que de nombreux pays africains ont préféré investir dans les forces terrestres plutôt que dans les unités maritimes, rendant par là-même impossible tout type de surveillance plus poussée que la simple observation côtière.

CONCLUSION

Les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire restent toujours perméables malgré la dotation de la marine nationale en moyens hauturiers et de vedettes rapides. Elles le demeurent du fait de l'inactivité des marins qui passent plus de temps à terre qu'en mer.

Quant aux garde-côtes, ils n'existent que de nom car ils ne mènent aucune patrouille hauturière dans le cadre de la surveillance du domaine maritime ivoirien. Cette situation est aggravée par le manque de collaboration des deux principaux acteurs impliqués dans la sécurisation de l'espace maritime. Ils sont plutôt embarqués dans un conflit de compétence. Tous ces agissements expliquent la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire dont les conséquences sont le pillage des ressources naturelles, les attaques de pirate et bien d'autres pratiques illicites. Le nouvel environnement sécuritaire maritime nécessite une présence continue des garde-côtes et de la marine nationale dans les eaux ivoiriennes gage de la bonne gouvernance maritime de la Côte d'Ivoire

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Cormier-Salem M. C. et DahouT.,(2010) :Gouverner la mer. États, pirates, sociétés, Institut de recherche pour le développement, UMR 208 Patrimoines locaux IRD/MNHN, 18 P.
- Ahmad M.B., (2013) : Les frontières africaines et la nécessité de les tracer in *Délimitation et démarcation des Frontières en Afrique*, Commission de l'Union Africaine, Département de Paix et Sécurité, Addis-Abeba, pp 13-23
- Coutansais C. P., (2012) : Géopolitique des océans ; édition ellipses marketing S.A., Paris cedex ; 240 P.
- Olivier d'Auzon, (2013) : La piraterie est en baisse, mais il ne faut pas baisser la garde in *Géopolitique de l'Europe, de l'Atlantique à l'Oural*, PUF, France, pp. 1-10.
- Koffié-Bikpo C. Y., (2010) : La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique, in *les cahiers d'outre-mer n°251*, revue de géographie de Bordeaux, pp. 321-346.
- Vogel A., (2011) : Relever les défis de la sécurité maritime en Afrique grâce aux investissements en science et technologies ; Bulletin de la sécurité africaine n°10 ; 8 P.
- Tardiff-Villeneuve A., (2008) : Le nouvel environnement sécuritaire et la marine canadienne ; institut québécois des hautes études internationales ; Canada ; 25 P.
- Riols A., (2010) : Piraterie et brigandage dans le golfe de guinée ; université Paris 1 Panthéon Sorbonne et Centre d'Étude Supérieure de la Marine ; Master II professionnel, Paris ; 94 P.
- International Crisis Group, (2012) : Le golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque ; Rapport Afrique n°195 ; Bruxelles ; 52 P.

LE DEVELOPPEMENT DE LA PECHE EN CÔTE D'IVOIRE : LE CAS DE LA PECHE CONTINENTALE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GUESSABO

KRA koffi siméon

Assistant, krakoffisimeon@yahoo.fr

Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa / Côte d'Ivoire

RÉSUMÉ

Située dans le centre ouest ivoirien, la sous-préfecture de Guessabo présente de nombreux atouts pour le développement de la pêche. Et pourtant, les politiques en matière de pêche en Côte d'Ivoire ont souvent mis l'accent sur les pêches maritimes et lagunaires. Le but de cette étude est d'évaluer les potentialités halieutiques de la sous-préfecture de Guessabo, d'analyser la structure sociodémographique des acteurs de la pêche et enfin d'identifier les problèmes auxquels sont confrontés les acteurs de la filière pêche de cette localité.

Plusieurs techniques de recueil d'informations ont été combinées pour y parvenir. Ce sont entre autre la recherche documentaire, l'observation, l'enquête par le questionnaire et des guides d'entretien avec les acteurs intervenant dans la filière. Le traitement des informations recueillies permet de dire que la sous-préfecture de Guessabo se présente comme un important bassin de production de poisson. Cependant, la filière pêche de la localité est confrontée à d'énormes difficultés ; notamment la persistance de l'informel.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, Guessabo, Développement, Pêche continentale, Production halieutique.

ABSTRACT

Situated in the west center of the Ivory Coast, the under-prefecture of Guessabo presents many assets for the development of the fishing. And yet, the policies concerning fishing in Coast of Ivory often put the accent on the maritime fishings and lagunaires. The goal of this survey is to value the piscatorial potentialities of the under-prefecture of Guessabo, to analyze the structure sociodemographic of the actors of the fishing and finally to identify the problems to which are confronted the actors of the path fishes this locality.

Several techniques of compilation of information have been combined to arrive there. These are between other the documentary research, the observation, the investigation by the questionnaire and the maintenance guides with the actors intervening in the path. The treatment of the introverted information permits to say that the under-prefecture of Guessabo presents itself like an important basin of fish production. However, the path fishes the locality is confronted to enormous difficulties; notably the persistence of the casual.

Keywords: Ivory coast, Guessabo, Development, Continental Fishing, Piscatorial production.

INTRODUCTION

La pêche en Côte d'Ivoire ne fournit que 7% du Produit Intérieur Brute (PIB) agricole et reste une activité secondaire dans l'économie (Ministère d'état, ministère de l'agriculture et des ressources animales, 2000). Cependant, elle est la principale source de protéines animales pour la population. A ce propos, (Anoh et Koffié-bikpo, 1999) précisent que ces produits jouent un rôle très important dans l'alimentation des populations. Ils fournissent près de 70% des protéines animales consommées par l'Ivoirien. Ils ajoutent que ces ressources halieutiques ont l'avantage d'être meilleur marché que la viande rouge.

La pêche est une activité prioritaire chez les peuples lagunaires et des atouts indéniables lui sont offerts pour la Côte d'Ivoire. En effet, elle bénéficie de conditions naturelles favorables (mer, lagunes, fleuves, lacs...). Cependant, cette activité est de plus en plus négligée par les Ivoiriens malgré son importance dans l'alimentation. La plupart des écrits sur la pêche font état de ce que les ressources halieutiques sont insuffisantes

pour couvrir les besoins de la consommation nationale. Le taux de couverture en ressources halieutiques est de 43% (ministère d'état, ministère de l'agriculture et des ressources animales, 2000). En conséquence, la Côte d'Ivoire demeure un gros importateur de produits halieutiques. En 2009, les importations de produits de pêche et dérivés se sont élevées à 339 043,769 tonnes (Ministère de l'agriculture, 2010). A cet effet, le Plan Directeur du Développement Agricole 1992-2015 adopté en 1993 prévoyait parmi ses 5 objectifs majeurs le développement de la pêche maritime et lagunaire. Et pourtant, la pêche a des possibilités de se développer ailleurs sur le reste du pays.

La sous-préfecture de Guessabo est située dans la région du Haut-Sassandra; dans le centre-ouest de la Côte d'Ivoire. Au plan administratif, elle fait partie du département de Zoukougbeu. Elle est limitée comme suit : au nord les sous-préfectures de Domangbeu et de Zoukougbeu, au sud la sous-préfecture de Iboghué, à l'est la sous-préfecture de Gregbeu et à l'ouest la sous-préfecture de Guézou. La figure 1 présente la localisation de la zone d'étude.

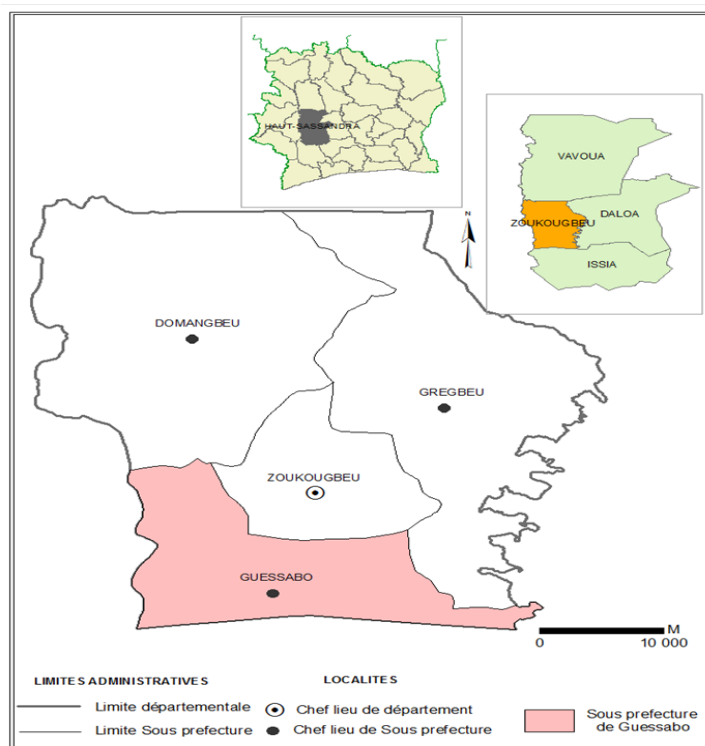


Figure 1 : Localisation de la zone d'étude

Source : INS, 2014 Réalisation : Loba A, 2015

Cette sous-préfecture bénéficie de nombreux atouts pour la pratique de la pêche continentale. En effet, le fleuve Sassandra la limite à l'ouest ; et avec ses affluents que sont le Lobo et la Davo forment un réseau hydrographique dense. Cependant, la pêche à Guessabo est confrontée à une kyrielle de problèmes.

Face donc à ce constat, notre préoccupation est la suivante : quelle est la place de la sous-préfecture de Guessabo dans la pêche continentale en Côte d'Ivoire ?

Pour y parvenir, nous partirons d'une approche tridimensionnelle. Nous analyserons d'abord les potentialités halieutiques de la sous-préfecture de Guessabo, ensuite la situation de la pêche et enfin les problèmes auxquels sont confrontés les acteurs de la filière pêche de cette localité.

I- MATÉRIELS ET MÉTHODES

Pour mener cette étude, plusieurs techniques de recueils de données ont été combinées. Ce sont la recherche documentaire, l'observation sur le terrain, l'enquête par le questionnaire et des guides d'entretien.

L'analyse documentaire a consisté en une revue de documents portant notamment sur la pêche en Côte d'Ivoire. Plusieurs informations ont été recueillies dans les documents et rapports consultés. La plupart de ces œuvres porte sur la pêche maritime ou lagunaire. Nous avons aussi eu recours aux rapports annuels d'activité des structures locales d'encadrement du secteur pêche. Cette approche nous a permis d'avoir des notions sur le sujet et d'affiner nos outils pour aborder la question. En plus des ouvrages sur la pêche, nous avons consulté des œuvres en rapport avec le cadre d'étude en l'occurrence la région du Haut-Sassandra. L'analyse documentaire n'étant pas en mesure de fournir toutes les informations, nous avons eu recours à des enquêtes de terrain.

L'enquête documentaire a permis de compléter, de vérifier et surtout de s'imprégner de la réalité du phénomène pêche dans la sous-préfecture de Guessabo. Elle a été orientée sur deux catégories d'acteurs. Ce sont d'une part les acteurs de la pêche et d'autre part des commerçants. Au niveau des acteurs, nous avons sommes appesantis sur certaines variables. Ce sont la nationalité, le sexe, les instruments de pêche, les quantités de poisson capturées, ainsi que leurs difficultés. Quant aux commerçants, leur apport a permis d'avoir une idée sur la disponibilité en poisson, les espèces, ainsi que les prix pratiqués. Nous avons été confrontés à une difficulté lors du choix de la taille de l'échantillon. En effet, la persistance de l'informel fait que le Bureau d'Aquaculture et Pêche (BAP) de la localité n'était pas en mesure de donner l'effectif des pêcheurs. La raison est que la majorité de ceux-ci exerce dans l'illégalité. Ils n'ont pas de certificat de pêche pouvant permettre leur reconnaissance formelle par la structure étatique. Nous avons de ce fait interrogé 50 pêcheurs et 30 commerçants rencontrés soit sur les rives de vente ; soit dans les campements de pêche installés le long du fleuve. Au niveau des commerçants, il s'agit des personnes venues s'approvisionner sur les espaces de vente. Le choix de ces personnes s'est fait de façon aléatoire. Nous avons choisi les répondants.

Les guides d'entretien ont été orientés vers les structures étatiques intervenant dans les ressources halieutiques. A ce propos, nous avons eu des entretiens avec la Direction Régionale des Ressources Animales et Halieutiques de Daloa et le BAP de Guessabo. Nous avons aussi eu recours à la sous-préfecture pour certaines données administratives.

L'analyse des données obtenues permet d'aboutir aux résultats ci-après. La sous-préfecture de Guessabo se présente comme un important bassin de production de poisson au niveau de la région du Haut-Sassandra. Cela est la résultante de plusieurs facteurs tant naturels qu'humains.

II- RÉSULTATS

1- LES FACTEURS FAVORABLES AU DEVELOPPEMENT DE LA PECHE CONTINENTALE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GUESSABO

Les conditions naturelles et la forte proportion de la population rurale sont autant de facteurs qui influencent positivement la pêche continentale dans la sous-préfecture de Guessabo.

Au plan hydrographique, la sous-préfecture de Guessabo est sous l'influence du fleuve Sassandra qui la limite à l'ouest. Le bassin du Sassandra, long de 600kilomètres, prend sa source dans la région de Bayla en Guinée. Il reçoit deux affluents majeurs que sont le Bafing et le N'zo. Son bassin versant est de 75 000 kilomètres carrés (Ministère d'état, ministère du plan et du développement, 2007). Il s'agit donc d'un cours d'eau permanent permettant la pratique de la pêche toute l'année.

La sous-préfecture de Guessabo dispose d'une population nombreuse et en majorité rurale. En effet à part Guessabo le chef-lieu de sous-préfecture qui est une localité urbaine, les autres localités sont rurales. D'ailleurs Guessabo n'a été érigé en chef-lieu de sous-préfecture qu'à travers le décret N° 2008-07 du 05 Mars 2008 ; donc une ville récente. Sa population est estimée 8288 habitants (INS, 2014). Les populations autochtones sont les Ghaboua. On note une forte proportion d'allochtones (Baoulé, Sénoufo...) et d'allogènes (Burkinabé, Malien...).

Les principales activités économiques de cette population tournent autour de l'agriculture et de la pêche.

2- LA PECHE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GUESSABO

L'activité de pêche est beaucoup développée dans la sous-préfecture de Guessabo. Celle-ci se pratique sur divers foyers et implique un nombre important d'acteurs. La production est de ce fait importante. Le fleuve Sassandra est le support de la pêche dans la sous-préfecture de Guessabo. Au niveau des foyers de pêche, on a d'une part le lac du barrage de Buyo qui s'étend jusqu'à Guessabo et d'autre part des couloirs de pêche qui sont des

affluents du lac. Les plus importants sont : VOh, Glèpè Nigbè, Sety Bada (Pio) et Kôkpa.

2-1- Les acteurs de la pêche

La pêche à Guessabo est le fait des acteurs masculins. Elle est dominée à 83% par les étrangers ; notamment les maliens. Ceux-ci sont désignés sous le vocable « Bozo ». En fait, ils sont d'ethnies différentes à savoir les Bozo, les Bambara, les Peulhs... Les Ivoiriens ne représentent que 17% des acteurs et sont représentés par les autochtones Ghaboua. La figure2 montre leur répartition par nationalité. Cette population pratique en plein temps la pêche.

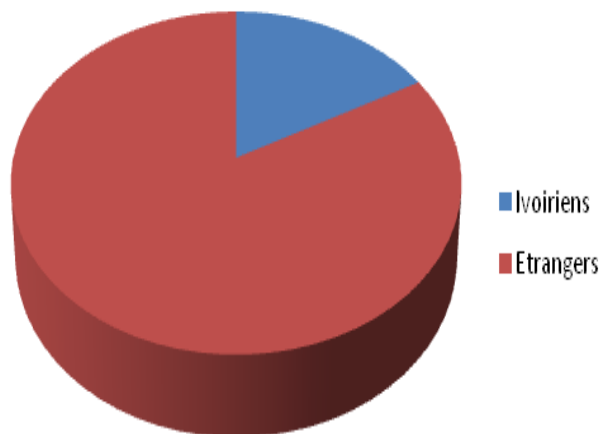


Figure 2 : Répartition des acteurs de la pêche selon la nationalité (*Source : Nos enquêtes, 2015*)

Ces acteurs pratiquent une pêche traditionnelle. Elle se caractérise par l'utilisation des pirogues, des nasses, des filets, des lignes ou des hameçons. Cependant malgré son caractère archaïque, cette pêche offre de bons rendements.

2-2- La production

La production de poisson est abondante dans la sous-préfecture de Guessabo. Celle-ci a toujours dépassé les 500 tonnes l'an. Cette production est passée de 1433,33 tonnes en 2007 à 568,2 tonnes en 2010 ; soit une baisse de 60,36%. Cette baisse de la production s'explique en partie par un non prélèvement des statistiques de production. En effet, la situation de tension qui a prévalu dans le pays à partir de 2010, n'a pas facilité l'action du BAP. C'est

d'ailleurs ce qui explique l'absence de données pour les années 2011 et 2012. Elle peut aussi s'expliquer par une baisse de la production du fait de la crise dans la mesure où cette baisse se poursuit jusqu'en 2014. En 2014, la quantité de poisson produite est de 526,599 tonnes ; soit une chute de 63,29% par rapport à 2007. La production de poisson de la sous-préfecture de Guessabo de 2007 à 2014 est consignée dans le tableau I ci-dessous.

Tableau I : Production de poisson à Guessabo de 2007 à 2014

ANNEE	PRODUCTION EN TONNES
2007	1 433,33
2008	1 332,596
2009	940,25
2010	568,2
2013	590,872
2014	526,599

Source : BAP de Guessabo, 2015

Cette production porte sur une gamme variée de poisson dominée par les espèces Tilapia et Chrysichthys ou machoirons avec respectivement 43,03 et 38,17%. Le tableau II présente ces différentes espèces.

Tableau II : Production halieutique à Guessabo en 2014

ESPECES	PRODUCTION EN TONNES	PROPORTION EN %
Tilapia	254,2615	43,03
Chrysichthys	231,417	38,17
Labeo	3,636	0,62
Lates	10,2655	1,8
Heterotis	13,664	2,31
Clarias	16,775	3
Mormyrus	7,164	1,21
Distichodus	2,146	0,4
Synodonhys	8,446	1,43
Eutropius	5,416	1
Hemichromis	9,8255	1,7
Alestes	4,268	0,72
Pellonula	22,158	4,27
Malapterurus	1,4296	0,24
TOTAL	590,872	100

Source : BAP de Guessabo, 2015

On note une présence de poisson tout au long de l'année. Toutefois, cette production n'est pas uniforme tous les mois de l'année. Il y a des périodes de forte et de faible production. Les mois de Mars, Avril, Mai et surtout le mois de Juillet constitue les périodes de forte production. Ces quatre mois totalisent près de la moitié de la production avec une proportion de 44,1%. Le tableau III résume la variation saisonnière des captures.

Tableau III : Production de poisson à Guessabo en 2014 en kilogrammes

MOIS	PRODUCTION EN KILOGRAMMES	POURCENTAGE
Janvier	33 651	6,39
Février	45 329	8,61
Mars	54 085	10,27
Avril	52 737	10,01
Mai	53 411	10,14
Juin	43 366	8,24
Juillet	72 031	13,68
Août	42 633	8,1
Septembre	26 802	5,09
Octobre	43 307	8,22
Novembre	28 768	5,46
Décembre	30 479	5,79
Total	526 599	100

Source : Nos enquêtes, 2015

La sous-préfecture de Guessabo se présente comme un important nœud dans la pêche continentale dans la région du Haut-Sassandra et même de la Côte d'Ivoire. Elle produit 61.63 % de la production régionale (Direction Régionale des Ressources Animales et Halieutiques de Daloa, 2014). Cela est la résultante de conditions naturelles et humaines particulièrement favorables. Cette activité est dominée par des acteurs étrangers. Cependant l'activité de pêche, qui participe à la vie socioéconomique de la sous-préfecture de Guessabo, est confrontée à plusieurs problèmes

3- LES PROBLEMES DES ACTEURS DE LA PECHE DE LA SOUS- PREFECTURE DE GUESSABO

La pêche dans la sous-préfecture est confrontée à deux séries de difficultés. Ce sont d'une part des problèmes structurels relatifs aux structures d'encadrement des acteurs et d'autre part les problèmes relatifs à la pratique de la pêche elle-même.

3-1- Les problèmes relatifs aux structures d'encadrement

Ils sont multiples et variés. Ils vont des difficultés de fonctionnement du BAP de Guessabo ; structure étatique ayant en charge l'activité de la pêche de la localité, à la concurrence entre les structures d'encadrement en passant par l'attitude de défiance des populations autochtones.

Le BAP de Guessabo, souffre de plusieurs maux. Ce sont entre autre des bâtiments en ruine, un service délabré. La structure ne dispose ni d'outils informatiques, ni de moyens de déplacement. Le service pêche ne dispose que d'une moto. Cette situation constitue une entrave à la collecte de données et à la capacité opérationnelle de la structure. Par ailleurs, les populations autochtones adoptent des comportements de défiance. Elles s'autoproclament souvent propriétaires des couloirs de pêche. Cette attitude se caractérise par la mise en location et / ou la vente de ces dits couloirs par celles-ci aux pêcheurs étrangers. Ce qui est interdit par la réglementation du ministère de la production animale et halieutique. Cette pratique crée des conflits de compétences entre ces autorités traditionnelles et la structure étatique en l'occurrence le BAP. Enfin, le dernier problème est relatif à la concurrence entre les structures étatiques d'encadrement. En effet, le lac, principal foyer de pêche, est sur le fleuve Sassandra qui constitue aussi la limite administrative entre les régions du Haut-Sassandra et du Guémon. De ce fait, cet espace est cogéré par les Directions Régionales des Ressources Animales et Halieutiques de Daloa et de Duékoué ; respectivement chefs-lieux des régions du Haut-Sassandra et du Guémon. La rive gauche est du ressort du BAP de Guessabo quand celle de droite revient à celui de Duékoué. Cette cogestion constitue un frein pour les campagnes de répression. En effet, le fleuve est situé à 3 kilomètres de Guessabo et à 40 kilomètres de Duékoué. Ce sont donc les agents de contrôle de Guessabo qui sont en permanence sur le site. Lors d'un contrôle, le pêcheur a la facilité d'accoster sur la rive opposée pour se mettre à l'abri.

3-2- LES PROBLÈMES RELATIFS À L'ACTIVITÉ DE LA PÊCHE

Comme nous l'avons souligné plus haut, il s'agit d'une pêche traditionnelle. Celle-ci est mal pratiquée. Cela se matérialise par l'utilisation de matériels et engins inadaptés. Les filets utilisés par les pêcheurs ne respectent pas les normes conventionnelles. En effet, le maillage officiel des filets de pêche est de 35 millimètres selon le BAP. Mais dans la pratique, ce sont des filets de petites mailles et pire l'utilisation de moustiquaires comme engin de pêche. La conséquence est la capture des alevins qui constitue une menace pour la pérennisation des espèces. A cela, s'ajoute l'utilisation des produits chimiques pour la pêche. On assiste donc à un non respect des normes conventionnelles de la pêche. Cette situation est due au fait que la plupart des pêcheurs exercent dans l'inégalité. On note donc une absence de réglementation du secteur. Cette situation est la conséquence de l'absence de campagnes de sensibilisation et de formation des pêcheurs.

Un autre problème est l'exploitation des berges à des fins agricoles. En effet, les berges du fleuves ont utilisées par les cultivateurs pendant la période de retrait des eaux. Celles-ci sont utilisées pour les cultures vivrières comme le riz, le maïs, l'arachide... Ce qui n'est pas un élément négatif en soi. D'ailleurs, cette pratique permet la production agricole de contre-saison et participe, de ce fait, au développement de l'agriculture. Cependant, l'utilisation des produits phytosanitaires (herbicide, insecticide, engrais...) par ces derniers constitue une menace pour la pêche. En effet, les berges constituent des sites de reproduction de plusieurs espèces de poisson. Ceux-ci y pondent leurs œufs. L'usage de ces produits chimiques sur les berges constitue donc une sérieuse menace pour la survie de ces espèces.

La pratique de la pêche à Guessabo souffre aussi de la présence de plantes aquatiques envahissantes sur l'eau. Elles sont représentées par la *Salomonina Molesta* plus connue sous l'appellation « salade d'eau douce ». Celles-ci empêchent non seulement l'aération de l'eau, mais aussi la pratique de la pêche par la réduction de l'espace du plan d'eau.

Un dernier problème se situe enfin au niveau de la conservation des produits de la pêche. Les acteurs ne disposent pas de moyens modernes de conservation comme des chambres froides. A cet effet, deux modes de conservation sont souvent utilisés par ces derniers. Le premier consiste à l'achat de glace alimentaire qu'ils mettent sur les poissons. Le deuxième consiste au fumage. Ces deux modes présentent des limites ; vu les quantités manutentionnées.

Au vue donc de ce qui précède, certains points feront l'objet d'une discussion.

III- DISCUSSION

Cette étape met à nue deux paradoxes au niveau de la pêche dans la sous-préfecture de Guessabo. Ce sont le manque d'intérêt des populations locales et la persistance de l'informel dans la pratique de la pêche.

Au niveau du premier volet, il faut souligner que la population locale ne représente qu'à peine 15% des acteurs de la pêche de la sous- préfecture de Guessabo. Ce phénomène peut s'expliquer par deux raisons dont l'une traditionnelle et l'autre relative à la spécificité locale. Concernant le premier groupe, on peut évoquer le fait que ces populations n'ont pas une culture de pêcheurs. Elles préfèrent donc les activités agricoles à celles de la pêche ou de l'élevage. C'est d'ailleurs le constat de plusieurs auteurs notamment (Ministère de l'économie, des finances et du plan, 1978). Cette situation peut trouver sa solution soit à travers des campagnes de sensibilisation pour amener les nationaux à s'intéresser à la pêche ; soit par la modernisation du secteur. Pour ce qui est du second groupe, on a la position géographique du site de Guessabo. En effet, cette localité est située à un important carrefour. Elle se trouve à l'intersection des voies menant à Daloa, Duékoué et Issia. L'impact de ce grand carrefour fait que près de 80% des jeunes autochtones s'investissent dans le transport. Ils exercent en tant que « syndicat ou coxer ». Cette activité consiste à rassembler des passagers et à les remettre aux transporteurs. En contrepartie, ils reçoivent de ces derniers une compensation financière. Celle-ci varie selon l'effectif de passagers envoyés et la destination de ceux-ci. Cette activité

connaît un intérêt chez ces jeunes autochtones pour deux principales raisons. D'abord, elle se pratique en agglomérations. Ensuite, elle permet d'avoir de l'argent sans grand effort. Ceux-ci préfèrent donc s'y adonner plutôt que d'être sur l'eau pour exercer en tant que pêcheurs. Si cette action dans le transport peut permettre d'avoir quelques fonds, elle ne garantit pas une vie stable. Et c'est ce que cette jeunesse doit comprendre.

Le second volet relatif à la persistance de l'informel. L'informel se définit comme ce qui n'est pas organisé avec rigueur, qui n'est pas soumis à des règles strictes. En termes économique, c'est un secteur non soumis aux normes d'organisation et de gestion (Dictionnaire universelle, 2000). Le secteur informel est officiellement défini comme un « ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme » (Bureau International du Travail, 1993). La pratique de la pêche dans la sous-préfecture de Guessabo répond en partie à cette définition. En effet ouvert en 1982, le bureau de pêche de Guessabo, ainsi que la pratique de la pêche elle-même baignent toujours dans l'informel. A l'analyse, cette situation est de la responsabilité de l'Etat à travers le ministère des ressources animales et halieutiques. Son action doit se percevoir sur le terrain à plusieurs niveaux. Il doit ordonner la réglementation de l'activité de pêche. Celle-ci doit se matérialiser par un toilettage des textes devenus caduques. Il faut donc songer à la réorganisation de la pêche traditionnelle. Cela doit se concrétiser par la sensibilisation et la formation des pêcheurs. Aussi, l'Etat doit-il pourvoir à la dotation des agents assermentés de moyens de déplacement, d'outils de travail appropriés comme des balances, des gilets de protection.... Enfin, une dernière action consiste à la mise en application des sanctions contre la pêche illicite. Cela doit se matérialiser par

le retrait des engins non conventionnels utilisés pour la pêche. Aussi vu l'importance de la pêche dans la sous-préfecture de Guessabo, nous estimons nécessaire la construction de débarcadères appropriées. Cela aura l'avantage de faire des pesées fiables et donc de produire des statistiques fiables qui puissent permettre de prendre des dispositions pour une pêche rationnelle. A ce niveau en plus du ministère des ressources animales et halieutiques, un regard est orienté du côté des collectivités décentralisées notamment le conseil régional du Haut-Sassandra.

CONCLUSION

La sous-préfecture de Guessabo se présente comme un important nœud dans la pêche continentale dans la région du Haut-Sassandra et même de la Côte d'Ivoire. Cela est la résultante de conditions naturelles et humaines particulièrement favorables à la pratique de l'activité de pêche. De ce fait, elle a une production abondante et variée de poisson.

La pêche à Guessabo est dominée par des acteurs étrangers notamment les maliens plus connus sous l'appellation de « Bozo ». Cette pêche qui participe à la vie socioéconomique de la sous-préfecture est confrontée à plusieurs problèmes dont la persistance de l'informel.

Cette étude montre le rôle prépondérant de la sous-préfecture de Guessabo en matière de productions halieutiques. Elle se présente comme un véritable bassin de production de poisson. Cependant, malgré son poids important dans le domaine de la production halieutique, la pêche à Guessabo est confrontée à plusieurs problèmes qui menacent la survie du secteur. Vivement que des réponses idoines soient apportées.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANOH K.P, KOFFIE-BIKPO C.Y., (1999) : Le rôle des femmes dans la communauté de pêcheurs-artisans dans l'agglomération d'Abidjan : le cas de Vridi-zimbabwé, in Géographie ivoirienne, Cahiers Nantais, Abidjan, pp. 47-60.
- MINISTÈRE D'ETAT, MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES RESSOURCES ANIMALES., (2000) : Etude de la faisabilité techno-économique du projet d'aménage-

ment de 1600 ha dans la région centre-ouest, Rapport principal, Abidjan, 190 p.

MINISTERE D'ETAT, MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DES RESSOURCES ANIMALES., (2000) : Etude de la faisabilité techno-économique du projet d'aménagement de 1600 ha dans la région centre-ouest, Rapport principal, Abidjan, 190 p.

MINISTERE D'ETAT, MINISTERE DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT- DIRECTION GENERALE DE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE LOCALE., (2007) : Atlas de la population et des équipements, Abidjan, MICI, 85 p.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE., (2010) : Annuaire des statistiques agricoles, Abidjan, Direction des Statistiques, de la Documentation et de l'Informatique, 73 p.

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN., (1978) : Etude des potentialités agro-alimentaires ivoiriennes en vue de leurs exportations éventuelles vers certains pays méditerranéens et arabes, Tome 2 : production végétale et animale, Abidjan, Bureau d'Etudes Techniques des Projets, 196 p.

INCIDENCE DU CERTIFICAT DE PROVENANCE DES PRODUITS VIVRIERS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE KORHOGO

YEO Lanzéni, doctorant : yeolanzen@gmail.com

COULIBALY Tiécoura Hamed, doctorant : couliblyth@gmail.com

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire : bikpoceline@yahoo.fr)

Université FHB de Cocody-Abidjan

RÉSUMÉ

Pour améliorer le niveau de sécurité alimentaire en Côte d'Ivoire, l'Etat a institué un certificat de provenance des produits vivriers par la loi n°92-948 du 23 décembre 1993. Délivré aux transporteurs, ce certificat est un outil destiné à assurer la fluidité de la circulation des produits vivriers sur l'ensemble du territoire. Dans le cadre de l'approvisionnement de la ville de Korhogo en produit vivrier, ledit certificat fait l'objet de contestations permanentes de la part des forces de l'ordre aux postes de contrôle. Le caractère illégal conféré au certificat de provenance des produits vivriers a des incidences négatives sur la disponibilité, la qualité, la stabilité des produits vivriers sur les marchés Korhogolais. De plus, les rackets des forces de l'ordre sur les cargaisons des produits vivriers entraînent une augmentation de leur coût sur les marchés. Cette situation influence négativement l'accessibilité des produits vivriers par les ménages. Ainsi, le certificat de provenance, destiné à faciliter la réalisation de la sécurité alimentaire par la fluidité de la circulation du vivriers, constitue un goulot d'étranglement pour la disponibilité, la stabilité et l'accessibilité des aliments à Korhogo.

Mots-clés : Korhogo, Certificat de provenance, Sécurité alimentaire, Rackets

SUMMARY

To improve the level of food security in Côte d'Ivoire, the state instituted a certificate of origin of food products by Act n° 92-948 of 23 December 1993. Issued carriers, this certificate is a tool to ensure the traffic flow of food products throughout the territory. As part of the supply of the city of Korhogo in food products, the certificate is the subject of ongoing protests by the security forces at checkpoints. The illegal nature conferred the certificate of origin of food products has a negative impact on the availability, quality, stability of food products on Korhogolais markets. In addition, the rackets of the security forces on shipments of food products rise to any increase in their cost markets. This situation adversely affects the availability of food products by households. Thus, the certificate of origin, to facilitate the achievement of food security in the traffic flow of the food crops, constitutes a bottleneck for the availability, stability and accessibility of food in Korhogo.

Keywords: Korhogo, Certificate of origin, Food safety, Rackets

INTRODUCTION

La sécurité alimentaire est une situation dans laquelle tout individu a accès à une alimentation adéquate. La situation de sécurité alimentaire s'apprécie en fonction de quatre critères: La disponibilité, la stabilité et la qualité des produits sur le marché et leurs accessibilités par la population (Mataski, 2006). La disponibilité des produits sur le marché nécessite la mise en place d'un système de transport adéquat en vue d'assurer la stabilité des produits, leur qualité et leur accessibilité à des coûts raisonnables à toutes les couches sociales. En Côte d'Ivoire et plus particulièrement dans la ville de Korhogo, la question du transport et de la commercialisation des produits vivriers a conduit l'Etat à imposer un certificat de provenance aux transporteurs afin d'assurer la fluidité de la circulation sur le territoire (la loi n°92-948 du 23 décembre 1992 portant loi de finance pour la gestion 1993). Destiné à améliorer la disponibilité des produits vivriers sur le marché korhologais, le certificat de provenance fait l'objet de vives contestations de la part des forces de l'ordre sur les axes routiers. Le refus de reconnaître la légalité de ce certificat par les forces de l'ordre entraîne des vagues de racket sur les barrages de contrôles illégaux. Les montants prélevés aux différents barrages illégaux influencent négativement le niveau de sécurité alimentaire dans la ville. Ainsi, on se pose la question suivante : comment le refus du certificat de provenance des produits vivriers par les forces de l'ordre influence-t-il la sécurité alimentaire dans la ville de Korhogo? L'objectif de l'étude est de connaître l'incidence du non-respect du certificat de provenance par les autorités de contrôles routiers sur la sécurité alimentaire de la ville de Korhogo.

Korhogo, située au nord de la Côte d'Ivoire se trouve dans la zone densément peuplée du pays senoufo (Figure 1). Estimée à 20 800 habitants en 1963, la population korhologaise compte 243 239 habitants 2014 (RGPH, 2014). Cette population urbaine constitue un important marché de consommation de produits vivriers produits localement ou importés des autres terroirs ivoiriens. La production vivrière locale est dominée par les cultures céréalières et les maraîchers. Ses spéculations agricoles sont adaptées à son climat tropical soudanais marqué par

une longue saison sèche de sept mois et une saison pluvieuse de cinq mois. Les précipitations annuelles varient entre 1 200 et 1 500 mm. Le sol est dominé par des sols ferralitiques moyennement désaturés et peu profonds. Son arrière-pays dispose de nombreux barrages hydro-agropastoraux favorables au développement d'une agriculture de contre saison.

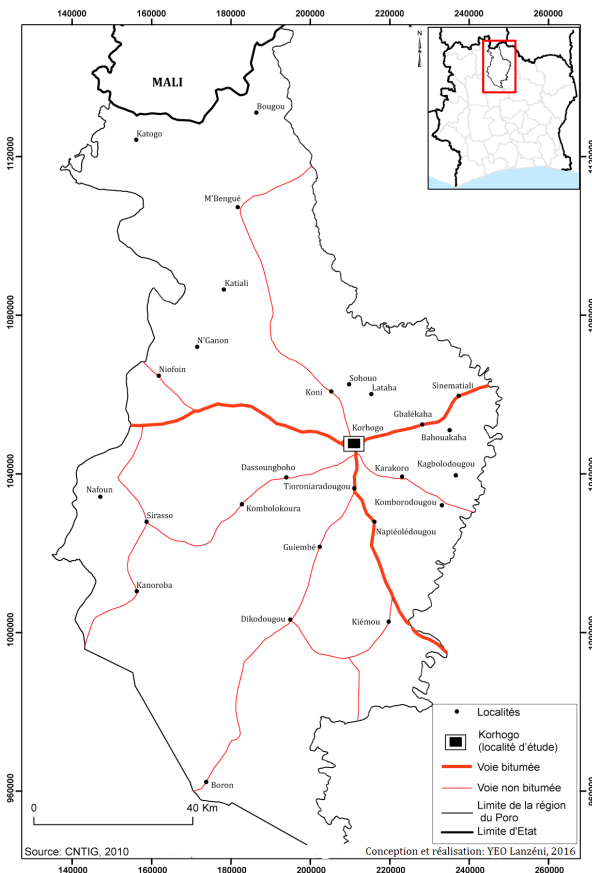


Figure 1 : Localisation de Korhogo dans la région du Poro

MÉTHODOLOGIE DE COLLECTE DE DONNÉE

La méthodologie adoptée s'appuie sur la recherche bibliographique, l'enquête de terrain et le traitement statistique des données. Nous avons commencé ce travail par la lecture. A travers cette lecture, nous avons puis constater que de nombreuses mesures ont été déjà prises par l'Etat ivoirien pour faciliter la

fluidité du transport des produits vivriers, entre autre le système d'information sur les marchés. Mais, ces mesures se sont révélées infructueuses (Kouao et al, 2007). L'usage du certificat de provenance en est l'illustration parfaite. Le certificat de provenance dont -il est question dans ce travail, a déjà fait l'objet d'une première application plus d'une décennie avant d'être suspendu à cause des irrégularités constatées dans son application. C'est en 2014 qu'il a été rétabli sur tout le territoire ivoirien. Alors en partant de ces informations, la recherche bibliographique nous a aidé à orienter notre réflexion vers les obstacles auxquels l'application du certificat est à nouveaux confrontée. Pour ce faire, l'enquête de terrain a été effectuée auprès des commerçantes du marché de légumes de Korhogo. Sur ce marché, nous avons eu des entretiens avec des commerçantes grossistes. Les objectifs que nous visions, à travers ces entretiens, étaient d'identifier les bassins d'approvisionnement des produits commercialisés par ces femmes et les difficultés qu'elles rencontraient dans le transport de leurs produits vivriers des bassins de production vers le marché de légumes. Nous avons cherché à connaître le prix bord champs et le prix sur le marché de légumes, le coût du transport des produits vivriers qu'elles commercialisent. Ce qui a permis d'évaluer l'impact du certificat de provenance sur les prix des produits vivriers au niveau du marché de légumes. Ensuite, nous avons élargis nos enquêtes aux différents petits marchés de Korhogo où nous avons échangés avec les détaillantes des produits vivriers. Cette approche nous a aidés à apprécier les avis des chefs de ménages sur les prix des produits vivriers. Un autre volet de notre méthode de travail fut l'intégration du groupement des commerçants de banane en tant que membre. En effet, pour pouvoir évaluer les sommes indument prélevées par les forces de l'ordre aux postes de contrôles routiers sur les cargaisons de banane plantain, il nous a fallu jouer le rôle d'apprenti chauffeur de remorque au marché de la banane à Korhogo. Ainsi, nous avons puis être l'intermédiaire entre le chauffeur et les forces de l'ordre lors de deux voyages qui nous ont conduits de Séguéla à Korhogo.

Des entretiens ont été faits auprès des services de la gendarmerie, du ministère du commerce et de l'OCPV de la ville de Korhogo. Ils ont été axés sur le mode de délivrance du certificat de provenance des produits vivriers aux commerçants.

Les données collectées ont permis d'organiser les résultats en 3 parties.

I-UN IMPORTANT BASSIN D'APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS VIVRIERS.

La ville de Korhogo est le chef-lieu de la région du Poro et considérée comme la capitale du pays sénoufo. Sa population connaît une augmentation de 11,69% entre 1963 et 2014 (RGPH, 2014) et sa charge démographique élevée stimulent l'approvisionnement constant des marchés en produit vivrier. L'approvisionnement de Korhogo en vivrier se fonde sur l'existence de deux bassins : le bassin intra-régional et le bassin extra-régional.

I.1- L'approvisionnement intra-régional

L'approvisionnement intra-régional des marchés korhogolais est un circuit organisé à l'intérieur de la région du Poro. Son fonctionnement est déterminé par l'organisation traditionnelle des marchés ruraux qui constituent les principaux pôles de ravitaillement de Korhogo. Cette organisation fait de la ville un centre de regroupement et de redistribution des produits. La distribution spatiale des produits vivriers s'apparente à la caricature d'une toile d'araignée (figure 2).

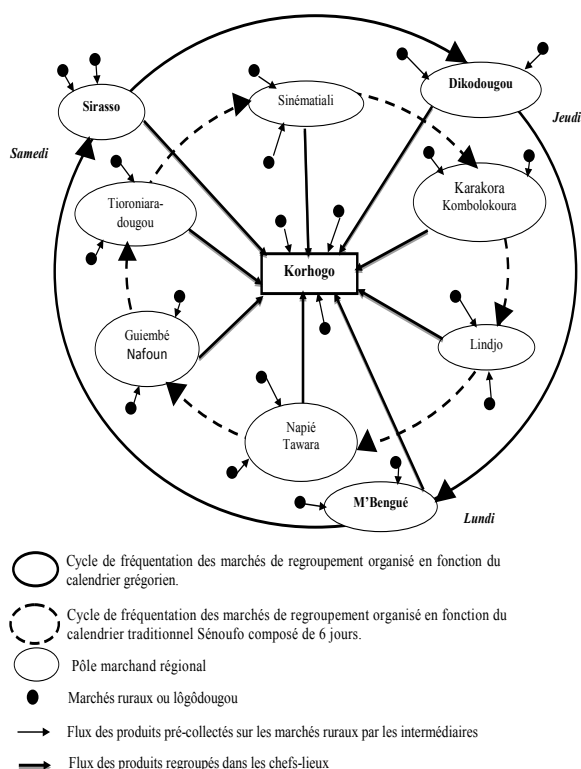


Figure 2 : modèle d'organisation et de fonctionnement des marchés de la région du Poro

En effet, les commerçants grossistes de Korhogo déploient leurs toiles vers les marchés ruraux et les différents points de collectes des produits vivriers. Pendant les jours de marché hebdomadaires organisés par les différents villages, les intermédiaires déployés par les grossistes collectent les produits vivriers qu'ils acheminent à Korhogo. En zone urbaine, les grossistes approvisionnent les marchés secondaires de la ville. Ainsi, cette structure commerciale met en scène les grossistes, les intermédiaires, les semi-grossistes et les détaillants. Les principaux produits distribués sont les céréales, les maraichers et l'igname.

L'organisation du bassin d'approvisionnement intra-régional fait intervenir trois catégories de sites marchands. Ils se distinguent par leurs ampleurs, leurs fonctions et par les types d'acteurs qui les animent. Ces catégories de sites marchands sont : les marchés ruraux ou villageois ; les pôles marchands

régionaux ou marchés de chefs-lieux de sous-préfectures et le marché de Korhogo.

Les marchés ruraux ou « lôgôdougou »¹, au nombre de 61 sont des marchés de pré-collecte des produits vivriers. Ils se tiennent dans les villages les plus reculés et d'accès difficile. Ces marchés constituent le lieu de convergence de la production des villages inaccessibles et des campements rattachés. Des intermédiaires, agissant pour le compte des grossistes de Korhogo, les parcourent constamment pour la collecte de la production vivrière. Les produits collectés sont convoyés vers les pôles marchands régionaux.

Les pôles marchands régionaux ou encore marchés de chefs-lieux sont au nombre de 12. Ils sont des interfaces entre les marchés de Korhogo et les marchés ruraux. Ces pôles marchands régionaux sont situés à l'intersection d'axes routiers importants tels que Dikodougou, Lindjo, Sinématiali. Ils se tiennent essentiellement selon un cycle de six jours. Cette rotation facilite l'approvisionnement régulier du marché de Korhogo en produits vivriers.

Le marché de Korhogo, est le point de regroupement final des produits collectés bord champ, sur les marchés ruraux et sur les pôles marchands régionaux.

Malgré le dynamisme du bassin d'approvisionnement intra-régional, les volumes collectés et les types de produits n'arrivent pas à satisfaire les besoins alimentaires de la population. Pour y remédier les commerçants se rabattent sur un bassin d'approvisionnement extra-régional qui offre une gamme de produits variés et prisés par la population urbaine.

1.2- L'approvisionnement extra-régional

Le circuit d'approvisionnement extra-régional s'effectue entre le marché korhogolais et les bassins de production des produits vivriers des autres régions du pays. A Korhogo, l'habitude alimentaire des riverains s'est progressivement transformée avec la concentration des populations des autres régions, du fait de sa fonction administrative régionale. Korhogo regroupe l'essentiel des fonctionnaires de la région

¹ Lôgôdougou : marché rural en langue malinké.

du Poro. Ainsi, la quête de satisfaction des besoins alimentaires de cette population cosmopolite entraîne la conquête des marchés extra-régionaux par les commerçants. Selon les besoins des populations en produits vivriers, il existe plusieurs organisations spécialisées dans la collecte de produits qu'on ne trouve pas dans la région du Poro. Ce sont les groupements des commerçants de la banane et du manioc.

Le besoin de consommation du manioc à Korhogo a imposé la création d'un marché spécialisé dans sa commercialisation. Situé en plein cœur du grand marché, le commerce de gros du manioc est l'activité d'une quarantaine de commerçants disposant d'un espace de déchargement des camions et de magasin qui leurs sert d'entrepôt. Le manioc est collecté dans les sous-préfectures de Kong et de Dabakala.

Tableau 1: Quantités de manioc importées des départements de Kong et de Dabakala

ANNEES	PROVENANCES	KONG
	DABAKALA	
	Quantités importées (tonnes)	Quantités importées (tonnes)
2010	925	900
2011	700	565
2012	795	390
2013	1010	350
2014	800	615
2015	800	980
TOTAL	8830	

Source : Groupement de commerçants grossistes de manioc de Korhogo, 2015

En plus du manioc, le groupement de commercialisation de la banane plantain se développe. Ce groupement est constitué d'une trentaine de femmes et une vingtaine d'homme dont l'activité principale consiste à approvisionner la région du Poro en banane plantain. A l'opposé du marché à tomate qui dispose d'un hangar et d'un espace de déchargement de camion, ce marché se tient sur une ruelle du grand marché de Korhogo. Quotidiennement, la disponibilité de cette spéculation sur le marché évolue entre 8 et 16 tonnes. Les principaux bassins d'approvisionnement en banane plantain sont les

régions du Bafing, Tonkpi, Guemon, Haut Sassandra, le Worodougou, la Marahoué et le Béré (Figure 3).

Outre ces deux organisations, il existe des commerçants grossistes d'igname. Ces commerçants ne sont pas organisés en groupement. Insuffisante pour la satisfaction de la demande alimentaire, la production de l'igname est complétée par celle issue des régions du Gontougou et du Bounkani. Ce circuit est géré par des grossistes indépendants.

Pour faciliter la circulation des produits vivriers sur le territoire national, l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers (OCPV) a mis en place le certificat de provenance des produits vivriers en 2014.

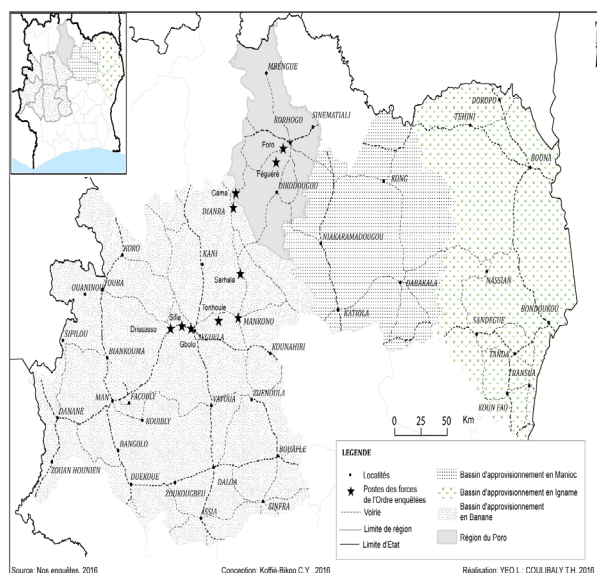


Figure 3 : organisation du bassin d'approvisionnement extra-régional des marchés urbains de Korhogo

1.3- le certificat de provenance des produits vivriers : régulateur de la fluidité du transport

L'OCPV est la structure en charge de la régulation et de la facilitation du commerce des produits vivriers en Côte d'Ivoire. Elle a développé des méthodes d'information, dont le but principal est de fournir aux opérateurs du secteur du vivrier, des données économiques et commerciales, qui les aident à opérer des choix judicieux en matière de production et de commercialisation. Parmi ces méthodes, il y a le certificat

de provenance. Le certificat de provenance est un document administratif officiel et obligatoire instauré par la loi n°92-948 du 23 décembre 1992 portant loi de finance pour la gestion 1993 et réactivé en 2014. Il accompagne tout chargement de produits vivriers circulant sur le territoire ivoirien. Aussi, il est destiné à recueillir des données économiques, statistiques et commerciales. Les objectifs de l'instauration de ce certificat sont :

- rendre plus fluide la circulation des denrées alimentaires en facilitant les contrôles routiers ;
- gagner du temps et participer à la préservation de la qualité des produits transportés vers les marchés de consommation ;
- des rotations de quantités importantes de produits, qui assurent la rentabilité des investissements réalisés ;
- garantir une sécurité alimentaire à tous.

Les montants fixés pour l'acquisition du certificat de provenance varient de 500 à 5000 Fcfa²¹ en fonction de la capacité de charge du véhicule (tableau 2).

Tableau 2: variant du coût du certificat de provenance en fonction du volume de produits transportés

Coût du feuillet du certificat de provenance	Volume du produit transport
500 FCFA	200 Kg à 999 Kg
1 500 FCFA	1000 Kg à 4 999 Kg
3 000 FCFA	5000 Kg et plus
5 000 FCFA	Toutes quantités destinées à l'exportation ou entrant par voie terrestre, ferroviaire, etc.

Source : OCPV Korhogo, 2016

Destiné à réguler la fluidité routière des produits vivriers, à infléchir le coût de commercialisation et à améliorer la disponibilité alimentaire sur les marchés, le certificat de provenance fait l'objet de vives contestations de la part des forces de l'ordre sur les axes routiers. Cette situation compromet la disponibilité, l'accessibilité et la qualité des aliments sur le marché korhogolais.

2 ¹1 Euro = 655,957 Fcfa

II- L'ILLÉGALITÉ CONFÉRÉE AU CERTIFICAT DE PROVENANCE PAR LES FORCES DE L'ORDRE : UNE SOURCE D'INSÉCURITÉ ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE KORHOGO.

Malgré la légalité du certificat de provenance et son rôle de garant de la sécurité alimentaire, les transporteurs des produits vivriers sont confrontés à de nombreux rackets de la part des forces de l'ordre. Ces derniers prétendent ne pas se conformer au certificat pour divers motifs. Cette situation génère des problèmes de disponibilité alimentaire, de dégradation de la qualité des produits et d'accessibilité sur les marchés.

II.1- D'UN IMPORTANT BASSIN D'APPROVISIONNEMENT AUX PROBLÈMES DE DISPONIBILITÉ ET DE QUALITÉ DES PRODUITS SUR LES MARCHÉS

La légalité du certificat de provenance n'est acceptée que sur les voies bitumées de la région. Pour être valide, il doit porter trois signatures : celle de l'agent émetteur de l'OCPV, celle du chef d'antenne de l'OCPV et celle des forces de l'ordre (gendarmerie ou de la police). Lorsque ces trois signatures sont apposées, la libre circulation des produits est assurée. Ce qui exempte le transporteur de tous rackets.

Les forces de l'ordre semblent ne pas être d'accord avec cette régulation. Nous constatons qu'ils refusent de signer le certificat de provenance. Ce qui le rend nul et de nul effet (*Photo 1.*), occasionnant des vagues de racket aux points des barrages de contrôle. Les rackets ont un effet négatif sur le coût de location des camions. Obligé de prendre en charges les tracasseries routières dont ils sont victimes, les transporteurs négocient les coûts de location de leurs camions en prenant en compte cette variable.

Pour le transport de la banane plantain, sur une distance de 200 km, les acheteurs déboursent en plus des frais de location du camion la somme de 140 000 FCFA pour les frais de route (Tableau 3). Dans ces conditions, les acheteurs ne s'approvisionnent lorsqu'ils ont la certitude d'acquérir une importante quantité de produits vivriers. Dans le cas où les produits sont disponibles dans les bassins

d'approvisionnement, les commerçants s'assurent au préalable qu'ils pourront effectuer des surcharges avant de procéder à l'achat. Cette condition répond au besoin de recouvrement des frais de routes qui sont illégalement prélevés par les forces de l'ordre. Ainsi, la quête constante de produits en quantité importante pour effectuer des surcharges réduit la fréquence de la banane plantain et du manioc sur le marché korhologais. Cette situation compromet le niveau de disponibilité alimentaire. *Il est évident également qu'une surcharge du camion aura un effet négatif sur la qualité du produits en ce sens que les premiers chargés seront écrasés par le poids trop importants du reste (Koffié-Bikpo C, Y, 2011).*

MINISTÈRE DU COMMERCE
DE L'ARTISANAT
ET DE LA PROMOTION DES P.M.E

REPUBLICQUE DE COTE D'IVOIRE
UNION - DISCIPLINE - TRAVAIL

CERTIFICAT DE PROVENANCE
LOI DE FINANCE 1992
(B H 42)

B. P. V 204 ABIDJAN
TEL : 24 89 19 74

Informations générales
Je soussigné M. / M^{me} BORE Oly Louis
Responsable de l'O.C.P.V. SEQUELA
Certifie que les Produits vivriers transportés par le véhicule de marque ZAZA
proviennent de SEQUELA S/P de SEQUELA
Département de SEQUELA Pays : RI

Informations relatives au produit
Site de chargement : SEQUELA Site de déchargement : KORHOGO
Contact de l'affrèteur :
Coût du transport :
Statut du chargement : plein à moitié plein

NATURE DES PRODUITS	ETAT DU PRODUIT	QUANTITE (T)	VALEUR (FCFA)
BANANE	BON	08T	
TOTAL		<u>08 Tonnes</u>	

Informations relatives au transporteur
Nom et prénoms du transporteur : BAMBA TAHEROU Contacts :
Immatriculation du véhicule : 216-1 AS 01

Informations relatives au contrôle
Pièces contrôlées : Carte grise OK Assurance OK Visite technique OK Permis de conduire OK Patente OK
Heure de délivrance : 18h30 Date de validité : 14/11/2015
Fait à SEQUELA le 14/11/2015
Visa de l'Agent Emetteur, [Signature]
Visa et cachet du Chef d'Antenne, [Signature]
Visa et cachet des Forces de l'Ordre, [Signature]

IMPRIMERIE NATIONALE DE COTE D'IVOIRE - Conjointement Usine & OCPV

Photo 1 : Un certificat de provenance sur lequel manque la signature et le cachet des forces de l'ordre (Source : nos enquêtes, 2015)

Sur ce certificat de provenance délivré le 14 novembre 2015 à M. Bamba Taherou transporteur de la banane plantain au marché de Korhogo, la signature et le cachet des forces de l'ordre n'y figurent pas. L'absence est liée au refus des forces de l'ordre de signer le document et ce, afin de permettre à leurs agents de terrain de contester la légalité dudit certificat. Cette pratique constitue une irrégularité à l'égard de la loi. La stratégie utilisée par les forces de l'ordre rend invalide le certificat sur la chaîne de ravitaillement. Cette pratique est régulière dans la région du Poro. Nous avons suivie M. Bamba de Séguéla à Korhogo à bord de son camion chargé de banane plantain le 14 novembre 2015, cela a permis d'établir la liste des barrages et les montants prélevés par les forces de l'ordre (Tableau 3).

Tableau 3 : Répartition des montants déboursés par les transporteurs de produits vivriers au niveau des postes de contrôles sur l'axe Séguéla - Korhogo

Postes de contrôle	Forces de l'ordre	Somme indument prélevée (Fcfa)
Sifié	Les eaux et forêts	2 000
	Gendarmes	5 000
Drissasso	Comité d'auto-défense villageois	5 000
	Les eaux et forêts	2 000
Golo	FRCI	2 000
	Anti-drogue	2 000
	Douane	2 000
	Gendarmes	2 000
	Police	5 000
	Mairie	1 000
	Syndicat FENACCI ¹¹	5 000
	Syndicat	5 000
Mankono	Comité d'auto-défense villageois	10 000
	Police	5 000
	Gendarmes	1 000
	Les eaux et forêts	3 000
Tohouné	Sécurité	5 000
	Police	5 000
	Gendarmes	5 000
	Les eaux et forêts	3 000
Gorno	Gendarmes	5 000
	Les eaux et forêts	2 000

Saharala	Mairie	1 000
	Gendarmes	5 000
	Les eaux et forêts	2 000
	FRCI ²	2 000
Dianra Village	Les eaux et forêts	2 000
	Gendarmes	5 000
Entrée Dianra	Gendarmes	5 000
	Eaux et forêts	2 000
Sortir Dianra	Mairie	1 000
	Gendarmes	5 000
	Eaux et forêts	2 000
Garma	Gendarmes	3 000
	Eaux et forêts	2 000
Foro	Gendarmes	2 000
Féguéré	Gendarmes	3 000
	Eaux et forêts	2 000
	Anti-drogue	2 000
	Mairie	1 000
TOTAL	129 000	

Source : nos enquêtes, 2015

Pour une distance d'environ 200 km parcourue, on a dénombré 13 postes de contrôles. A chaque poste de contrôles routiers, de l'argent a été déboursé par M. Bamba, pour les différentes catégories des forces de l'ordre. La somme déboursée pour ce voyage a été évaluée à 129.000 Fcfa. En plus du prélèvement des montants, les forces de l'ordre réquisitionnent des régimes de banane sur la cargaison du commerçant, ce qui engrange des pertes supplémentaires qu'il faut récupérer sur le coût de la commercialisation à Korhogo. Cette pratique a été constatée dans la chaîne d'approvisionnement de Douala en produits vivriers par Tchawé (2003). Selon lui, elle est devenue un mode de vie légal à Douala à cause de l'impunité qui caractérise le racket et la corruption dans le secteur du transport des produits vivriers. Quel que soit le point de départ, chaque voyage constitue un chemin de croix pour le transporteur. Par exemple, les pertes de temps occasionnées par les forces de l'ordre sont entre 8 à 10 heures au lieu de 6 heures entre Dschang et Douala distant de 260 Km.

Au-delà de la disponibilité alimentaire en quantité que compromet le refus du certificat de provenance des produits vivriers par les forces de l'ordre ivoiriennes, la qualité des aliments qui passent par

ces barrages et qui parviennent à Korhogo laisse à désirer surtout pour les produits périssables. En effet, les surcharges effectuées par les acheteurs des produits vivriers a des effets négatifs sur la qualité des aliments (Photo 2 et 3) et soumettent les camions à de rudes épreuves. A cet effet, 2/3 des transporteurs, rencontrés sur le marché de la banane à Korhogo expriment le regret d'avoir choisi le secteur du transport des produits vivriers. La surcharge des camions et les pertes de temps aux postes de contrôle (10 minutes en moyenne par poste, soit 6h 50 mn de perte de temps sur l'axe Séguéla-Korhogo distant de 200 Km) agissent négativement sur qualité des produits. La banane plantain, denrée périssable et difficilement transportable sur de longues distances et des voies dégradées, fait l'objet de nombreuses pertes. Ainsi, la durée du transport, la surcharge effectuée par les grossistes dégradent la qualité des produits vivriers telle que la banane plantain.



Photo 2 : Banane plantain commercialisable issue du déchargement du 24 février au marché de Korhogo (Source : YEO L., 2016)



Photo 3: Rejet de banane plantain issue du déchargement du 24 février au marché de Korhogo (Source: YEO L., 2016)

Les photos présentent l'état de la banane plantain après son déchargement sur le marché de Korhogo. De l'observation générale, nous voyons des produits de moindre qualité. La photo 2 montre le stock destiné à la commercialisation après un tri effectué par les grossistes. La photo 3 constitue le stock non commercialisable issue du tri des grossistes. Ces bananes, en état de décomposition, sont évacuées vers les dépotoirs.

Le caractère illégal conféré au certificat de provenance par les forces de l'ordre sur les axes routiers occasionne une instabilité de l'offre des produits vivriers sur le marché et par ricochet, entraîne une flambée des coûts. Cela compromet l'accessibilité de la population urbaine à une alimentation adéquate et de bonne qualité.

II.2- Les rackets excessifs : facteur d'instabilité des produits et d'augmentation de leur prix sur les marchés

La fixation des prix des produits vivriers ne peut se faire sans tenir compte du coût du transport. Le coût du transport est régulé par deux facteurs : les rackets des forces de l'ordre (tableau 4) et la distance entre la ville de Korhogo et les bassins d'approvisionnements.

La distance est une des composantes importantes qui augmente le coût du transport des produits entre les différents bassins d'approvisionnements et les marchés Korhogolais. Mais, elle semble surclassée par les frais prélevés aux postes de contrôle routier. L'analyse des dépenses effectuées dans le circuit d'approvisionnement de la banane plantain entre Séguéla et Korhogo (figure 3 ; tableau 3), nous permet d'apprécier l'incidence du racket sur le prix des produits à Korhogo.

Tableau 4 : La répartition des charges liées à l'approvisionnement de la banane plantain

Étape	Prix / 8 tonnes	Prix / tonne	Prix / Kg
Prix d'achat des produits	250 000	31 250	31,25
Location du camion de 8 tonnes	200 000	25 000	25
Carburant	141 200	17 650	17,65
Chargement du camion	20 000	2 500	2,5
Frais routiers illégaux	129 000	6 450	16,13
Déchargement au marché Korhogolais	20 000	2 500	2,5
Prix de revient	760 200	106 250	95,03
Prix de vente	850 000		106,25
Marge bénéficiaire	11,81%		11,22

Source : nos enquêtes, 2015

L'analyse du circuit d'approvisionnement de la banane plantain révèle un écart considérable entre le prix bord champs (31,25 Fcfa/kg) et le prix sur le marché de Korhogo (106,25 Fcfa/kg). Les frais routiers illégaux représentent 16,13 Fcfa/kg du prix marché de ce produit soit une proportion de 15,03%. Le transport (location du véhicule, le carburant, les frais de chargement et de déchargement) représente 43,75% du prix de vente. Ainsi, les frais routiers illégaux combinés au transport de la banane plantain représentent 58,78% du prix de vente. Le paysan ne gagne que 29,41% du prix de vente sur le marché soit 31,25 Fcfa/kg. La marge bénéficiaire du commerçant grossiste est de 11,81% du prix de vente sur le marché Korhogolais.

Les frais routiers illégaux prélevés aux postes de contrôles par les forces de l'ordre et le coût du transport entraînent une augmentation considérable du prix de la banane plantain auprès de la population. Cela est un facteur limitant pour la disponibilité de la production sur le marché et entrave l'accès de la population korhogolaise à des produits aux coûts abordables et de bonne qualité.

CONCLUSION

La situation d'insécurité alimentaire qui prévaut à Korhogo ne résulte pas d'une indisponibilité en quantité et en qualité des produits vivriers, ni de leur instabilité et de leur inaccessibilité dans les bassins de production.

Elle est l'expression d'une incapacité des mesures étatiques à garantir une libre circulation des produits vivriers des bassins de production vers la ville de Korhogo. Le portrait négatif des rackets excessifs aux postes de contrôles des forces de l'ordre issus de la contestation du certificat de provenance par ces derniers entrave la sécurité alimentaire des korhogolais. Ainsi, le certificat de provenance, destiné à faciliter la réalisation de la sécurité alimentaire par la fluidité de circulation du vivriers, constitue un goulot d'étranglement pour la disponibilité, la stabilité et l'accessibilité des aliments sur les marchés de Korhogo.

BIBLIOGRAPHIE

Koffié-Bikpo C. Y., (2011), Les risques de pertes des produits vivriers dans une optique de sécurité alimentaire en Côte d'Ivoire ; proposition d'évaluation par Analyse à Composante Principale comme méthode d'explication in production vivrière et sécurité alimentaire en Côte d'Ivoire, sous la direction de KOFFIE-BIKPO et NASSA Dabié, éd. Harmattan, Paris, pp 221-245.

Kouao S et Sindikubwabo I, 2007, Le Système d'information sur les marchés (SIM): condition nécessaire à la réussite de nos opérations de commercialisation. Expérience de l'ANOPACI. p 13.

Mataski J.L.N., 2006., « Le rôle des goulots d'étranglement de la commercialisation dans l'adoption des innovations agricoles chez les producteurs vivriers du Sud-Kivu (Est de la R.D.Congo)». Dissertation originale présentée en vue de l'obtention du grade de docteur en sciences agronomiques et ingénierie biologique Filière : Economie et Développement Rural. p 249.

Tchawé E.H., 2003, « l'approvisionnement et la distribution alimentaires à douala (Cameroun):logiques sociales et pratiques spatiales des acteurs». Thèse en vue de l'obtention du grade de Docteur de l'Université de Paris I Panthéon Sorbonne, discipline Géographie. p 453.

VILLE ET COMMERCE : L'ÉTUDE DES LIEUX DE VENTE SPÉCIALISÉS DANS L'AGGLOMÉRATION DE LOMÉ

N'KERE Komi

Maître-Assistant, nkere1@gmail.com

Université de Lomé

RÉSUMÉ

Depuis les années 1990, l'agglomération de Lomé connaît un développement commercial sans précédent marqué par la multiplication des lieux de vente spécialisés. L'objet de cette recherche est d'étudier les marchés spécialisés de Lomé, en vue de ressortir les avantages et les inconvénients d'une telle spécialisation marchande. Cette étude est basée sur la recherche documentaire, l'observation et les enquêtes de terrain. La recherche documentaire a consisté à consulter la littérature existante sur le sujet. L'observation faite sur 29 marchés spécialisés et les enquêtes menées sur un échantillon de 300 personnes ont permis d'obtenir des résultats.

A Lomé, il existe des marchés spécialisés dans la vente des produits locaux d'origine paysanne, des produits manufacturés et des objets usagés. Les marchés des produits manufacturés se retrouvent dans les quartiers du centre-ville, tandis que ceux des produits vivriers occupent les quartiers périphériques. Les objets usagés sont vendus sur les marchés de la zone portuaire. Il existe une dualité commerciale entre le centre-ville et la périphérie, et une interdépendance entre ces marchés. La spécialisation des lieux de vente permet de mettre à la disposition des consommateurs une gamme variée de marchandises à bon marché, de gagner du temps dû aux achats, d'écourter les distances, de réduire les dépenses liées au déplacement et les risques d'accidents de circulation. Elle présente néanmoins quelques inconvénients comme la prolifération des lieux de vente, l'occupation anarchique de l'espace public, l'insalubrité et la vente des produits prohibés et avariés.

Mots-clés : Agglomération de Lomé, Centre-ville, Périphérie, marché spécialisé, Togo.

ABSTRACT

Since the 1990s, the Greater Lomé has been experiencing an unprecedented business development marked by the proliferation of specialized sales. We can meet in Lomé markets for food commodity, fruits, vegetables, second-hand goods, manufactures, fabrics/cloths, supermarkets, exotic trade, etc. Specialization of sale is as a tool for the structuring of the urban space. It enables the distribution of specialized markets in all parts of the city. The specialized sales outlets allow making available to consumers a wide range of cheap goods. With the advent of these, it is now possible to go directly to a market where they sell the goods you need without having to go instead from a sale point to another. This saves time by limiting the movements due to purchases, by reducing expenditures related to urban mobility and the risk of traffic accidents and congestion. Analysis of specialized markets shows that the specialization of sales outlets has several strengths. Therefore, this study recommends that the State creates specialized shopping areas in the entire city to decongest the city center too concentrated in terms of trade.

Keywords: Lomé agglomeration, Downtown, Suburb, Specialized market, Togo.

INTRODUCTION

Une ville peut être définie comme étant une agglomération où se développent les activités des secteurs tertiaire et quaternaire et surtout du commerce (DESSE et al, 2008). Les villes d'Afrique subsaharienne comme Lagos, Kinshasa, Abidjan, Cotonou, Lomé, etc. sont des localités où se rencontrent partout des établissements commerciaux qui relèvent surtout du secteur informel. Si dans les villes des pays développés les grandes surfaces commerciales, les hypermarchés, les supermarchés et les petits commerces de proximité constituent l'essentiel de l'offre commerciale (PERON, 2004 ; GASNIER et LESTRADE, 2014), dans les villes des pays en voie de développement, ce sont surtout les marchés qui occupent une place prépondérante dans les activités de vente (NYASSOGBO, 2010).

La ville de Lomé compte 254 marchés. Ce grand nombre de lieux de vente confirme les écrits de MARQUERAT (1986) et de GAYIBOR (1997) qui disent que Lomé est née à partir des activités commerciales autour des années 1860. Le développement des activités de vente se caractérise dans cette ville par la prolifération des lieux d'achat et la diversité des marchandises commercialisées (N'KERE, 2012). Lomé compte 29 marchés spécialisés répartis dans toute l'agglomération. Comment explique-t-on la répartition spatiale des marchés spécialisés dans l'agglomération de Lomé ? Quels sont les avantages et les inconvénients de la spécialisation de ces lieux de vente ? Telles sont les questions auxquelles la présente étude tentera d'apporter des réponses.

Dans la spécialisation marchande de Lomé, les produits vivriers dominent sur les marchés périphériques, tandis que les produits manufacturés occupent une place de choix sur les marchés centraux. Les objets de seconde main sont principalement vendus sur les marchés de la zone portuaire. La spécialisation des marchés permet de réduire les distances parcourues à la recherche des marchandises et de fournir aux clients une offre marchande abondante et bon marché. Elle pose aussi les problèmes de l'occupation anarchique des places publiques et la vente illicite des produits prohibés et avariés. L'objet de cette contribution est d'étudier les différents lieux de vente spécialisés dans l'agglomération de Lomé,

en vue de ressortir les avantages et les inconvénients qui s'attachent à une telle spécialisation marchande. Avant d'arriver à cette étude, il s'avère important de définir une méthode de recherche appropriée.

1. MÉTHODES ET MATÉRIELS

L'approche méthodologique adoptée est basée sur la recherche documentaire qui a consisté en une exploration des documents qui ont trait à la ville et aux activités commerciales. L'observation du paysage urbain et les enquêtes proprement dites ont permis d'identifier les lieux de vente spécialisés, de comprendre leur répartition spatiale, de ressortir les avantages et les inconvénients qu'ils présentent.

En tout, 29 marchés spécialisés ont été visités. Il n'existe pas de statistiques sur le nombre exact de revendeurs et d'acheteurs à Lomé. L'enquête de terrain a porté sur 120 revendeurs, 120 acheteurs, 20 responsables de l'Etablissement Public Autonome pour l'exploitation des Marchés (EPAM), 20 employés du service technique de la préfecture et 20 personnes qui travaillent à la mairie de Lomé. Au total, 300 personnes ont été interviewées. Le choix des revendeurs et des acheteurs a été fait selon leur ancienneté (cinq ans) dans les activités de vente et d'achat. Ils sont répartis sur tous les marchés spécialisés. Les services retenus dans l'échantillon sont ceux qui gèrent les lieux de vente dans toute l'agglomération de Lomé. Ils sont habilités à fournir des informations sur la spécialisation des lieux de vente. Les personnes enquêtées au niveau de l'EPAM, de la préfecture et de la mairie ont été choisies en fonction du rôle qu'elles jouent dans l'attribution des places marchandes et l'aménagement des lieux de vente.

La collecte des informations a été effectuée du 14 août au 15 septembre 2015, soit 32 jours. Le traitement informatique des données a été fait dans le logiciel SPSS, version 10. Il a consisté en un examen méthodique et systématique des données issues de la recherche documentaire et des entretiens individuels. Ce traitement a permis de présenter les informations sous forme de figures et de tableaux. Les cartes résultent de l'utilisation du logiciel Arc Gis 10.2. Un GPS a été utilisé pour positionner les marchés spécialisés sur une carte. La méthode de recherche et les matériels utilisés ont permis d'obtenir des résultats.

2. RÉSULTATS

L'origine de la spécialisation des marchés, la typologie des lieux de vente, la répartition spatiale, les avantages et les inconvénients et l'interdépendance des lieux de vente spécialisés sont les résultats présentés dans cette partie.

2. 1. ORIGINE DE LA SPECIALISATION DES LIEUX DE VENTE A LOMÉ

D'après les responsables de la mairie, la spécialisation des lieux de vente à Lomé remonte dans les années 1980. Elle coïncide avec la période de la mise en place des programmes d'ajustement structurel qui consistent à compresser le personnel administratif, à suspendre les recrutements dans la fonction publique, etc. Suite à l'application de ces mesures drastiques, plusieurs employés ont perdu leur travail. Pour survivre, ils sont obligés de vendre les produits vivriers, les objets de seconde main, ou encore les produits manufacturés. Le manque de moyens et la saturation du grand marché d'Adawlato obligent les nouveaux revendeurs à installer leurs commerces sur

les petits marchés de quartiers qui sont aujourd'hui devenus de véritables structures commerciales.

Les crises sociopolitiques que le Togo a connu au cours des années 1990, a obligé bon nombre de Togolais à créer de petites structures commerciales. Dans les périphéries, les citoyens qui ont leurs parents dans les villages sont allés collecter les produits vivriers qu'ils revendent sur ces marchés. Dans la zone portuaire, les employés qui ont été licenciés se sont reconvertis dans le secteur informel pour vendre autour du port des objets usagés. Au centre-ville, les commerçants vendent les marchandises manufacturées. Les revendeurs Ibo du Nigéria se sont installés au cours des années 1998 sur le marché de Hédjranawoé pour développer le commerce de la fripe, tandis que d'autres se sont établis dans le quartier d'Akodesséwa pour vendre les pièces détachées des véhicules. Au cours des années 1995, les Libanais ont investi le port autonome de Lomé où ils ont créé des parcs de vente des voitures d'occasion. Ainsi petit à petit, les lieux de vente se sont spécialisés. C'est ce qui explique aussi l'existence d'un grand nombre de places de vente à Lomé (Figure 1).

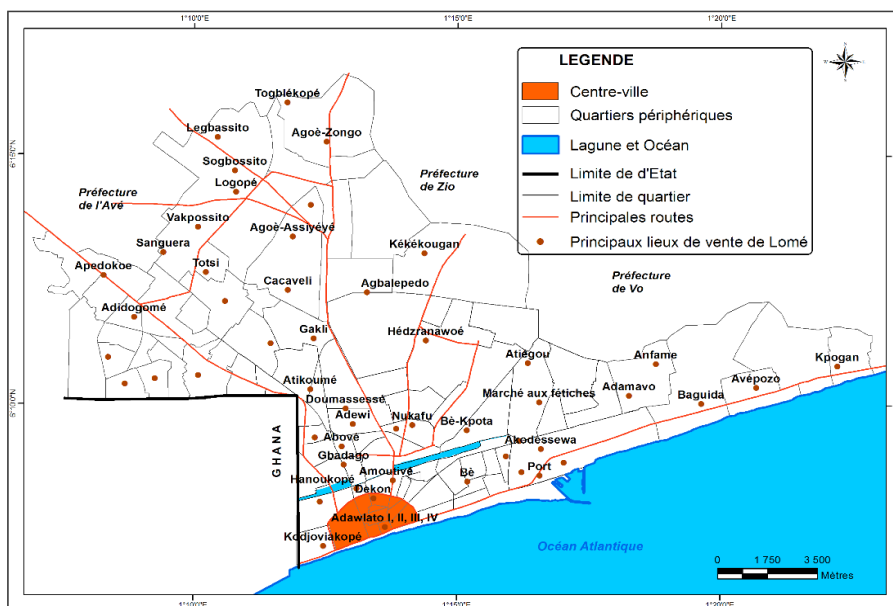


Figure 1 : Carte présentant les principaux lieux de vente de Lomé

Source : Mairie de Lomé, modifiée par N'KERE, 2015.

D'après cette carte, le centre-ville, formé des anciens quartiers de Lomé, est délimité par le boulevard du 13 janvier. Il comporte les marchés d'Assivito, Dékon, Saint-Michel, Gbadahonou, Adawlato I, II III et IV. Les marchés d'Agoè-Assiyéyé, Adidogomé, Totsi, Bè, Gbossimé, Avépozo, etc. sont implantés dans les quartiers périphériques. Parmi ces marchés, se trouvent les lieux de vente spécialisés dont l'étude de la typologie s'avère indispensable.

2. 2. TYPOLOGIE DES LIEUX DE VENTE SPECIALISES

A Lomé, les lieux de vente sont spécialisés dans la commercialisation de divers produits. D'un marché à un autre, il y a toujours un produit qui occupe une place de choix et représente 80 % environ de l'offre commerciale. On dit que ce marché est spécialisé dans la commercialisation de ce produit. Il existe des marchés où on ne vend qu'une seule espèce de marchandises. C'est le cas des marchés aux poissons, aux fétiches et du village artisanal où se vendent respectivement des poissons, des fétiches et des objets artisanaux (Tableau I).

Tableau I : Typologie des lieux de vente spécialisés à Lomé

Zones géographiques	Lieux de vente	Spécialisation
Zone portuaire	TP3, Zorobar, Cimaio, Akodesséwa II	Marchandises d'occasion
Quartiers périphériques	Agoè-Assiyéyé, Adidogomé, Akodesséwa I, Sogbossito, Vakpossito, Lègbassito, Avépozo	Céréales, tubercules, légumineux, oléagineux
	Marché aux chèvres ou « Gbossimé », Adéticopé	Volaille et bétail
	Abattoir, Hanou-copé, Abové, Togblécopé, Adamavo	Fruits
	Marché aux fripesou Hédjranawoé « Ablonissimé »	Friperie
	Marché aux fétiches	Différentes parties asséchées des animaux, des herbes, des racines, des graines.
Centre-ville	Adawlato I, II, III, IV	Marchandises manufacturées
	Village artisanal, Assivito	Objets artisanaux
	Marché aux poissons ou « Doèvissimé »	Poissons
	Amoutiévé	Pièces détachées
	Dékon	Appareils électrique, électronique, électroménager

Source : Résultats des enquêtes, 2015.

La spécialisation des marchés est si réelle à Lomé que certains lieux de vente ont pris les noms des produits vendus sur ces derniers. C'est l'exemple de Gbossimé qui signifie littéralement « Marché aux chèvres », Doèvissimé « marché aux poissons », Ablonissimé (marché aux fripes), etc. Les marchés spécialisés sont répartis dans toute l'agglomération de Lomé.

2. 3. REPARTITION SPATIALE DES MARCHES SPECIALISES

Les lieux de vente spécialisés se rencontrent dans toute la ville de Lomé. Ils sont observables du centre-ville à la périphérie. Dans cette répartition, il y a trois grands groupes qui se dégagent. Il s'agit

des marchés du centre-ville, de la périphérie et de la zone portuaire. Ces différents marchés sont spécialisés dans la vente de différents produits (Figure 2). D'après 56 % des enquêtés, la répartition des lieux de vente spécialisés à Lomé fait apparaître une dualité commerciale entre le centre-ville et la périphérie. Le centre-ville s'impose à la périphérie par la vente des marchandises manufacturées et la périphérie domine le centre-ville par la commercialisation des produits vivriers. De cette dualité, ni le centre-ville, ni la périphérie ne sont gagnants ou perdants. Les deux espaces géographiques urbains développent plutôt des relations commerciales égalitaires.

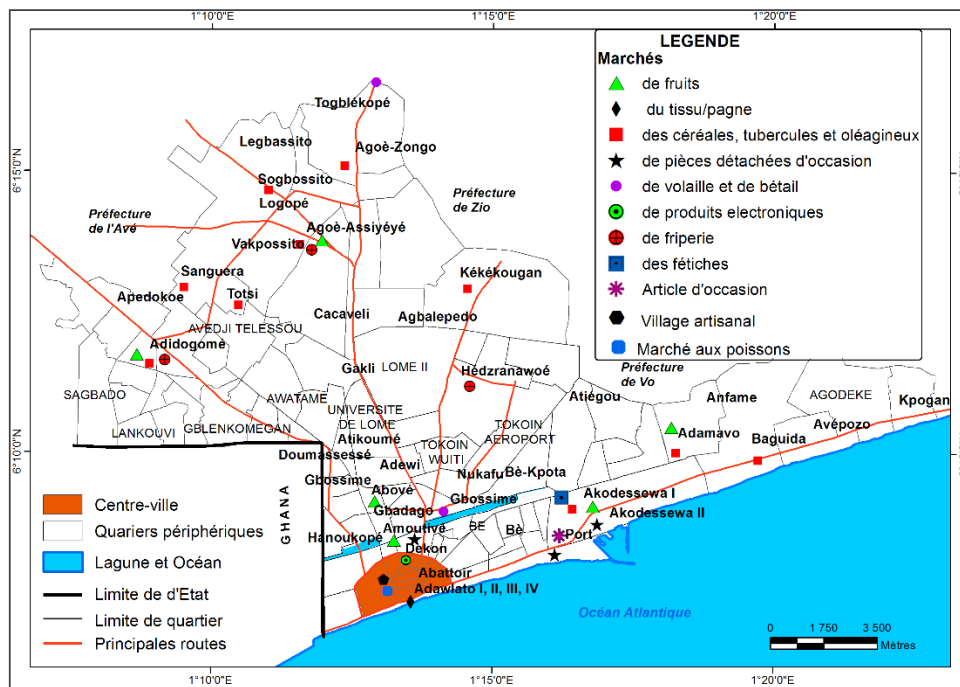


Figure 2 : Carte de la répartition spatiale des lieux de vente spécialisés à Lomé

Source : Mairie de Lomé, modifiée par N'KERE, 2015.

La répartition spatiale des marchés spécialisés est faite selon des critères bien définis. L'abondance des produits vivriers sur les marchés périphériques s'explique par la proximité de ces lieux de vente des zones rurales. D'après 78 % des enquêtés, les culti-

vateurs viennent directement vendre leurs produits sur ces marchés de sorte que ces lieux de vente sont devenus des endroits où les citadins et les ruraux se rencontrent pour acheter et vendre.

La prédominance des produits manufacturés sur les marchés du centre-ville s'explique par le fait que ces marchés se situent dans un rayon de quatre kilomètres du Port Autonome de Lomé (PAL) et de trois kilomètres de l'aéroport par lesquels transitent les marchandises manufacturées vendues sur ces lieux de chalandise. La spécialisation des marchés de la zone portuaire en produits de seconde main s'explique selon 45 % des enquêtés par le fait que ces marchandises entrent dans le pays par le port autour duquel se développent ces lieux de vente spécialisés.

Si les marchés de la zone portuaire sont spécialisés dans la vente des objets usagés, ceux de la périphérie sont des lieux privilégiés pour la vente des produits vivriers.

2.3.1. Marchés périphériques, lieux spécialisés dans la vente des produits vivriers

Les marchés situés dans la périphérie de Lomé sont spécialisés dans la vente des produits vivriers d'origine paysanne. Il s'agit des céréales : maïs (*Zea Mays*), sorgho (*Sorghum Vulgare*); des tubercules : igname (*Dioscorea Batatas*), manioc (*Jatropha Manihot*), taro (*Caladium esculentum*); des légumineux : niébé, voandzou, arachide ; des fruits : orange (*Citrus Aurantium*), citron (*Citrus Medica*), banane et banane-plantain (*Musa Parasidiaca*), pastèque (*Cucurbitas citrullus*) ; des légumes : gombo (*Abelmoschus esculentus*), piment (*Capsicum Annuum*), Adémè, gboma (*solanum macrocarpon*), carotte (*Daucus*), chou (*Brassica Oleracea*), tomate (*Lycopersicon esculentum*), laitue (*Lactuca Sativa*), oignon (*Allium Cepa*), concombre (*Cucumus sativus*), etc.

Les céréales sont vendus sur tous les marchés périphériques et surtout à Adidogomé, Agoè-Assiyé, Akodesséwa I (photo 1).



Photo 1 : Exposition des céréales au marché d'Agoè-Assiyé

Prise de vue : N'KERE, septembre 2015.

Sur les marchés périphériques se développe également le commerce des volailles (poules, coqs, pintades, canards, pigeons), du petit et du gros bétail. Les moutons et les chèvres représentent 75 % des animaux vendus sur de Gbossimé (Photo 2).



Photo 2 : Exposition des moutons et chèvres au marché de Gbossimé

Prise de vue : N'KERE, septembre 2015.

Les différents marchés périphériques sont situés tout au long des grands axes routiers reliant les villes de l'intérieur où sont collectés les différents produits vivriers. La vente de ces produits sur ces marchés est une stratégie commerciale basée sur la réduction du coût de location des magasins de stockage qui revient très cher au centre-ville et du coût de transport.

Selon 88% des enquêtés les produits vivriers d'origine paysanne vendus sur les marchés du centre-ville et de la zone portuaire sont achetés sur les marchés périphériques.

Les lieux de vente spécialisés ne se retrouvent pas seulement à la périphérie, ils se rencontrent aussi dans la zone portuaire.

2. 3. 2. Zone portuaire, un lieu de vente spécialisé dans le commerce des objets usagés

L'essentiel des marchandises de seconde main qui arrivent au port de Lomé est vendu sur les marchés de la zone portuaire. On y vend du matériel électrique et électronique tels que les fours à micro-ondes, les téléphones portables, les postes téléviseurs, les ordinateurs ; les appareils frigorifiques comme les climatiseurs, les congélateurs, les réfrigérateurs ; les ustensiles de cuisines tels que les cuisinières, les couteaux, les plats, les cuillères, les fourchettes, les assiettes, les marmites ; les friperies, les matelas, les lits, les voitures, les pièces détachées, les motos, les vélos, etc. Le coût de ces objets est moindre dans cette zone et plus élevé sur les marchés périphériques. Aussi d'après 96% des enquêtés, les produits vivriers vendus à bon marché dans les lieux de vente périphériques coûtent-ils très chers dans la zone portuaire (Tableau II).

Tableau II : Prix comparatifs des produits vivriers sur les marchés spécialisés de la zone portuaire et ceux de la périphérie

Produits vivriers	Prix des produits vivriers dans la zone portuaire (CFA)	Prix des produits vivriers sur les marchés périphériques (CFA)
Maïs	1 bol (3 kg) = 800 F	1 bol (3 kg) = 500 F
Igname	(3 tubercules) 2500 F	(3 tubercules) 1200 F
Farine de manioc	700 F	400 F
Mangue	200 F	100 F
Orange	75 F	25 F
Banane	100 F	50 F
Plantain	150 F	100 F

Source : Résultats des enquêtes, 2015.

Pour 65 % des personnes interviewées, la différence des prix des produits vivriers entre les marchés périphériques et ceux de la zone portuaire s'explique par l'éloignement de cette zone des milieux ruraux. En effet, la zone portuaire est située sur la côte de l'océan Atlantique où aucune activité agricole n'est pratiquée. Pour se nourrir, les personnes qui vivent et celles qui travaillent dans cette partie de Lomé font appel aux revendeuses qui s'approvisionnent sur les marchés périphériques. Les transactions commerciales d'un lieu de vente à un autre font que les produits vivriers reviennent chers dans la zone portuaire. La spécialisation commerciale se rencontre aussi au centre-ville.

2. 3. 3. Spécialisation commerciale du centre-ville

Sur les marchés du centre-ville, sont exposés les produits alimentaires manufacturés tels que les pâtes alimentaires, les boîtes de conserve, les biscuits, les bonbons, les boissons, etc. ; les tissus/pagnes ; le prêt-à-porter, les vêtements sur mesure, les chaussures ; les matériaux de construction, la quincaillerie, la papeterie, etc. (photo 3).



Photo 3 : Exposition des produits manufacturés au marché d'Adawlato

Prise de vue : N'KERE, juin 2015.

Les supermarchés, les grands magasins, les commerces exotiques, les commerces de luxe sont concentrés au centre-ville. L'ensemble de tous ces commerces fait de ce lieu de chalandise un espace congestionné, touffu et difficile d'accès. L'EPAM qui est le service chargé de la gestion de ce lieu de vente a fait des efforts pour le décongestionner, mais il reste encore beaucoup à faire et c'est difficilement qu'on se déplace dans les ruelles de ce marché.

Une autre forme de spécialisation rencontrée dans le marché d'Adawlato est la vente en gros des marchandises. D'après 67 % des revendeurs enquêtés, la spécialisation de ce marché consiste à vendre des marchandises par douzaines aux acheteurs qui sont généralement des revendeurs.

Selon 69 % des consommateurs interviewés, les marchandises manufacturées achetées en gros sur les marchés spécialisés du centre-ville reviennent moins chères dans cette partie de la ville et plus chères à la périphérie. De même, les produits vivriers sont moins chers à la périphérie et plus chers au centre-ville (Tableau III).

Tableau III: Comparaison des prix des marchandises entre les marchés spécialisés du centre-ville et ceux de la périphérie (F CFA)

Marchandises	Prix au centre-ville	Prix à la périphérie
Maïs	1 bol (3 kg) = 600	1 bol (3 kg) = 500
Igname	3 tubercules = 2000	3 tubercules = 1200
Niébé	1 bol (3 kg) = 1800	1 bol (3 kg) = 1500
Pagnes	½ pièce = 4500	½ pièce = 7000
Chaussures	1 paire = 2000	1 paire = 2500
Tissu	1 pantalon = 1100	1 pantalon = 1500
Téléphone portable	25 000	30 000

Source : Résultats des enquêtes, 2015.

Que ce soit au centre-ville ou à la périphérie, la spécialisation des lieux de vente possède des avantages et des inconvénients.

2. 4. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE LA SPECIALISATION DES MARCHES

Avec la spécialisation des lieux de vente, 90 % des consommateurs disent qu'ils ne vont plus de lieu de vente en lieu de vente à la recherche des marchandises dont ils ont besoin. Mais ils vont directement sur le marché du produit désiré. Cela leur permet de diminuer la distance parcourue à la recherche des marchandises et de gagner du temps consacré aux achats. La spécialisation des marchés leur permet également de réduire considérablement les risques d'accidents et les dépenses dues au déplacement. Pour 86 % des enquêtés, la spécialisation des lieux de vente a occasionné la multiplication des marchés, l'abondance de l'offre commerciale et la diminution des coûts des marchandises. La spécialisation des marchés comporte aussi des inconvénients.

Il s'agit entre autres de la prolifération des lieux de vente et de l'occupation anarchique de l'espace public au sein de la ville. Selon 74 % des enquêtés, les commerçants prennent d'assaut les rues situées à côté des marchés et rendent difficile la circulation des personnes et des véhicules et occasionnent des embouteillages monstrueux autour des lieux de vente. Aussi, les marchands jettent-ils des ordures constituées de cartons d'emballage, de plastiques, de produits pourris et des eaux usées tout autour des lieux de vente rendant ces espaces insalubres.

D'après le personnel de l'EPAM, de la mairie et du service technique de la préfecture, la spécialisation et la multiplication des lieux de vente sont en partie responsables de la vente des produits illicites, prohibés et avariés. On trouve même sur les marchés des produits de la contrefaçon. Aussi 59 % des consommateurs enquêtés affirment-ils que sur les marchés spécialisés dans la vente des objets de seconde main, des appareils électroménagers d'occasion contenant des gaz dangereux (CFC, HCFC), des vêtements, des appareils portables, des pièces détachées trop usés pour être réutilisés sont mis en vente. S'ils ne sont pas achetés, ils sont jetés dans la nature et contribuent à la pollution de l'environnement urbain.

Indéniablement, les marchés spécialisés possèdent des avantages et des inconvénients. Au-delà

de ces derniers, les marchés spécialisés développent une relation d'interdépendance entre eux.

2. 7. INTERDEPENDANCE ENTRE LES LIEUX DE VENTE SPECIALISES

Malgré la spécialisation des marchés, il existe une interrelation entre ces derniers de sorte que les uns ne peuvent pas exister sans les autres. Pour 49 % des enquêtés, les lieux de vente ne sont pas indépendants les uns des autres. Les marchés spécialisés dans la vente des produits vivriers situés dans la périphérie fournissent ces produits aux marchands qui vendent sur les lieux de chalandise du centre-ville. Au même moment, les marchands des marchés périphériques achètent des produits manufacturés sur les marchés du centre-ville. Chaque jour, des mouvements pendulaires s'observent chez les marchands du centre-ville, de la périphérie et de la zone portuaire. Pour le personnel de l'EPAM, de la mairie et du service technique de la préfecture, il y a une interdépendance entre ces différents lieux de vente et les uns ont besoin des autres pour leur bon fonctionnement.

L'étude de l'interdépendance entre les lieux de vente spécialisés s'ouvre sur la discussion des résultats.

3. DISCUSSION

Parlant de la spécialisation des lieux de vente à Lomé, KLASSOU-ZINSOU(2007), dans une étude réalisée sur l'importance des marchés périphériques dans l'approvisionnement de la ville de Lomé en produits vivriers, fait remarquer que ces marchés sont spécialisés dans la vente des céréales. Elle parle des quartiers périphériques comme étant les endroits où les produits vivriers sont plus visibles dans les espaces marchands. Aussi CORDONNIER (1985) présente-t-elle le grand marché d'Adawlato comme un lieu spécialisé dans la commercialisation du tissu/pagne. PEKETI (2004) a montré dans une étude sur les femmes revendeuses de légumes à Lomé que les marchés des quartiers périphériques de Lomé sont spécialisés dans la vente des légumes et ceux du centre-ville dans le commerce des produits de manufacture. La présente étude va au-delà des résultats présentés précédemment et montre qu'il existe une dualité entre les lieux de vente du

centre-ville et ceux de la périphérie. Cette dualité commerciale observée à Lomé n'est à l'avantage ni du centre-ville, ni de la périphérie, mais elle est basée sur des relations égalitaires entre les deux entités géographiques. L'interdépendance des lieux de vente spécialisés a été également analysée. Les avantages et les inconvénients de la spécialisation des marchés ont été étudiés.

La spécialisation des lieux de vente est réelle à Lomé. SOKEMAWU (2011) a étudié le marché aux fétiches qui est un lieu aménagé pour la vente des fétiches et des tisanes. Il affirme que c'est un marché unique en Afrique de l'ouest où sont vendus des ingrédients pour la science occulte. De même les marchés des objets de seconde main ont fait l'objet de l'étude de N'KERE (2012). Dans cette étude, il démontre que les marchés des objets de seconde main sont concentrés dans la zone portuaire. Il montre aussi que quelques objets vendus sur ces marchés sont hors d'usage et sont, soit jetés dans la nature, soit incinérés et contribuent à la pollution de l'environnement. MONEDIAIRE (1994) et DESSE (2001) montrent dans leurs travaux sur les dynamiques spatiales et stratégies des acteurs de l'urbanisme commercial que les prix des marchandises évoluent en fonction des distances qu'elles parcourent. Plus la distance est grande, plus le coût de la marchandise augmente. La présente étude est parvenue aux résultats similaires et va plus loin en montrant que les produits vivriers coûtent moins chers sur les marchés périphériques jugés proches des zones de productions agricoles et plus chers sur les marchés du centre-ville et de la zone portuaire.

CONCLUSION

La spécialisation des lieux de vente dans l'agglomération de Lomé a commencé au cours des années 1990. Elle est caractérisée par la création des marchés sur lesquels prédominent certains produits. Ainsi sur les marchés des quartiers du centre-ville dominant les marchandises manufacturées et sur ceux des quartiers périphériques des produits locaux d'origine paysanne. Les marchés de la zone portuaire sont spécialisés dans la vente des objets de seconde main. A Lomé, les produits vivriers tels que les céréales, les tubercules, les légumineuses

et les fruits sont relativement moins chers sur les marchés périphériques et plus chers sur les lieux de vente du centre-ville et de la zone portuaire. Il y a une dualité commerciale entre le centre-ville et la périphérie de Lomé. L'étude de l'interdépendance des lieux de vente a montré que les marchés spécialisés dépendent les uns des autres pour leur bon fonctionnement. Les marchandises vendues sur les marchés du centre-ville et dans la zone portuaire coûtent moins chères dans ces espaces et plus chères sur les marchés périphériques.

La spécialisation des lieux de vente comporte des avantages et des inconvénients. Elle permet aux acteurs commerciaux de réduire les distances et les déplacements liés aux opérations de vente et d'achat, de gagner du temps, d'économiser de l'argent et d'éviter les accidents de circulation. Elle favorise l'abondance de l'offre commerciale et la baisse des prix des marchandises. La spécialisation des lieux de vente est à l'origine de la prolifération des marchés, l'occupation anarchique de l'espace public, la vente des marchandises prohibées et la pollution de l'environnement urbain.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- DESSE R-P., FOURNIE A., GASNIER A. et al, (2008) : Dictionnaire du Commerce et de l'Aménagement. Presses Universitaires de Rennes, Collection Espaces et territoires, 370 p.
- PERON R., (2004) : Les boîtes, les grandes surfaces dans la ville. L'Atalante, Collection Comme un Accordéon, Nantes, 222 p.
- GASNIER A. et LESTRADE S., (2014) : Commerce et étalement urbain : En France, le modèle « centre/périphérie » fonctionne-t-il toujours ?, in *Espace et Territoires*, Presses Universitaires de Rennes, pp. 139-151.
- NYASSOGBO, G. K., (1997) : Développement local, villes secondaires et décentralisation au Togo. In Bertrand M. et Dubresson A. (sous la direction de) : Petites et moyennes villes d'Afrique noire, Paris, Karthala, pp. 89-109.
- GAYIBOR N. (1997): Histoire des Togolais, Volume I : des origines à 1884, Lomé, PUB, 443 p.
- MARGUERAT Y., (1986) : Armature urbaine du Togo, OROSTOM, Paris, 166 p.
- N'KERE K., (2012) : Incidences de la localisation des établissements commerciaux et des services sur les mobilités urbaines à Lomé, in *Mosaïque*, n°013, Lomé, Togo, pp. 423-438.
- MONEDIAIRE G., (1994) : L'urbanisme commercial, Presses Universitaires de France, n°2895, Paris, 128 p.
- KLASSOU-ZINSOU K., (2007) : L'importance des marchés périphériques dans l'approvisionnement de la ville de Lomé en produits vivriers, Université de Lomé, Thèse unique de Géographie, 424 p.
- CORDONNIER R., (1985): Femmes africaines et commerces : les revendeuses de tissus de la ville de Lomé (Togo). Harmatan, Paris, 190 p.
- PEKETI P., (2004): Femmes et commerce : Cas des revendeuses des céréales et des légumes dans les marchés d'Agoè-assiyé et d'Adidogomé (Région Maritime, Togo), Mémoire de Maîtrise, Géographie, UL, 106 p.
- SOKEMAWU K., (2011) : Le marché aux fétiches d'Ako-desséwa : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo, in *Annales de l'Université de Lomé*, Tome XXX-2, série Lettres et sciences humaines, PUL, Lomé, pp. 235-246.
- DESSE, R-P., (2001) : L'archipel commercial : Dynamiques spatiales et stratégies des acteurs de l'urbanisme commercial. Université de Bretagne Occidentale, Brest, 224 p.

«CARTOGRAPHIE DE LA VULNERABILITE INTRINSEQUE DE LA POPULATION DE LA VILLE DE SAN-PEDRO (CÔTE D'IVOIRE)»

GOGBE Téré: gogbetere@yahoo.fr

DIABAGATE Abou : aboudiaba76@yahoo.fr

TRAORE Kinakpefan Michel : traoremichel50@yahoo.fr

Université Félix Houphouët Boigny- Abidjan

RÉSUMÉ

La recrudescence des catastrophes qui est une manifestation du changement climatique est plus importante sur les personnes en situation précaire ou marginale. Dans l'optique de gestion préventive des effets de ces catastrophes, ces populations plus fragiles doivent être identifiées en vue d'améliorer leur résilience. C'est pourquoi la présente étude veut proposer un outil d'évaluation de la vulnérabilité de la population de San-Pedro afin d'en déterminer les plus exposées. En intégrant les SIG et l'analyse multicritère, cette évaluation s'est faite en déterminant, d'une part, les facteurs de la fragilité de la population. Ces facteurs, regroupés sous trois aspects (vulnérabilité socio-démographiques, accessibilité physique et préparation aux situations de crise), ont donné lieu à des figures critères. D'autre part, le croisement des figures a permis l'évaluation et la cartographie de la vulnérabilité globale de la population de la ville en rapport avec le cadre et les conditions de vie. Les résultats cartographiques montrent qu'elle est à 85 % très fragile. Cette vulnérabilité est l'apanage des quartiers Nord faiblement nantis en équipements de base, difficilement accessibles et non couverts par un plan de préparation aux situations de crise.

Mots-clés : San-pédro, SIG, analyse multicritère, vulnérabilité, résilience.

ABSTRACT

The resurgence of disasters, which is a manifestation of climate change, is more important to people in precarious or marginal situation. In the context of preventive management of the effects of these disasters, the most vulnerable populations must be identified in order to improve their resilience. Therefore this study will provide a vulnerability assessment tool of the population of San Pedro to determine the most exposed. By integrating GIS and multi-criteria analysis, the evaluation was made by determining, first, the factors of the fragile population. These factors, grouped under three aspects (socio- demographic vulnerability, accessibility and physical preparedness for crisis situations), resulted in figures of the criteria. Furthermore, the crossing of figures allowed the assessment and mapping of the overall vulnerability of the population of the city in connection with the framework and living conditions. The mapping results show that 85% is very fragile. This vulnerability is the prerogative of low heeled northern districts in basic facilities, easily accessible and not covered by a preparedness plan for crisis situations.

Keywords: San Pedro, GIS, multi-criteria analysis, vulnerability, resilience.

INTRODUCTION

La vulnérabilité des populations d'un territoire émane de deux types de facteurs distincts : les facteurs extérieurs liés aux contraintes physiques du site et susceptibles de générer des aléas et les facteurs intrinsèques liés à la dégradation de l'environnement urbain et des conditions de vie des populations. La vulnérabilité intrinsèque qui fait l'objet du présent article est liée à la pauvreté. Celle-ci n'est pas appréciée en termes de revenu mais surtout sous l'angle général de la qualité de vie, du degré d'accessibilité aux services et autres équipements de base, du niveau d'instruction et surtout de préparation aux situations de crise (D'Ercole et *al*, 2004). Cette capacité à faire face aux situations est d'autant plus indéniable qu'il n'existe plus d'individu, de territoire ou de société invulnérable au vu des perspectives du changement climatique et de la recrudescence des catastrophes (Rufat, 2009) désormais inéluctables. Aussi, les conditions pour qu'une perturbation reste bénigne ou se mue en véritable catastrophe résident-elles en la capacité de la population à y faire face (Magnan, 2009). De ce fait, l'étude pose le problème de la fragilité de la population devant la dégradation du cadre de vie. Ainsi, l'objectif assigné est de cartographier la vulnérabilité intrinsèque de la population de San-Pedro. La démarche vise à identifier les facteurs sur lesquels il faudrait agir en amont pour améliorer la résilience des populations.

Elle se veut un outil d'aide à la prise de décision. San-Pedro est la seconde ville portuaire de la Côte d'Ivoire et le chef-lieu du District du Bas-Sassandra. Elle se situe dans le Sud-Ouest du pays et couvre une superficie de 61,20 km² pour une population estimée à 209590 habitants (INS, 2014). Elle renferme 19 quartiers regroupés en deux grands secteurs, le Nord avec le Grand Bardot composé des quartiers Bardot, Zimbabwe, Soleil, Sotref, Victor Ballet, Château, Colas, Cma, Scaf et Seweké et le Sud avec Sonouko, Poro 1 et 2, Balmer, Corniche, Rade, Mohikrakro, zone portuaire. Cette présentation de la ville est résumée par la figure 1.

San-pedro est née de la volonté de l'autorité politique de procéder à un rééquilibrage de l'armature urbaine et de réduire les effets de la macrocéphalie d'Abidjan. La construction d'une ville et d'un port en eau profonde sous l'égide de l'Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest (ARSO) est la concrétisation de cette volonté. La dynamique des activités industrielles et portuaires de ce nouvel pôle urbain va engendrer des taux de croissance démographique de 25,8% entre 1965 et 1975 et de 7,4% entre 1975 et 1998 et de 6% de 1998 à 2014 (INS, 2014). Ce développement urbain rapide et surtout incontrôlé se fait dans une insécurité foncière due à l'inégalité sociale d'accès aux parcelles (Casteigts, 2003), d'où le développement des quartiers spontanés que Haeringer (1973) appelle le « San-Pédro-bis ».

(DREN). Celles relatives au niveau d'accessibilité proviennent de la direction régionale des infrastructures économiques (longueur et structuration de la voirie urbaine). Ces données ont été complétées par d'autres (état, niveau de desserte du réseau) issues d'enquêtes in situ. Les données sur le niveau de préparation aux situations de crise ont été obtenues auprès des responsables des centres de santé, des casernes sapeur-pompier, de la protection civile, de la mairie et de la préfecture. Ces structures sont chargées du déclenchement et de l'organisation des secours en cas de catastrophe dans le cadre du plan d'organisation des secours (plan orsec).

La méthode utilisée consiste à déterminer et cartographier les quartiers dont les populations sont les plus exposées et d'identifier les facteurs qui exacerbent cette vulnérabilité. Pour ce faire, trois critères se rapportant aux facteurs socio-démographiques, à l'accessibilité et à la préparation aux situations de crise, ont été retenus. La cartographie s'est faite en deux étapes. La première a consisté à évaluer les formes de vulnérabilité et à réaliser des figures critères. La seconde a été de croiser les couches d'informations issues des facteurs de vulnérabilité. Ce croisement a abouti à la carte de la vulnérabilité globale de la population. Cette cartographie a été possible grâce à l'intégration des Systèmes d'Information Géographiques (SIG) et à l'analyse multicritère (somme pondérée). Pour évaluer le niveau des formes de vulnérabilité selon les quartiers et les cartographier, la détermination d'un point de repère s'est avérée nécessaire. Ainsi, pour chaque variable, la moyenne de l'ensemble de la ville par rapport au nombre total de ménages ou de l'effectif de la population a-t-elle été déterminée. Ensuite, cette moyenne a été calculée à l'échelle de chaque quartier. Enfin, les valeurs des quartiers ont été comparées à la moyenne de l'agglomération. Quand la valeur est inférieure à celle observée sur l'ensemble de l'agglomération, le score « -1 » a été attribué à la zone ; lorsqu'elle est comparable à la moyenne de l'agglomération, le score « 0 » a été octroyé ; enfin quand elle est supérieure à la moyenne de l'agglomération, le score « 1 » a été donné. Ces valeurs ont ensuite été additionnées et une carte de vulnérabilité globale des populations a été réalisée.

Spécifiquement, l'évaluation de la vulnérabilité socio-démographique a été déterminée à l'aune de la proportion de la population jeune et celle des vieillards car il est admis que les jeunes et les vieux sont plus enclins à la vulnérabilité car sujets à la morbidité et à la mobilité réduite pendant les périodes de crise. Par ailleurs, plus une personne est instruite moins elle est vulnérable car mieux informée des situations de risque. C'est pourquoi Magnan (2009) émet l'hypothèse selon laquelle la capacité d'apprentissage des gestes « *qui sauvent* » comme de ceux « *qui anticipent* » s'accroît avec le niveau d'éducation. Ici, les populations concernées sont celles qui n'ont jamais fait le cycle primaire complet ; qui n'ont pas accès à l'eau potable et à l'électricité. En effet, l'inaccessibilité des populations à ces modalités est un indicateur de pauvreté, de marginalisation et donc de vulnérabilité. A celles-ci, s'ajoute le type d'habitat qui peut être peu résistant à des mouvements de terrain, d'eau et de vent. Une matrice a été constituée et la sommation des poids des critères varie de -6 à 4 selon le tableau I.

Tableau I : Appréciation du niveau de vulnérabilité socio-démographique

Somme valorisation	Niveau de vulnérabilité
< 0	Très forte
0 - 1	Forte
1 - 2	Assez forte
2 -3	Assez faible
> 3	Faible

Source : *Enquêtes de terrain, 2014*

La vulnérabilité des populations est également tributaire de l'accès physique aux espaces urbains. Cette accessibilité est indispensable en période normale et péremptoire en période de crise pour l'assistance des victimes. En effet, le fonctionnement d'un système urbain repose sur tout un ensemble d'enjeux. L'accessibilité est l'ensemble des possibilités effectives permettant de relier deux lieux par un déplacement (Lévy et Lussault, 2003). Béguin (1995) la définit comme le degré de facilité avec lequel l'on peut accéder à un lieu déterminé. Ce degré de facilité est incontestablement dépendant de la structuration du système de mobilité c'est-à-dire des conditions physiques déterminées par la topographie du site, par

la présence d'infrastructures, de moyens de transport et des techniques de communication. Dans le cadre de cette étude, l'analyse est plus axée sur l'accessibilité physique qui se traduit en termes de distance en kilomètres que de l'accessibilité fonctionnelle traduite en termes de coût et de perception socio-culturelle des populations. La méthodologie se base sur des variables à la fois quantitatives et qualitatives (existence ou non d'une voie principale, nombre de voies secondaires d'entrée et de sortie du quartier, type et niveau de revêtement des voies d'accès, existence de voies tertiaires ouvertes à l'intérieur du quartier et état des voies de desserte).

A chaque variable a été attribuée une valeur entre 0 (meilleure situation) et 4 (pire situation). L'addition des valeurs de chaque quartier traduit son niveau d'accessibilité. Ainsi, ont été obtenues cinq classes traduisant les cinq niveaux d'accessibilité de la ville de San-Pedro en période normale. Ceux-ci sont contenus dans le tableau II ci-après.

Tableau II: Appréciation du degré d'accessibilité physique

Somme des valeurs	Degré d'accessibilité
< 7	Assez bon
8 - 9	Moyen
10 - 12	Assez faible
13 - 17	Faible
>18	Très faible

Source : Enquêtes de terrain, 2014

La vulnérabilité peut être à la fois environnementale (cadre de vie), économique (condition de vie), socioculturelle et/ou politico-institutionnelle. La préparation aux situations de crise s'inscrit dans ce dernier ordre. Elle regroupe toutes les dispositions préventives arrêtées pour parer aux éventuelles perturbations et juguler leurs effets. Cette vulnérabilité s'exacerbe avec les perspectives du changement climatique. Ainsi, c'est la possibilité qu'aura la ville de

continuer son fonctionnement et son développement et à tenir son rôle régional, national voire international après la perturbation qui témoignera de la résilience de sa population. Selon la logique du *PAR model* de Blaikie et al (1994), la préparation aux situations de crise intègre les dynamiques territoriales et fait partie des causes profondes et sous-jacentes de la vulnérabilité globale d'un système. Ce modèle appréhende le déficit de programme préventif comme l'émanation d'un manque ou d'une défaillance en institution locale, en formation, en qualification adéquate et surtout en investissement local dans les infrastructures et les équipements de proximité. La préparation aux situations de crise a été évaluée à travers l'existence ou non d'enjeux vitaux de proximité que sont les centres de santé pour les premiers soins, les ambulances pour évacuer les cas critiques et les lieux de stockage de nourriture si la zone s'avère inaccessible.

Elle a également été évaluée à travers l'existence de plan d'évacuation, d'exercices de simulation ou l'existence d'abris de secours. La sommation des poids et la discrétisation ont donné trois classes, lesquelles sont illustrées dans le tableau III ci-dessous.

Tableau III : Appréciation du niveau de préparation aux situations de crise

Somme de valorisation	Niveau de préparation
-4 à -3	Très faible
-3 à -2	Faible
-2 à 0	Assez faible

Source : Enquêtes de terrain, 2014

Les données de ces trois formes de vulnérabilité ont été intégrées dans le Système d'Information Géographique et des figures de vulnérabilités synthétiques ou figures critères ont été réalisées. Pour évaluer et cartographier le degré global de vulnérabilité de la population, les couches d'informations de ces trois formes de vulnérabilité ont été croisées.

RESULTATS

1-UNE FORTE VULNÉRABILITÉ SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DANS LA VILLE DE SAN-PEDRO

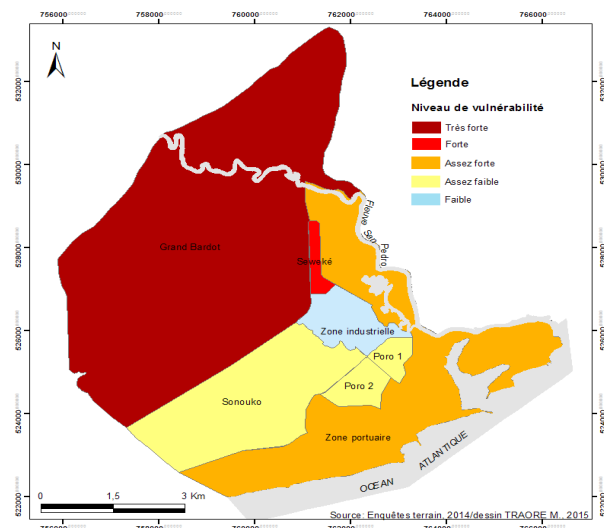


Figure 2 : Niveau de vulnérabilité socio-démographique des quartiers de San-Pedro

La ville de San-Pédro est confrontée à une situation de vulnérabilité socio-démographique surtout dans sa partie nord avec les quartiers du Bardot et de Seweké qui abritent plus de 80% de la population résidente comme l'indique la figure 2. Le niveau de vulnérabilité dans cette partie de la ville varie de fort à très fort.

Les facteurs qui l'exacerbent sont le faible niveau d'équipement comme l'atteste la photo 1, la proportion élevée de jeunes et de vieux et le faible niveau d'instruction (près de 60% n'ont jamais fait un cycle primaire). L'habitat est pour l'essentiel précaire ; et là où il est économique, il est fortement dégradé du fait des fortes densités de population comme l'illustre la photo 2.



Photo 1 : Réseau d'assainissement saturé au quartier Poro 1 (Cliché Michel T., 2014)



Photo 2 : Un couloir au quartier Seweké (Cliché Michel T., 2014)

Aux antipodes de ces espaces, se trouvent des quartiers avec une desserte en infrastructures de base relativement bonne. Cette situation contribue à réduire la vulnérabilité des populations qui varie de assez faible à assez forte. Seule la zone industrielle est d'une vulnérabilité faible. Cette exception peut s'expliquer par la faible occupation humaine de l'espace (7 habitants / ha contre 43 habitants / ha pour l'ensemble de la ville). Cet espace est plutôt occupé par des activités secondaires et tertiaires. Aussi, les ratios des infrastructures de base sont-ils au-dessus de la moyenne de l'ensemble de la ville.

A titre d'illustration, le nombre de compteurs d'eau et d'électricité pour 100 ménages dans cette partie de la ville est respectivement de 35 et 80 contre 30 et 40 pour l'ensemble de la ville.

2- UN NIVEAU TRÈS FAIBLE D'ACCESSIBILITÉ DE LA VILLE

Les quartiers de la ville de San-Pedro présentent un niveau d'accessibilité très faible. En effet, aucun quartier n'en possède une bonne ou très bonne. Les niveaux varient d'assez bon à très faible. Celle qui est assez bonne et moyenne concerne les quartiers Poro 1 et 2, la zone industrielle et Sonouko aménagés pendant la construction du port et de la nouvelle ville. Cependant, le niveau d'accès des espaces reste préoccupant dans la mesure où le linéaire est soumis à l'érosion et au manque d'entretien. De constat général, 47,02% du territoire urbain est d'un niveau très faible. Ce taux passe à 60% lorsqu'est ajouté au niveau faible et concerne les quartiers de la périphérie nord. Ces espaces spontanés, en dépit de quelques travaux de rénovation et de restructuration, éprouvent des difficultés de voirie structurante. Par contre la Cité (Poro 1 et 2) viabilisée pendant l'opération ARSO (Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-ouest), a une assez bonne accessibilité. Cependant, elle demeure entravée par un réseau innervant incomplet. Les autres quartiers sud de la ville sont contrariés par une topographie dominée par des collines et des pentes fortes. Le reste du territoire urbain oscille entre une accessibilité moyenne à assez faible. Ces difficultés pour rallier les sous-espaces contribuent ainsi à leur vulnérabilité et à terme à l'ensemble du système urbain. Ces constats sont résumés dans la figure 3 suivante.

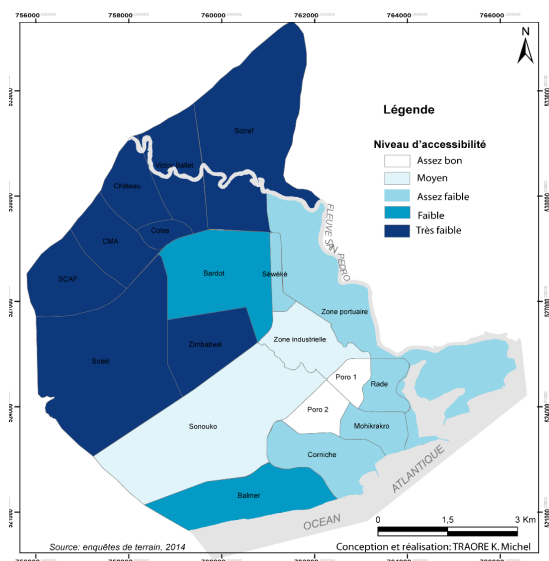


Figure 3 : Niveau d'accessibilité de la ville de San-Pedro

3-UNE ABSENCE AVÉRÉE DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS DE CRISE

Les différentes analyses effectuées ont montré que le niveau de préparation des populations aux situations de crise varie dans l'ensemble de très faible à assez faible comme l'indique la figure 4.

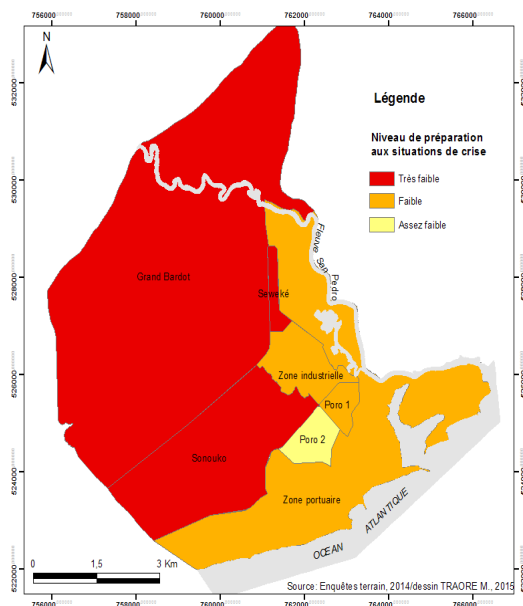


Figure 4 : Niveau de préparation des populations aux situations de crise

Cette situation dénote de l'absence de prise de conscience institutionnelle du risque et donc de politique de gestion préventive des vulnérabilités urbaines. Ce sont plus de 95% de la population de la ville de San-Pedro qui ne sont pas couvertes par un plan de préparation aux situations de crise surtout devant les effets incertains des changements climatiques et des agissements anthropiques. Cette situation accroît considérablement la vulnérabilité globale de la population et le manque d'anticipation exacerbe les impacts d'une perturbation mineure par effet domino et la mue en une véritable catastrophe.

4- UNE VULNÉRABILITÉ GLOBALE ÉLEVÉE DE LA POPULATION RÉSIDENTE

Les populations des quartiers nord (Bardot, Seweké) sont au regard des développements précédents les plus vulnérables avec de fortes densités d'occupation (plus de 100hbt/ha contre seulement 43 pour l'ensemble de la ville). En effet, quatre personnes sur cinq, soit environ 85% de la population connaissent un niveau de vulnérabilité qui oscille de fort à très fort contre seulement 7,31% pour un niveau faible. Cette vulnérabilité élevée est la manifestation achevée de la déplanification et de l'étalement de la ville en dehors des limites originelles. De ce fait, la croissance incontrôlée de la ville a généré « le plus grand bidonville de l'Afrique de l'ouest » qu'est le Grand Bardot ou encore « San-Pedro bis » (Haeringer, 1973). Sa croissance a longtemps échappé aux autorités étatiques, municipales et à l'ARSO.

Les populations les moins vulnérables sont celles du quartier Poro 2 et, dans une moindre mesure, de Poro 1 et de la zone industrielle. Celles des autres quartiers sud (Sonouko et ceux du front de mer) sont d'une vulnérabilité assez forte. L'illustration de cette vulnérabilité globale de la population est transcrite dans la figure 5.

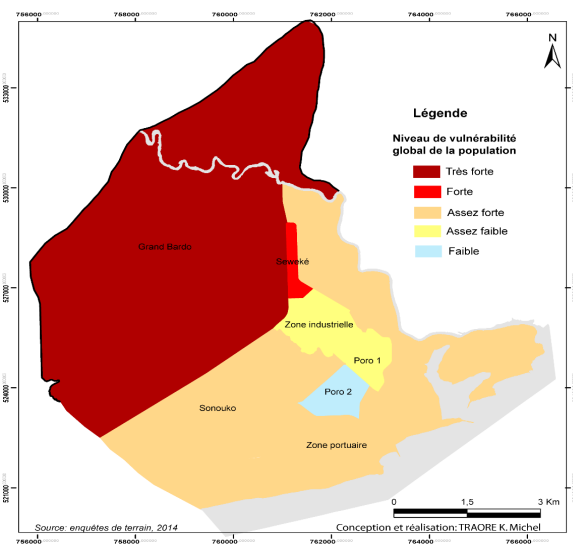


Figure 5 : Vulnérabilité globale de la population de San-Pedro

DISCUSSION

A San-Pedro, sur une marge de cinq personnes, quatre sont confrontées à une vulnérabilité variant de fort à très fort. La cartographie montre que ces importants niveaux de vulnérabilité concernent essentiellement les quartiers Nord de la ville. Elle est le fait de la déplanification qu'a connue la ville suite à la pression démographique suscitée par la dynamique économique depuis la mise en service du port. L'urbanisation incontrôlée en est donc le facteur essentiel. Ces espaces à risque assimilés à des marges urbaines émanant du dysfonctionnement de la ville sont naturellement stigmatisés comme le confirment les travaux D'Ercole (2004), de Sierra (2009) à Lima et à Quito et ceux de Hauhouot (2008) à Attécoubé (Abidjan). Pour ces auteurs, il n'y a pas de vulnérabilité en soi. Elle réside dans l'environnement immédiat des populations (le site et son mode d'occupation). En effet, l'occupation des marais, des vallées ou des pentes expose les populations aux risques d'inondation ou de glissement de terrain et exacerbe leur vulnérabilité qui est également le fait des conditions socio-économiques. Leur inaccessibilité aux services urbains de base (eau, électricité, éducation, santé, emploi) précarise leurs conditions

de vie. Elles sont ainsi plus exposées au risque de maladie et d'épidémie. Selon Magnan (2009), la vulnérabilité d'une population n'est pas systématiquement liée à son exposition à un aléa. Ses facteurs sont à rechercher plus dans les conditions du mal-développement dont l'urbanisation incontrôlée et l'extension des villes vers les zones marginales, la dégradation de l'environnement urbain et l'inaccessibilité des populations aux services urbains de base. Pour l'auteur, cette vulnérabilité liée à la qualité de vie s'exaspère avec le déficit politico-institutionnel, caractérisé par l'absence ou la mauvaise gouvernance locale et/ou nationale. Ce déficit se traduit par une absence de compétences et de gestion anticipative des perturbations. Ainsi, cette absence de compétences et/ou une mauvaise coordination de celles-ci limite l'impact des interventions en ce sens que cela ne permet pas de répondre de manière cohérente et structurée à une perturbation et aux effets dominos qui lui sont associés (Magnan, 2009). Ce manque d'anticipation aux situations de crise fait qu'un séisme de même magnitude est à l'origine de plus de victimes en Haïti qu'au Japon (D'Ercole, 2014). Le déficit politico-institutionnel est en effet la cause profonde de la vulnérabilité des populations (Blaikie et al, 1994). L'évaluation de la vulnérabilité nécessite la manipulation d'un grand nombre de données qui s'avèrerait rédhibitoires sans un recours aux SIG. Il permet d'intégrer cette grande quantité d'informations dans une base de données. Le SIG facilite également la mise en relation des données, leur superposition en couches d'informations et la réalisation des figures de synthèse. Cependant, il s'est trouvé limité quand il s'est agi d'intégrer à l'analyse plusieurs critères. Le recours à l'analyse multicritère a permis d'accorder un score à chaque critère selon son poids. Cette valorisation a inéluctablement une part de subjectivité et d'arbitraire mais qui n'enlève en rien à la rigueur de la démarche. L'indisponibilité de certaines données a conduit à limiter les facteurs d'analyse et d'évaluation de la vulnérabilité globale de la population de la ville. Des critères comme l'emploi, le nombre de personnes par pièce pour déterminer la promiscuité (qui un facteur de pauvreté) n'ont pas été inclus dans la matrice. Aussi, des facteurs culturels comme la perception du risque par les populations n'ont-ils pas été intégrés

à l'analyse et pourraient faire l'objet d'une étude spécifique. Ces limites sont inhérentes à toutes les approches d'évaluation de la vulnérabilité (D'Ercole et Metzger, 2004 ; Rufat, 2007, 2009 ; Barroca et al, 2005, Demoraes, 2009 ; Hauhouot, 2000 ; Hardy, 2009 ; Reghezza, 2006). Ces auteurs ont tous relevé l'indisponibilité de la qualité des données statistiques surtout dans les pays du Sud. Cependant, les bases de données peuvent être mises à jour continuellement grâce aux SIG afin d'inclure dans l'évaluation de la vulnérabilité les informations récentes.

Au demeurant, cette méthodologie d'évaluation a l'avantage d'être plus adaptée aux villes des pays du Sud car elle prend en compte les réalités qui leur sont spécifiques (cadre et conditions de vie). Aussi, ces résultats issus de l'intégration de l'analyse multicritère au SIG, sont-ils utiles pour l'aide à la décision à l'endroit des autorités. Dans une perspective de réduction de cette vulnérabilité, des actions prioritaires peuvent être ciblées sur les facteurs les plus importants qui fragilisent les populations. L'étude se veut une réponse aux difficultés que peuvent rencontrer des autorités dans l'identification des populations insulaires les plus vulnérables qui le seront davantage avec le réchauffement climatique. Elle se veut également opérationnelle quelle que soit la perturbation. Les résultats concernent à la fois les perturbations naturelles (recul du trait de côte, tempête, tsunami, inondation, mouvement de terrain) que celles anthropiques (explosion de produits dangereux, attentats terroristes, famines, épidémies, guerres).

CONCLUSION

L'objectif de cette étude était de cartographier les niveaux de vulnérabilité globale de la population de la ville côtière de San-Pedro. La démarche a consisté à intégrer les SIG à la l'analyse multicritère. Cette approche a abouti à l'évaluation des trois formes de vulnérabilité de la population (vulnérabilité sociodémographique, degré d'accessibilité spatial et niveau de préparation aux situations de crise) et à leur cartographie. Ces figures critères ont été par la suite croisées afin d'aboutir à une figure de vulnérabilité globale de la population de la ville. Ainsi à San-Pedro, une personne sur cinq est d'une vulnérabilité variant de forte à très forte. Notamment, dans les quartiers

périphériques nord de la ville. Ses facteurs résident dans les conditions de mal-développement dans cette partie de la ville. En effet, ces populations occupent des espaces sommaires et éprouvent des difficultés d'accès aux services urbains de base (eau, électricité, voirie, éducation, santé). Cette vulnérabilité s'exaspère avec le déficit de gouvernance locale qui se traduit par une absence de gestion préventive des perturbations.

Cette étude aboutit à une figure décisionnelle qui étale la dualité de la ville de San-Pedro : au sud, une ville viabilisée pendant l'opération ARSO et relativement bien équipée ; au nord, « une ville bis », spontanée et sous équipée abritant plus de 70% de la population résidente. Il appartient aux autorités aussi bien locales qu'étatiques d'envisager des actions prioritaires afin de restructurer et de rénover ces quartiers marginaux.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BARROCA B., POTTIER N., ET LEFORT E. (2005). Analyse et évaluation de la vulnérabilité aux inondations du bassin de l'orge aval. Septièmes Rencontres de Théo Quant, 12p.
- BEGUIN H., (1995) : Analyse quantitative, in Les concepts de la géographie humaine, Paris, Arman Colin, 3e édition, pp. 211-219
- BLAIEKIE P., CANNON T., DAVIS I., et al, (1994): At risk: natural hazards, people's vulnerability and disaster, Routledge, London, 284 p.
- CASTEIGTS, M. (2003). La gouvernance des villes en crise : les modèles occidentaux sont-ils transposables aux pays en développement ? In Gouvernance partagée : la lutte contre la pauvreté et les exclusions. Conférence régionale internationale de l'IISA, Yaoundé, 7p.
- D'ERCOLE R. et METZGER P., (2004) : La vulnerabilidad del Distrito Metropolitano de Quito, IRD, Quito, 515 p.
- DEMORAES F. (2009).« De l'intérêt d'une étude sur la vulnérabilité des réseaux routiers et de transport pour la compréhension des vulnérabilités territoriales-le cas du District Métropolitain de Quito (Equateur) », in Cybergeog : European Journal of Geography [En ligne], Dossiers, Vulnérabilités urbaines au sud, document 446, mis en ligne le 31 mars 2009, consulté le 1 février 2015 sur cybergeog.revues.org.
- HAERINGER P., (1973) : San-pédro 1969 : la première vague d'immigrants, in Cahiers ORSTOM, Série Sciences Humaines, vol. 10, n° 2-3, ORSTOM, Paris, pp. 245-267
- HARDY S. (2009). La vulnérabilité de l'approvisionnement en eau dans l'agglomération parcéniennne : le cas du sous-système El Alto, In Cybergeog : European Journal of Géographie [en ligne], Dossiers vulnérabilité urbaines au sud, document 457, mis en ligne le 20 mai 2009, consulté le 16 février 2015. URL : <http://cybergeog.revues.org/2270> ; DOI : 14.4000/cybergeog.2270
- HAUHOUEOT C., (2008) : Analyse du risque pluvial dans les quartiers précaires d'Abidjan. Etude de cas à Attécoubé, in Géo-Eco-Trop, vol. 32, Université de Liège, Belgique, pp 75-82.
- LUSSAULT M., & LEVY J., (2003) : Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, Paris, 1033 p.
- MAGNANA., (2009) : La vulnérabilité des territoires littoraux au changement climatique: mise au point conceptuelle et facteurs d'influence, in Analyse Iddri, vol. 1, 30p.
- RUFAT S., (2009) : Estimation relative de la vulnérabilité urbaine à Bucarest, in Mappemonde, vol. 95, Maison de la Géographie, Montpellier, 23p.
- SIERRA, A. (2009). Espaces à risque et marges: méthodes d'approche des vulnérabilités urbaines à Lima et Quito. In Cybergeog : European Journal of Géographie [en ligne], Dossiers, vulnérabilité urbaines au sud, document 456, mis en ligne le 14 mai 2009, consulté le 16 février 2015. URL : <http://cybergeog.revues.org/22232> ; DOI : 14.4000/cybergeog.22232.
- REGHEZZAM. (2006). Réflexions autour de la vulnérabilité métropolitaine parisienne : La métropole parisienne face au risque de crue centennale. Thèse de Géographie, Université de Nanterre - Paris X, 385 p.

ESSAI D'AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ POUR UNE NOUVELLE FORME DE TOURISME ÉMERGENT AUTOUR DU PARC NATIONAL DES ÎLES ÉHOTILÉ (PNIE)

Aimé Kouassi YAO, Assistant : aimeyaokouassi@gmail.com
N'dri Germain APHING-KOUASSI, Maitre-assistant : germain_ak@yahoo.fr
Université Félix Houphouët-Boigny - Abidjan (Côte d'Ivoire)

RÉSUMÉ

Les initiatives d'aménagement touristique en Côte d'Ivoire sont nombreuses mais éludent très souvent les spécificités culturelles et les approches autochtones. Or, celles de tourisme autochtone, villageois et/ou de nature se multiplient partout, et contribuent fortement à l'éveil culturel, à la dynamique des économies locales et surtout à la préservation des espaces naturels. De plus, cette nouvelle forme de tourisme qui place les acteurs locaux au centre du projet, peut fortement contribuer à l'émergence de ce secteur. En effet, le tourisme d'immersion culturelle qui s'inscrit dans un cadre participatif sincère et efficace, rencontre un intérêt grandissant sur les marchés. À partir d'un inventaire des potentialités naturelles et des arguments ethno-socioculturels, cet article fait un zoom sur les réelles chances de développement de cette nouvelle approche touristique autour du Parc National des Îles Éhotilé (PNIE), dans l'extrême Sud-est de la Côte d'Ivoire. Le projet repose sur l'adhésion des populations riveraines qui acceptent de développer des produits culturels locaux, spécifiques du terroir et, un circuit touristique soutenu par des aménagements nécessaires pour valoriser les richesses éco-biologiques du parc.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, PNIE, Tourisme, Culture, Gestion Intégrée.

ABSTRACT

Tourist development in Côte d'Ivoire initiatives are numerous but evade often the cultural specificities and indigenous approaches. However, tourism native, villagers and/or nature multiply everywhere, and strongly contribute enlightenment, to the dynamics of local economies and especially to the preservation of natural areas. In addition, this new form of tourism that put local actors to the center of the project, can strongly contribute to the emergence of this sector. Indeed, tourism to cultural immersion that fits in a sincere and effective participatory framework, meets a growing interest in the markets.

From an inventory of the natural potential and ethno social and cultural arguments, this paper is a zoom on the real chances of development of this tourist approach around the National Park of Éhotilé Islands (NPEI), in the extreme southeast of the country. The project is based on the accession of the populations around, who agree to develop local specificities, cultural products and a tour supported by improvements needed to enhance the biological riches of the park.

Keywords : Côte d'Ivoire, NPIE, tourism, Culture, integrated management.

INTRODUCTION

Le complexe lagunaire Aby qui héberge le PNIE, fascine par ses eaux peu profondes et son étendue : 425,3 km² avec 1609.10⁶ m³ d'eau (CHANTRAINE, 1980). Ses vagues sont à la fois violentes, douces et calmes à cause de l'influence simultanée des eaux continentales de plusieurs fleuves et les eaux marines qui y pénètrent profondément. Une petite mer intérieure, insérée dans un delta de jusan avec ouverture sur l'océan atlantique. À la faveur d'une petite croisière à bord d'embarcations locales (pirogue, hors-bord ou "*pinasse*"), le visiteur qui pénètre le territoire Éhotilé peut apprécier dans une nature bienveillante avec un climat doux et frais, des vestiges de l'histoire coloniale sur la « Côte des bonnes gens » (LOYER, 1702), comme les premiers navigateurs désignaient leurs hôtes de cette partie du terroir *Éburnéen*. Cette hospitalité légendaire avec laquelle les peuples locaux leur ont accordée le "*droit de sol*", pour installer les premiers comptoirs en Côte d'Ivoire, est toujours manifeste chez ce peuple essaimé autour de la lagune.

Situé dans le Sud-est du pays, le Parc National des Îles Éhotilé comprend six îles dans le complexe lagunaire Aby (*Assoko-monobaha*, *Baloubaté*, *Méha*, *Nyamouan*, *Élouamin* et *Bosson-Assoun*) ; délimité par une ligne virtuelle appelée zone tampon (figure 1). Il couvre 550 hectares de terres émergées. L'idée de classement des îles en parc est venue des cadres Éhotilé, compte tenu de leurs valeurs historiques et archéologiques. Enfin, le décret 74-179 du 25/04/74, leur accordera ce statut.



Figure 1 : Localisation du PNIE et sa zone tampon

Les six îles du parc sont celles représentées par le gris foncé. Les points étoilés indiquent les dix villages enquêtés.

Ce patrimoine qui revêt des tendances *sanctuaristes* et une richesse écologique exceptionnelles, est l'objet de diverses agressions. Les réflexions scientifiques suscitées autour de ce "*Bien*" concernent l'élaboration de scénarii pour sa conservation. Le tourisme d'immersion culturelle peut donc être une démarche efficace, capable d'atténuer les diverses agressions et de faire émerger le tourisme local. Cette conviction se fonde sur la volonté des populations riveraines, des potentialités du milieu naturel et des atouts ethno-socioculturels de ce peuple volontaire et singulier. Le tourisme de nature et le tourisme autochtone ou communautaire, sont des réponses certaines face aux enjeux de la problématique de protection et de conservation du site.

Au plan général, les potentialités naturelles que constituent les systèmes de ressources côtières génératrices de biens et de services, doivent être gérées de manière à fournir des profits durables

pour les usagers et pour les générations futures. La zone côtière qui intègre ce parc est un système à ressource dominante qui nécessite des approches organisationnelles de gestion assez spéciales. La gestion intégrée des zones côtières cherche à optimiser et à préserver les profits tirés des ressources côtières en réduisant les conflits, en atténuant le développement des impacts négatifs, en mettant en valeur la productivité des écosystèmes côtiers, et en protégeant les précieuses aires naturelles.

Il s'agit donc au cours de cet exercice, d'analyser les potentialités naturelles *et socio-ethnoculturelles* qui justifient la mise en œuvre d'un tel projet autour du PNIE, puis de proposer un plan d'aménagement intégré qui puisse aider au développement de l'activité touristique dans une approche solidaire et responsable.

MATÉRIEL ET MÉTHODES

Cet essai n'offre pas la prétention d'avoir épuisé tous les aspects de la RAP. Cependant, les visites de terrain, les entretiens avec les différents groupements d'intérêt et la consultation de rapports d'étude de l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) et autres scientifiques, auront permis d'explorer et d'analyser les potentialités naturelles et socio-ethnoculturelles du milieu et une idée exacte des possibilités d'innovation et les attentes des populations pour le succès du projet. Cette première approche RAP, dite co-constructiviste s'est inspiré de la grille de lecture de CHEVALIER et BUCKLES (2008) avec ses trois grands axes d'approche fondés sur les partenaires, les procédures et les résultats escomptés. Celle-ci sera appuyée par la méthode exploratoire de KÖRFER (2006 ; 2008) qui, dans le cadre d'une Gestion Intégrée permet de dégager trois familles d'acteurs considérées comme principales animatrices du réseau ; à savoir le décideur, l'utilisateur et le scientifique. Dans la pratique, notre approche opérationnelle a consisté à organiser des focus group discussion avec les responsables des associations villageoises (FADA, AVIGREN et EVASS)¹ et les

autorités villageoises, séparément. Le débat suscité autour du projet commun a permis de formuler des solutions consensuelles.

RÉSULTATS ET DISCUSSION

ANALYSE DES POTENTIALITÉS NATURELLES ET SOCIO-ETHNOCULTURELLES POUR UN TOURISME EMERGENT AUTOUR DU PNIE

- Les fondements éco biologiques exceptionnels pour un Tourisme de nature

Les Botanistes (MALAN et AKE, 2007 ; 2009), ont classifié la diversité floristique du PNIE en 323 espèces, appartenant à 248 genres et 87 familles. C'est en soi une flore très diversifiée lorsqu'on évalue le nombre d'espèces par genre (indice E/G) ou selon l'indice de Shannon. On y trouve de nombreux taxons d'intérêt aux usages multiples dans la vie quotidienne (*172 espèces dont 39 plantes alimentaires recherchées et 35 directement utilisés dans la construction d'habitations*). La pharmacopée et la médecine traditionnelles africaines avec 65% des plantes, représentent la plus importante catégorie d'usage. Ces plantes guérissent les affections telles que le paludisme, l'asthénie sexuelle, l'hydrocéphalie, les dysménorrhées. Les formations forestières végétales typiques à la forêt littorale et aux forêts marécageuses occupent 40% de la couverture végétale.

Peu variée, la faune comprend essentiellement le Potamochère, l'Antilope royale, le Céphalophe de Maxwell, le Guib harnaché, quelques espèces de singe (Hocheur, Mone, Singe vert), divers rongeurs et une grande variété d'oiseaux migrateurs. Mais, ce sont deux espèces qui lui confèrent son originalité : les chauves-souris (*heidolum-helvum*) et le lamantin (*Trichechus Senegalensis*), genre de gros mammifères herbivores, au corps fuselé, vivant en eaux littorales peu profondes, dans les lagunes ou l'embouchure des fleuves et les marais côtiers de la zone tropicale de l'Atlantique (CRE, 2006). La présence de l'importante colonie de chauve-souris sur l'île Baloubaté, se confond avec une légende locale qui considère ces chiroptères comme le signe de la présence des parents disparus.

¹ FADA (Fédération des AVIGREN du Département d'Adiaké) ; AVIGREN (Association Villageoise pour la Gestion des Ressources Naturelles) ; EVASS (Equipe Villageoises d'Aide à la Surveillance et à la Sensibilisation).

Les îles Éhotilé offrent un itinéraire touristique qui s'appuie sur l'histoire et la légende du peuple autochtone de "l'Atlantide" à la "renaissance" (PERROT, 1988). Le parcours se trouve jalonné par des vestiges qui entretiennent la curiosité touristique pour le visiteur, tout comme leur patois, et le tout dans un décor naturel fascinant.

- Des conditions naturelles et socio-ethnoculturelles favorables au développement du Tourisme villageois

Le tourisme autochtone ou indigène recouvre les termes de «*Tourisme solidaire*», «*Tourisme villageois*», «*Tourisme équitable*» ou de «*Tourisme communautaire*» (BLANGY, 2006). Le terme de «*Tourisme villageois*» sera utilisé ici pour cadrer avec la représentation mentale locale où l'espace rural est appelé village.

Il s'agit pour les communautés autochtones d'ouvrir leurs villages, leurs maisons à des visiteurs en leur proposant de partager tout simplement au quotidien leur vie et leur culture. Les différents séjours dans le pays Éhotilé, nous ont permis de vivre l'expérience de cet accueil chaleureux dans les dix villages enquêtés, dans la zone tampon (cf. fig.1). A Assomlan, Étuéboué, Mélékoukro, N'Galwa, Étuessika, Akounougbe et M'Brathy, les hotes se disposent à tous les niveaux pour agrémenter ou conforter le séjour de l'étranger et, en particulier des chercheurs. Des chambres d'hébergement sont toujours disponibles dans des familles d'accueil et on se propose spontanément pour guide. Les séances de concertation et de restitution avec les villageois sur l'objet des visites sont appréciées par les villageois qui peuvent échanger sur les visions du développement local et des problèmes posés par la protection de la nature.

Placé au centre du voyage, le projet a impliqué toute la communauté dans ces différentes phases. Les échanges fructueux ont tourné autour de la valorisation des cultures et de la nature et, l'assurance d'une répartition équitable des ressources. L'accueil devait être conçu, réalisé et géré par eux même. Cette approche accorde ainsi une large place à la concertation, dans la lutte contre la pauvreté et la dégradation de l'environnement. La population d'accueil participe à la mise en œuvre de toutes les phases de l'activité.

En somme, la démarche rejoint le concept de

l'Écotourisme défini comme «*une forme de voyage responsable dans les espaces naturels, qui contribue à la protection de l'environnement et au bien-être des populations locales*» (TIES, 1990).

Le contexte mondial actuel du rapprochement des peuples et des cultures étant caractérisé par l'émergence de nouvelles formes de tourisme interactives et originales (*randonnées pédestres, visites d'écosystèmes naturels et de civilisations autochtones*), le pays Éhotilé et le PNIE peuvent répondre aux enjeux de cette activité grâce au riche potentiel culturel et la diversité biologique.

Ce projet qui devra reposer sur le développement et la promotion des valeurs du développement durable, devra mettre en réseau les acteurs, encourager et appuyer les initiatives villageoises. Les associations villageoises telle que l'AVIGREN ou la FADA d'Adiaké sont disposées à servir de supports à cette initiative pour proposer des circuits intégrant les séjours dans les villages, la restauration et l'hébergement chez les villageois. On offre au touriste de vivre une relation dynamique, humaine avec son hôte (rencontre de l'autre, recherche de l'originalité dans les itinéraires et les sites) et peu participer activement aux activités quotidiennes ou au projet de développement de la collectivité. Le tourisme villageois peut être considéré comme une politique de développement local et d'aménagement du territoire complémentaire. Les pouvoirs publics auront un rôle de soutien financier et les opérateurs (agences de voyages et de tourisme, organisations nationales et internationales) celui d'appui technique.

- Les îles éhotilé, patrimoine revendiqué, "Bien" à protéger

Il existe un lien inextricable entre le peuple Éhotilé et les îles de leur terroir à travers les célébrations rituelles annuelles et la sacralisation des îles *Bosson-Assoun* (lieu de sépulture des rois) et *Nyamouan* (l'île fétiche). Mais, ce patrimoine est aussi revendiqué par leurs voisins Essouma qui affirment aussi leur antériorité sur les lieux.

Les fouilles archéologiques ont révélés la présence de plusieurs objets d'utilisation courante chez ces peuples. Et lorsqu'on pose la question de leurs origines à un Éhotilé, ils aiment à répéter cette

phrase qui incarne la forte tradition de l'autochtonie locale bien connue : «*yé fin assué afian*» ou «*yé fin assué nun*» ; ce qui veut littéralement dire : «*nous venons du milieu de l'eau*» ou «*nous venons du dedans de l'eau*». Dans ce que les Ethno-sociologues ont qualifié de l'*Atlantide Éhotilé*, on perçoit la charge émotionnelle et ce lien inextricable revendiqué avec leurs îles du terroir. Ainsi, au-delà du fait que les communautés hôtes utilisent le tourisme comme plateforme pour rechercher une certaine indépendance économique, c'est aussi une voie de reconquête identitaire et de renaissance culturelle (CARR, 2004 ; BUTLER et HINCH, 2007 ; BOUSQUET, 2008).

Le tourisme autochtone sur le territoire éhotilé du pourtour de la lagune Aby peut se composer de festivals et d'animation, d'excursions et de séjours de pleine nature. La loi des quatre H édictée par SMITH (1977) : «*Habitat, History, Handcraft and Héritage* ou Hébergement, Histoire, Artisanat et Patrimoine » ; composantes essentielles d'un séjour touristique en milieu autochtone s'applique aisément à cet espace culturel. Voilà donc autant d'arguments, ajouté aux vestiges coloniaux tels que le canon de Louis XIV sur l'île Assoko - Monobaha (photos 2), qui justifient pleinement la réalisation du projet de tourisme villageois dans cette aire socioculturelle. Par ailleurs, l'Éhotilé se distingue par son parlé qui a donné lieu à la création d'école d'enseignement traditionnelle ; ses rites avec le culte du *Nyango*² (MALAN et AKE, 2009) et aussi la première école d'enseignement française en Côte d'Ivoire, construite à Elima.



Photos 1 : Plaque commémorative

Crédit photo : SPNIE



Photo 2 : Canon de Louis XIV sur l'île Assoko-Monobaha

Crédit photo : SPNIE

LA RAP COMME MODELE DE VALORISATION DES ESPACES TOURISTIQUES

La Recherche-Action Participative (RAP) est une approche qui peut aider les partenaires autochtones à se remobiliser autour d'un projet de territoire et de l'élaboration de séjours thématiques. Son principe est construit sur la mobilisation et le partage des connaissances, autour du projet, la responsabilité et l'engagement communautaire (ANADON, 2007). Son objectif est de donner le pouvoir aux communautés à travers la mobilisation et l'utilisation de leur propre expertise. Le processus

² Le *Nyango* est un arbre que l'on plante quand une femme a mis au monde un huitième (*Nyamkè*), un neuvième (*Nyangoran*), un dixième enfant (*Brou*) ou encore des jumeaux (*N'dah*).

se construit avec l'implication et la collaboration de toutes les parties prenantes (REASON et BRADBURY, 2007). Pour TUHIWAI-Smith (2005) la RAP instaure un partenariat entre peuples autochtones et chercheurs universitaires pour servir de laboratoire d'expérimentation et repenser les conditions de développement d'un tourisme responsable, fondé sur les systèmes de valeurs autochtones. C'est un véritable engagement communautaire pour faciliter la co-construction des projets économiques (BLANGY et al, 2010). Ainsi donc, c'est en se fondant sur cette approche co-constructiviste et à des techniques de recherche collaborative développées par CHEVALIER et BUCKLES (2008) que nous avons rencontré les partenaires autochtones des dix villages dans la zone tampon du PNIE durant la période 2013 et 2014. Pour atteindre des résultats probants, nous nous sommes inspirés de leur grille de lecture en nous fixant trois grands axes d'approche.

a) **Les partenaires** : définition des objectifs scientifiques du projet

b) **Les procédures** : Comment impliqué efficacement nos partenaires autochtones dans les différentes phases de la conception du projet, des objectifs, jusqu'à la collecte et la mise en œuvre du projet ?

c) **Les résultats** : point sur les potentialités et matérialisation spatiale du projet touristique

À la lumière de cette démarche, nous avons fait le point sur les projets d'aménagement déjà menés en collaboration avec les dix villages dans la zone tampon du PNIE et donc directement concernés ou impliqués dans la réussite du projet. Cela nous a permis de faire le point sur l'état des partenariats déjà établis, les procédures choisies, d'analyser les approches et techniques utilisées pour mobiliser les partenaires dans les différents projets et les résultats produits. A terme, il s'est agi d'examiner les modalités de montage de produits et de projets touristiques à la lumière d'un nouveau type de partenariats. Enfin, nous nous sommes attelés à montrer que l'approche co-constructiviste fondée sur la participation et la collaboration communautaire avec des techniques d'enquête et d'engagement appropriées peuvent générer de meilleurs résultats pour la communauté et leur permettre de fédérer les acteurs autour d'un

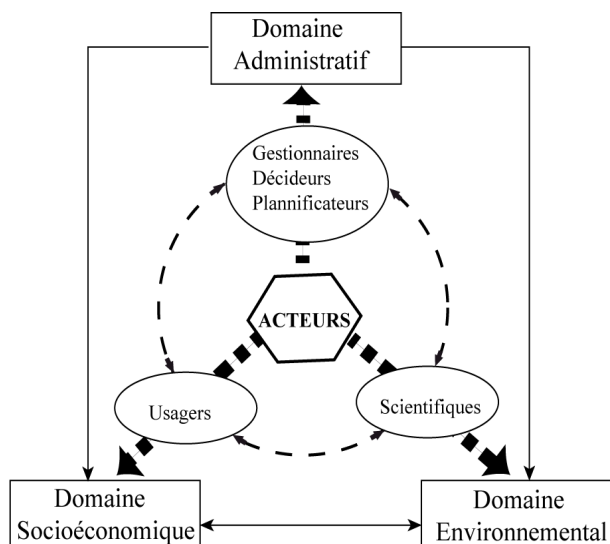
projet commun, améliorer les pratiques et développer des produits qui répondent aux attentes de la clientèle.

L'AMENAGEMENT INTEGRE PAR LA RAP COMME OUTILS DE GOUVERNANCE TERRITORIAL POUR UN TOURISME RESPONSABLE D'IMMERSION CULTURELLE.

L'outil d'étude préconisé dans la réalisation de ce projet est la Recherche-Action Participative (RAP). Le processus tel que envisagé privilégie le bon usage des potentialités, en réconciliant développement économique et bon état des ressources écologiques, tout en liant les questions économiques, environnementales et sociales. Elle à ses méthodes et opère une nouvelle gouvernance des territoires en accord avec les dispositifs institutionnels. Selon MENOUI (2007), l'interdépendance des composantes de l'écosystème côtier et les pressions anthropiques croissantes qu'ils subissent, nécessitent de nouveaux systèmes de gouvernance, basés sur les connaissances utiles pour la prise de décision. La préoccupation majeure d'efficacité dans un milieu où plus de 80% de la population dépend des ressources du milieu pour sa survie alimentaire directe, justifie pleinement que les populations riveraines du parc s'approprient le programme. Cette implication passe alors nécessairement par l'adaptation des projets aux spécificités culturelles revendiquées avec force par les autochtones Éhotilé, mais aussi le peuple Essouma qu'il ne faut pas négliger.

- Identification des partenaires et définition des objectifs scientifiques par la méthode exploratoire de KÖRFER.

À partir de la méthodologie exploratoire de KÖRFER (*op cit*), nous avons pu dégager trois familles d'acteurs considérées comme principales animatrices du réseau ; à savoir le décideur, l'usager et le scientifique (fig. 2). La détermination et le choix de ces acteurs apparaît stratégique et oriente la manière dont le processus de gestion sera abordé au sein du réseau, afin de satisfaire les multiples intérêts en présence et de fournir un dénominateur commun (*objectif intégrateur*).



Source : Adapté de COI-UNESCO, 2006

Figure 2 : Les acteurs en présence

La stratégie de mise en œuvre du projet se résume en quatre points. En effet, son objet porte sur la nature d'un écosystème dans un espace particulier : une zone humide littorale. Le but principal poursuivi est la gestion durable de cet espace hautement sensible. Cette démarche passe donc par l'organisation des communautés villageoises dans la recherche d'une cristallisation des volontés et une synergie des actions à travers la mise en œuvre d'un tourisme de nature fortement intégré au concept local.

- Procédures d'implication des partenaires locaux

L'implication des acteurs locaux s'est construit à travers la méthode de focus groupe discussion qui les met au centre du débat et la formulation de solutions pragmatiques. Constitué de 6 à 12 personnes ayant un profil commun, notre rôle fut limité à être modérateur pour diriger les discussions libres entre participants sur la base d'un guide préétabli. Le projet touristique doit partir d'une interrogation sur les valeurs et les messages que la communauté veut transmettre aux visiteurs, sur la co-construction d'un projet défini par une vision commune et passant par la fédération des acteurs sur un territoire. Les prestations et séjours doivent être conçus en groupe par les acteurs locaux et tenir compte des connaissances et styles de vie traditionnelle, des aléas climatiques, des compétences et des disponibilités locales (BLANGY et al, 2010).

Notre démarche était d'autant plus légale que pour impliquer efficacement les populations riveraines à la gestion concertée des aires protégées, l'Etat de Côte d'Ivoire a adopté la loi 2002 - 102 du 11 février 2002 en son article 33, préconisant l'instauration d'un contrat de gestion des terroirs, portant sur l'exécution de certaines activités en collaboration avec les populations des zones périphériques ; l'initiation et l'encadrement d'activités autres que agricoles. Mais, pour ne pas éluder la question du coût social de l'opération et la capacité d'appropriation du concept dans un élan de durabilité, CLUA et HERRENSCHMIDT (2007) avertissent que, « *quel que soit le caractère vertueux des objectifs d'un projet de préservation de l'environnement et des ressources, une attitude éthique s'impose... de considérer les acteurs locaux dans toute leur « humanité », c'est-à-dire investis dans des stratégies individuelles et collectives, à différentes échelles* ».

Les processus de gestion intégrée doivent s'appuyer sur une approche pragmatique, une adaptation des outils et une interaction entre acteurs locaux et acteurs institutionnels. Le tourisme autochtone se construit sur la collaboration, dans un partenariat triangulaire entre chercheurs, consultants et communauté, pour mobiliser les connaissances, canaliser les expertises, créer des synergies et générer des outils qui facilitent l'engagement, l'implication et la réappropriation des projets par les membres de la communauté (BLANGY et al, 2010).

PLAN D'AMENAGEMENT INTEGRE POUR UN TOURISME DE NATURE ET UNE EXPLOITATION DURABLE DU PNIE

S'appuyant sur les résultats mitigés d'aménagement de la World Wildlife fund (WWF) dans le PNIE, nous avons compris que ce qui a fortement entravé son fonctionnement était du au fait que les bénéfices tirés se limitaient à seulement 5% de la population. Car, il est avéré que la catégorie majoritaire de populations qui ne se sent pas concernée observe une hostilité et manœuvre à son échec.

Dans le contexte de cette étude, nous préconisons un projet touristique élaboré en concertation avec les autochtones qui définissent le circuit autour des potentialités naturelles et ethno socioculturelles. Il est reconnu que pour garantir la viabilité du projet et

préserver son lien avec la conservation et le développement, il est nécessaire d'associer étroitement les communautés riveraines (GIONGO et al, 1993). En effet, lorsqu'une grande partie de la communauté y retire des avantages financiers, elle est plus encline à respecter la faune et la flore et à mieux comprendre la nécessité d'exploiter les ressources naturelles sur une base rationnelle et durable (BROCKELMAN, 1998). Les autochtones sont associées au projet touristique à travers des emplois directs, des prestations indirectes ou comme guides.

Les infrastructures et équipements touristiques de base nécessaires à une exploitation touristique viable du parc doivent concerner les centres d'accueil à Koukougou, à la pointe de la capitale touristique du sud-est ivoirien qu'est Assinie, ainsi qu'à Étuessika et à N'Galwa, dans sa zone immédiate. Améliorer et créer des sentiers pédestres de randonnées ; construire et améliorer les débarcadères dotés de hors-bords. Les autorités administratives ayant garantie la volonté politique d'accompagnement d'un tel projet, il reste la mobilisation des agences et tours opérateurs pour un renforcement des acquis.

Les perspectives d'emplois pour les jeunes des localités environnantes sont intéressantes. Plus impliqués, ils pourraient mieux contenir le braconnage et autres formes d'exploitations illicites qui menacent sérieusement l'intégrité du PNIE. Ils ont une parfaite connaissance des plantes, des animaux, des lieux et des sentiers pour devenir d'excellents guides et des hôtes agréables à vivre.

La figure 4 ci-dessous propose un plan d'aménagement pour le développement d'un tourisme villageois à travers le parcours éco-touristique et la gestion participative du "Bien".

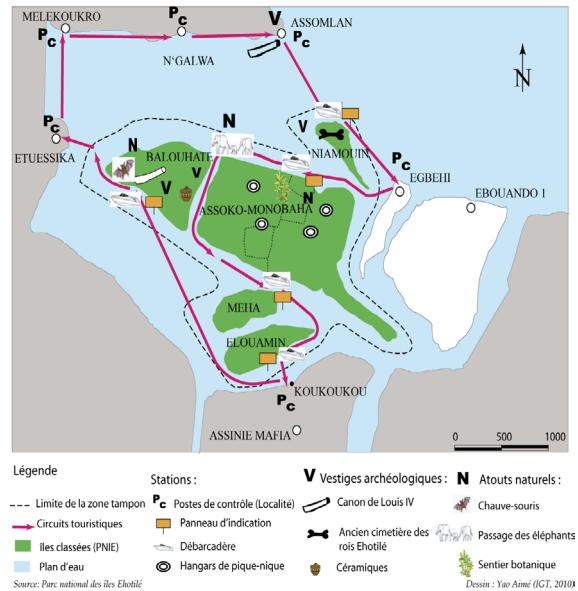


Figure 4 : Plan d'aménagement du PNIE à des fins Éco-touristiques

L'installation des panneaux, l'aménagement des appontements et des lieux de pique-nique seront très bénéfiques pour la relance de l'activité touristique. Il faudra par ailleurs réactiver les postes de contrôle de Koukougou et en installer dans les villages de proximité immédiate qui seront véritablement intégrés au circuit de tourisme villageois, avec une sensibilisation et une formation des populations aux modalités d'accueil des visiteurs.

CONCLUSION

En somme, l'analyse des diverses potentialités naturelles et ethno socioculturelles justifient pleinement la mise en place du tourisme autochtone à travers un circuit construit avec la contribution des acteurs locaux. Il s'agit d'associer un parcours éco-touristique à travers la découverte des richesses floristique et faunique du parc et un circuit villageois garantie par l'originalité du peuple Éholilé, ses légendes et ses diverses attractions culturelles, sportives et gastronomiques. L'hospitalité légendaire des acteurs traduit leur totale disponibilité pour soutenir la mise en place d'un programme de cogestion à travers le tourisme responsable d'immersion culturelle.

Forts de tous ces éléments, nous avons pu proposer un plan d'aménagement et un circuit touristique autour du parc, avec l'accompagnement des villages riverains.

BIBLIOGRAPHIE

- ANADON Marta (2007) : La recherche participative : multiples regards ; Québec : Presses de l'Université du Québec. 232 p.
- BLANGY Sylvie (2006) : «Les initiatives de tourisme autochtone et villageois se multiplient» ; In La Revue Durable n° 11 ; pp33 - 37, Fribourg (Suisse)
- BLANGY Sylvie et Alain LAURENT(2007) : «Le tourisme autochtone, un lieu d'expression privilégié pour des formes de solidarité innovantes», Téoros, vol. 26, no3, p.38-45
- BLANGY Sylvie, Raynald Harvey LEMELIN, Robin McGINLEY (2010) : Recherche-action participative et collaborative autochtone : Améliorer l'engagement communautaire dans les projets touristiques ; Téoros, vol. 29, no1, pp. 69-80.
- BOUSQUET Marie-Pierre (2008) «Tourisme, patrimoine et culture, ou que montrer de soi-même aux autres : des exemples anicinabek (algonquins) au Québec», dans Le tourisme indigène en Amérique du nord, sous la direction de Katia IANKOVA, p. 17-41. Paris: L'Harmattan
- BROCKELMAN Waren Y. (1998): Bioprospecting in Thai Forests: Is It Worthwhile? Invited lecture presented at the International Conference on Biodiversity and Biore-sources: Conservation and Utilization, 23-27 November 1997, Phuket, Thailand. Other presentations are published in Pure Appl. Chem., Vol. 70, No. 11, 1998.
- BUTLER Robert et Tom HINCH (2007): Tourism and indigenous Peoples: issues and implications; Burlington: Butterworth-Heinemann, 407 p.
- CARR Anna (2004): « Mountain places, cultural spaces: The interpretation of culturally significant landscapes», Journal of Sustainable Tourism, vol. 12, n° 5, pp. 432-459.
- CHANTRAINE Jean-Marie. (1980) : La lagune Aby (Côte d'Ivoire) morphologie, hydrologie, paramètres physico-chimique ; Doc. Scientifique, Centre de Recherche Océanographique, Abidjan Vol. XI, N°2, pp. 39-77
- CHEVALIER Jacques et Daniel BUCKLES (2008) Guide sur la recherche collaborative et l'engagement social, Ottawa : IDRC Editions Eska, 363 p.
- CLUA Eric et HERRENSCHMIDT Jean-Baptiste (2007) : Vers une gestion plus «culturelle» des milieux naturels en Océanie ? Toward a more «cultural» management of natural environments in Oceania ? 11 pages
- CRE (2006) : Point Focal Patrimoine Mondial Centre de Recherche en Ecologie, Abidjan, 2p
- GIONGO Francesca, Jean Bosco-NIZEYE and George WALLACE (1993) : A Study of Visitor Management in the Worlds National Parks and Protected Areas, Professional Paper, Colorado State University, Fort Collins, CO, USA.
- KÖRFER Aude (2006) : In Réseaux et Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) : un regard de géographes (2008), vertigo, vol.8, n°1, 16 p.
- MALAN Djah François et AKE Assi (2009) : Religion traditionnelle et gestion durable des ressources floristiques en Côte d'Ivoire : le cas des Éhotilé, riverains du parc national des îles Éhotilé ; vertigo, vol. 9, n°2, 18 p. <http://vertigo.revues.org/index8661.html> ; Consulté le 13/11/2009 à 11 :37
- MENOUÏ (2007): Sensibilisation et création d'un cadre politique favorisant l'intégration de l'environnement et du développement avec l'accent sur la gestion intégrée des zones côtières - GIZC ; Fiche d'orientation pollution côtière et développement durable ; Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement ; Maroc ; 14 p.
- MOREL Valery, KÖRFER Aude et DEBOUDT Philippe. (2008) : Réseaux et Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) : un regard de géographes, vertigo, vol.8, n°1, 16 p.
- PERROT Claude-Hélène. (1988) : La renaissance de l'Histoire Éotilée dans les années soixante, History in africa, N°15, 1988, pp 457-466
- RÉVÉREND Père Godefroy LOYER (1702) : Relation du voyage du royaume d'Issyny : Côte d'Or, païs de Guinée en Afrique, 298 p.
- REASON Peter et Hilary BRADBURY (2007): The SAGE handbook of action research (2emeédition), Newbury Park: SAGE Publication. 752 p.
- SMITH Valen (1977): « Hosts and guests: the anthropology of tourism »; Philadelphia, University of Pennsylvania Press. 270 p.
- The International Ecotourism Society (1990): <https://www.ecotourism.org/book/ecotourism-definition>.
- TUHIWAI-SMITH Linda (2005): « On tricky grounds: Researching the native in the age of uncertainty », dans The handbook of qualitative research, sous la direction de Norman DENZIN et Yvona LINCOLN, pp. 85-108. Thousand Oaks : Sage Publications Inc.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION : CONTRIBUTION A L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS A PARAKOU (BENIN)

Hervé A. KOMBIENI : hervekombieni@yahoo.fr

Université d'Abomey-Calavi,

RÉSUMÉ

La présente recherche vise à étudier la contribution des TIC à l'amélioration des conditions de vie des populations de la ville de Parakou.

L'étude a porté sur un échantillon de 188 personnes dans la ville de Parakou. Les outils utilisés sont les guides d'entretien adressés aux autorités locales et aux opérateurs GSM, et des questionnaires adressés aux groupes-cibles bien définis. Les données collectées sont traitées et les résultats analysés.

Il ressort de l'étude que les TIC sont très utilisées par les populations à Parakou (95 % des ménages enquêtés disposent du téléphone portable par exemple). Ceci se justifie par les nombreux avantages qu'elles offrent. En effet, les TIC constituent un facteur de développement des activités économiques dans la ville. Pour 85 % des commerçants, le téléphone portable permet de commander leurs produits, pendant que 44 % d'entre eux estiment que les médias permettent de faire connaître leurs produits. Outre ce fait, les TIC ont également permis la création de plusieurs emplois.

Mots-clés : Parakou, TIC, amélioration, conditions de vie.

ABSTRACT

The present search aims at studying the contribution of ITCS in the improvement of the living conditions of the people of the city of Parakou.

The study concerned sample of 188 people in Parakou. The used tools are guides of maintenance sent to the local authorities and GSM operators, and questionnaires sent to group-target defined. The collected data are handled and the results analyzed.

It emerge from the study that the ITCS are very used by people in Parakou (95 % of the investigated households have the mobile phone for example). This can be justify by the numerous advantages that they offer. Indeed, ITCS establish a factor of development of economic activities in the city. According to 85 % of the trader, the mobile phone allow to command their products and 44 % of them consider that the medias allow to make their products known. Besides this fact, ITCS also allow the creation of jobs.

Keywords : Parakou, ITCS, improvement, living conditions

INTRODUCTION

Au cours des années 1990, les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication ont, avec un rythme timide mais régulier, gagné les pays au sud du Sahara. Ce secteur est en phase de devenir dans les pays du Sud, en particulier ceux d'Afrique, un véritable enjeu de développement social, économique et culturel. Les TIC touchent tous les domaines du développement (éducation, santé, environnement...), et de ce fait demeurent pour les pays africains, un outil de développement (Sissoko-Touré, 2006).

L'Afrique, qui apparaissait il y a une décennie comme un marché marginal, est devenue « un espace d'innovation pour faire du business », celui où « les marchés offrent un énorme potentiel pour les investisseurs » (Connect Africa Summit, 2007). Aujourd'hui, l'accent est mis sur le « miracle » de la « révolution » du mobile (Chéneau-Loquay, 2010).

Depuis 2009, le paysage de la connexion du continent au reste du monde est en train de changer radicalement, à tel point que l'on se demande si on ne passe pas d'un extrême à l'autre, d'une situation de pénurie à une situation de surcapacité en ce qui concerne les câbles à fibre optique (ConnectAfricaSummit, 2007) ou satellitaires et avec les systèmes sans fil qui peuvent leur être associés. La couverture en signal mobile atteindrait 90 % de la population urbaine en 2010 mais beaucoup moins dans le monde rural. Le développement d'Internet est comparativement lent, la téléphonie fixe est en régression, et les inégalités géographiques sont immenses (Chéneau-Loquay, 2010).

Cette révolution des TIC caractérise désormais l'Afrique comme le continent où le taux de branchement au Web est le plus fort au monde par rapport au nombre de lignes. Or, les réseaux filaires comme les autres réseaux matériels sont peu développés, mal répartis, discontinus, avec un service de qualité médiocre et des coûts élevés (UIT, 2008). Selon les statistiques de l'UIT, avec 13 % de la population mondiale, l'Afrique ne compte toujours que 2 % du réseau planétaire avec une densité globale très faible: 3,2 lignes pour 100 habitants en moyenne. L'état des lieux en 2007 montre un développement

très contrasté avec des inégalités qui ne s'atténuent pas. L'Afrique compte 35,41 millions de lignes fixes en 2007. Entre 1998 et 2007, la télédensité a plus que doublé, passant de 1,7 à 3,2 lignes pour 100 habitants. Entre 2002 et 2007, la croissance globale a été de 7,8 % par an. Mais ces chiffres globaux masquent de très profondes disparités (UIT, 2008).

La croissance de la téléphonie mobile a surpassé les prévisions les plus optimistes des opérateurs. C'est le « miracle », indéniablement la grande réussite en Afrique et la preuve de la validité d'une économie de concurrence qu'il faut encore conforter selon l'UIT. De 51,4 millions en 2003, le nombre d'abonnés a atteint 264,5 millions en 2007, et 375 millions fin 2008 (Zibi, 2009) soit sept fois plus que pour le téléphone fixe. Le mobile comble les carences du fixe en permettant des accès dans des zones dépourvues de lignes, du fait de sa couverture cellulaire.

Quant à l'internet, il connaît une progression lente dans tous les pays africains, avec des écarts considérables d'un pays à un autre passant de 6,78 % en 2001 à 50,41 % en 2007 avec à peine plus de 4 % ou inférieur à 11 % des Africains qui ont un accès à Internet contre 23 % dans le monde pour l'année 2008. La pénétration du haut débit reste au-dessous de 1 % contre 2,9 % pour les PVD (UIT, 2008).

Les TIC, bien qu'étant des outils et de ressources porteurs d'enjeux, ne représentent pas que de simples transferts de technologies. Ces outils contribuent en effet à redéfinir les enjeux sociaux en offrant de nouvelles possibilités de « recentrage » aux acteurs qui s'approprient ainsi la mondialisation en en faisant un enjeu local (Chéneau-Loquay, 2008),

Aujourd'hui, la place des TIC devient de plus en plus importante. Cette ascension des TIC se justifie par les différents avantages qu'elles offrent aux populations. Les TIC constituent, selon Loukou (2012), un facteur décisif de développement de l'Afrique, voire un préalable à celui-ci. Elles ont fait leurs preuves comme facteurs incontournables et centre de l'économie à effet multiplicateur direct sur l'ensemble des autres secteurs de l'activité économique (Chabossou, 2010).

Au Bénin, plusieurs réflexions ont été menées à ce sujet, et presque toutes semblent reconnaître ce rôle déterminant des TIC dans tous les secteurs de l'activité économique. En effet, l'usage des nouvelles technologies est un phénomène urbain et les modes d'appropriation diffèrent en fonction du niveau socio-économique des populations dans un espace donné. Mais son usage reste disparate sur tout le territoire.

La densité téléphonique au Bénin (téléphone fixe uniquement) se situait à 0,9% (soit 9 téléphone pour mille habitants), l'un des taux les plus faibles du monde, représentatif de la moyenne en Afrique subsaharienne. Avec la téléphonie mobile, elle tourne autour de 2%. Mais un nombre plus grand de béninois a accès au téléphone par le biais de multiples télécentres privés et des publiphones installés par l'opérateur national de télécommunications. On dénombrait plus de 60.000 abonnés au réseau fixe en 1997 contre 205.000 abonnés (69000 pour Libercom, plus de 100.000 pour Bénincell et environ 72.000 pour Télécél) en 2003 (Lohento, 2004) et une télédensité de plus de 10,83% en 2013 (ATRTP, 2013). Cela est dû aux nombreuses réformes dans le secteur des télécommunications depuis les années 2000 à nos jours avec la bande passante et la fibre optique mise en service depuis 2001.

S'agissant de l'internet, ce secteur a connu également une amélioration. De 5000 abonnés en 2003 (Lohento, 2004), les abonnés à internet constituent aujourd'hui des dizaines de milliers, soit 1768831 abonnés en 2014 (ARCEP, 2014, www.arcep.bj). De même, alors qu'en 1997, la connexion dans les points d'accès collectifs était facturée à la minute de communication et revenait souvent à 6000F CFA l'heure, elle coûte aujourd'hui entre 300F et 500F l'heure. Le coût de la connexion peut être quintuplé en milieu rural, avec un moindre confort de navigation (Lohento, 2003). La communication à la minute par internet vers les pays tels que la France ou les USA revient à 200 F CFA, tandis qu'elle coûte au moins trois ou quatre fois plus chère à travers l'OPT. La qualité de la communication via l'internet s'est beaucoup améliorée (Lohento, 2003).

Ce tableau est quasiment identique dans toutes les grandes villes du Bénin dont Parakou, cadre de cette recherche et mérite que l'on s'y penche en terme d'étude.

Le téléphone mobile peut, de par son ubiquité, avoir un impact tout à fait inattendu sur l'économie (Chéneau-Loquay, 2004). Ainsi, La prolifération d'activités nouvelles liées aux TIC et leurs modes d'appropriation illustrent tout particulièrement comment se crée en Afrique, au Bénin et particulièrement à Parakou, une autre économie, sur la base d'une autre modernité paradoxale.

Les études menées sur les TIC étant presque générales, il est important d'aborder un autre aspect dans la ville de Parakou. Cela passe par la question suivante : comment se fait l'appropriation des TIC par les populations de Parakou en vue de l'amélioration de leur condition de vie ? L'objectif de cette recherche est d'analyser la contribution de l'appropriation des TIC à l'amélioration de leur condition de vie des populations de Parakou.

1. PRÉSENTATION GÉOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE PARAKOU

La ville de Parakou est située à 435Km au Nord de Cotonou dans le Département du Borgou entre 9°21' de Latitude Nord et 2°36' de Longitude Est. Elle est limitée au Sud, à l'Est et à l'Ouest par la commune de Tchaourou et au Nord par la commune de N'Dali. Elle s'étale sur une superficie de 441 Km² dont 66% urbanisé (Yarou N'Gobi, 2013). Ceci constitue un atout majeur pour l'implantation des TIC et leur développement. Cette situation géographique implique des conditions biophysiques favorables à l'implantation humaine.

La figure 1 montre la situation géographique de la ville de Parakou.

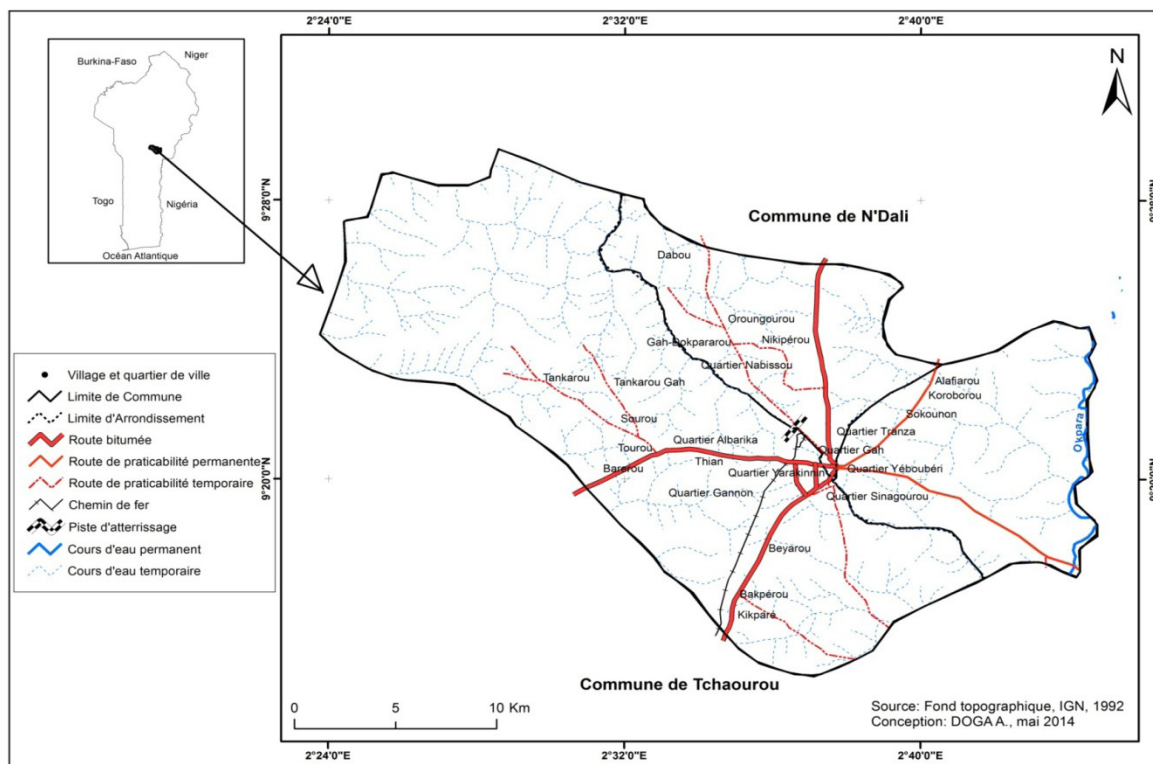


Figure 1 : Carte de situation géographique de la ville de Parakou

Avec l'avènement de la décentralisation, la ville de Parakou est devenue en 2003 une commune à statut particulier. La commune est administrée par un conseil municipal de 25 membres ayant à sa tête le Maire. Parakou est le chef-lieu du département du Borgou et, en cette qualité, abrite des directions départementales et plusieurs agences régionales. Elle est composée de trois arrondissements et 41 quartiers de ville au sein desquels se répartissent 255 478 habitants (INSAE/RGPH, 2013).

2. DONNÉES ET MÉTHODES

Il s'agit de la démarche utilisée pour aboutir à la collecte des données, leur traitement et à l'analyse des résultats. L'une des approches passe par la détermination de l'échantillon et de la population d'étude.

2.1. ECHANTILLONNAGE

Les groupes-cibles retenus pour l'étude sont les ménages, les commerçants, les internautes, les vendeurs de recharge, les gérants de cybercafé, les opérateurs GSM et les autorités locales. Six (06) quartiers de la ville de Parakou (Titirou, Albarika, Banikanni, Zongo Zénon, Guéma, Ganou) ont été retenus pour l'étude en raison de deux quartiers par arrondissement. Les quartiers à l'étude ont été regroupés et choisis selon leur similitude et leurs caractéristiques communes en matière d'usage des TIC. L'échantillonnage a été réalisé selon le choix raisonné. Au total 188 personnes ont été interrogées.

Les critères exclusifs ayant favorisé le choix des personnes enquêtées se présentent comme suit :

- être chef de ménage ou son représentant et résider dans la ville ;
- être commerçant exerçant dans la ville ;

- être un vendeur de recharge depuis six mois au moins ;
- être un utilisateur d'internet ;
- être gérant d'un cybercafé ayant au moins un an d'existence ;
- être une autorité élue de la municipalité ;
- être responsable d'une agence GSM dans la ville ou son représentant.

Les catégories de personnes ainsi que leurs effectifs sont présentés dans le tableau I.

Tableau I : Structure de l'échantillon

Catégories de personnes enquêtées	Effectifs
Autorités locales	03
Gérants de cybercafés	10
Responsables de réseaux GSM	03
Vendeurs de recharge	30
Ménages	60
Commerçants	60
Internautes	22
TOTAL	188

Source : Données de terrain, Août 2014

2.2. DONNEES COLLECTEES ET METHODES D'ANALYSE

L'entretien individuel auprès des populations à l'aide de guides d'entretien et des questionnaires est la méthode utilisée pour collecter les données. Ces données concernent essentiellement l'état des lieux en matière d'appropriation et d'utilisation des TIC puis les avantages sur les plans économique et social.

L'analyse des données collectées a permis de connaître la place des TIC dans le quotidien des populations. Elle a également permis d'analyser la contribution des TIC à l'amélioration du quotidien des populations dans leurs activités, dans les ménages ainsi que par les différents emplois créés dans la ville de Parakou. La mise en œuvre de cette démarche a permis d'aboutir à des résultats.

3. RÉSULTATS

Les principaux résultats obtenus sont organisés autour de l'utilisation des TIC par la population et contribution des TIC à l'amélioration des conditions de vie et de travail des populations.

3.1. UTILISATION DES TIC PAR LA POPULATION A PARAKOU

Au cours des enquêtes réalisées dans la ville de Parakou, il a été remarqué que le téléphone portable fait partie des moyens de communication les plus usités. En effet, 95% des ménages enquêtés disposent d'un téléphone portable. Par contre, chez les commerçants, la totalité (100%) des personnes enquêtées ont un téléphone portable.

En ce qui concerne la fréquence d'utilisation, la plupart des commerçants (75%) et des ménages (71,66%) disent utiliser leur téléphone portable très souvent. Par contre, une faible partie (38,8%) de ces personnes l'utilise quelques fois. Il faut toutefois notifier que la totalité des personnes enquêtées utilisent plus le téléphone portable que les autres moyens de communication.

Par contre, le téléphone fixe et l'internet sont moins utilisés. En effet, seulement 8,33% des ménages enquêtés disposent du téléphone fixe chez eux. Cette faible utilisation du téléphone fixe pourrait se justifier par l'arrivée du téléphone mobile qui, est facile à utiliser et avec quoi on peut se déplacer facilement et être joignable n'importe où. Ce qui n'est pas le cas pour le téléphone fixe. Quatre-vingt dix-huit pour cent (98%) des ménages enquêtés estiment d'ailleurs utiliser plus leur téléphone portable que les autres moyens de communication. Aujourd'hui, tout le monde préfère utiliser le téléphone portable dont l'abonnement est facile et de moins en moins cher. Actuellement en 2014, une carte sim GSM coûte entre 500 et 1000 francs CFA.

L'internet quant à lui, est utilisé par un nombre très réduit. En effet, seulement 8,33% des ménages enquêtés ont accès à l'internet. Ce qui pourrait s'expliquer par le taux d'analphabétisme qui est assez élevé chez les populations et également par la non maîtrise de l'outil informatique. La figure 1 montre les tranches d'âge des internautes ainsi que leurs proportions dans la ville de Parakou.

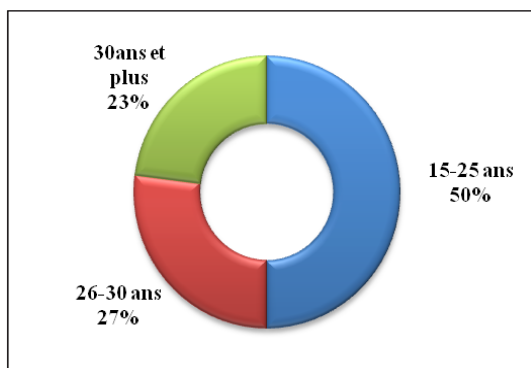


Figure 1 : Catégorie d'âge des internautes

Source : Données de terrain, Août 2014

Sur la figure, il est remarqué que la grande partie des internautes sont d'un âge compris entre 15 et 25 ans avec 50 % de l'effectif total des enquêtés. Viennent ensuite ceux ayant entre 26 et 30 ans avec une proportion de 27% ; et enfin ceux âgés de plus de 30 ans qui font 23% de l'effectif des enquêtés.

Les moyens d'information comme la télévision et la radio sont très utilisées dans les ménages dans la ville de Parakou. La multiplication des chaînes de radio et de télévision due à la libéralisation de l'espace audio-visuel au Bénin, a permis une diversification des émissions diffusées. Plusieurs émissions sont aujourd'hui diffusées en langues locales telles que : Baatonou, Dendi, Peulh, etc. Quatre-vingt-six pour cent (86 %) des ménages aujourd'hui possèdent soit une télévision ou un poste radio soit les deux (ce qui est fréquent d'ailleurs). De notre enquête auprès de quelques ménages, les résultats obtenus sont présentés à travers la figure 2.

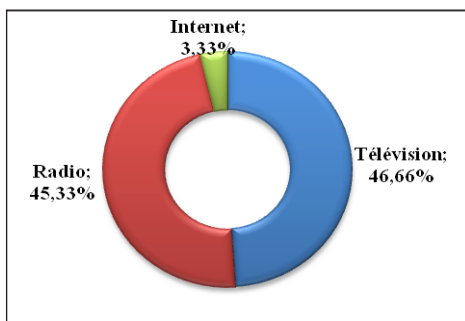


Figure 2 : Les moyens d'information utilisés dans les ménages

Source : Enquête de terrain, 2014

De l'analyse de la figure 2, il ressort que tous les ménages qui possèdent un poste téléviseur possèdent également un poste radio. En effet, 86,66% des ménages enquêtés possèdent les deux moyens d'informations. Cependant, il existe un troisième moyen d'information utilisé dans les ménages, mais celui-ci n'est pas accessible à la grande masse : il s'agit de l'internet. La figure 3 montre la répartition de ces différents cybers dans la ville de Parakou.

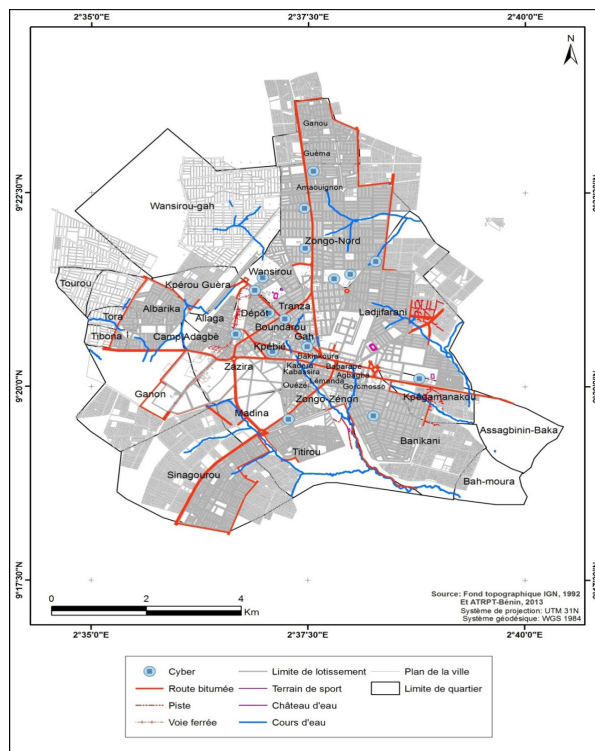


Figure 3 : Répartition des cybercafés dans la ville de Parakou

Il est remarqué sur cette figure une inégale répartition des cybercafés dans la ville. En effet, certains quartiers sont sans cybercafé. Cette inégale répartition des cybercafés est particulièrement due à l'avènement de l'internet mobile ayant révolutionné les TIC.

Aujourd'hui, avec l'avènement des smartphones et des tablettes numériques, les cybercafés perdent leur clientèle de plus en plus. Il suffit aujourd'hui d'activer un forfait internet sur son téléphone portable et l'on dispose de la connexion internet, donc plus besoin de se déplacer vers un centre de cybercafé ;

encore faudrait-il que ces centres soient proches de la clientèle. Le service internet mobile est offert aujourd'hui par tous les opérateurs de téléphonie mobile à l'exception de l'opérateur Bell Bénin Communication ou BBCOM. Il est fourni suivant différents plans tarifaires à savoir : FCFA/Mo, FCFA/Go ou en forfaits. C'est vrai qu'il n'existe pas des chiffres de façon précise sur la ville de Parakou mais cette figure (Cf figure 4) qui présente l'évolution de la télédensité internet sur téléphone mobile au Bénin pourrait être utile pour avoir une idée sur la question.

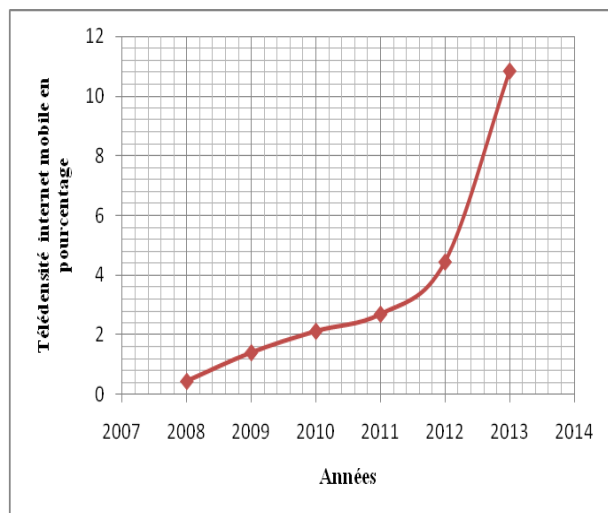


Figure 4 : Evolution de la télédensité internet mobile au Bénin

Source : ATRTP, 2013

En revanche, la télévision est plus utilisée que la radio. En réalité, 46,66% des ménages utilisent plus la télévision que les autres moyens d'information pendant que chez 45,33% des ménages, la radio est la plus écoutée. L'internet, quant à lui n'est préféré que par 3,33% des ménages.

Les TIC sont très utilisés à Parakou comme le démontrent les chiffres. Il en est ainsi à cause des nombreux avantages qu'elles offrent aux populations dans la ville.

3.2. CONTRIBUTION DES TIC A L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES POPULATIONS

Plusieurs personnes bénéficient des avantages des TIC dans leurs activités génératrices de revenus notamment les commerçants.

3.2.1. Place des TIC dans le commerce

Les TIC occupent une grande place chez les commerçants. Leur rôle dans la facilitation des échanges est réel.

• Impact du téléphone portable sur le commerce

Le téléphone portable joue un grand rôle dans le commerce aujourd'hui. Au début des années 1990 seulement, pour joindre les clients ou commander des marchandises, il fallait chaque fois se déplacer. Ce qui était coûteux et donc limitait le profit. Le téléphone portable a également permis de réduire les cas d'accident de la route parce que les déplacements sont réduits. Le téléphone a permis ainsi d'effacer le spectre de la distance, de le transcender, d'amoinrir les déplacements et par conséquent, maximiser le profit.

Au cours de l'enquête dans la ville de Parakou, quelques commerçants ont été interrogés et 90,47 % de ceux d'entre eux qui ont commencé le commerce avant l'avènement du téléphone portable ont vu leur chiffre d'affaire monter après l'acquisition de ce moyen de communication. Ils estiment que cet outil leur a permis de réduire plusieurs dépenses. Ce qui a permis de booster leur commerce. Il est désormais possible de rester sur place et lancer des commandes à des kilomètres. Ce n'était pas le cas il y a quelques années, notamment les années 1990. La figure 5 présente les opportunités offertes par le téléphone portable aux commerçants.

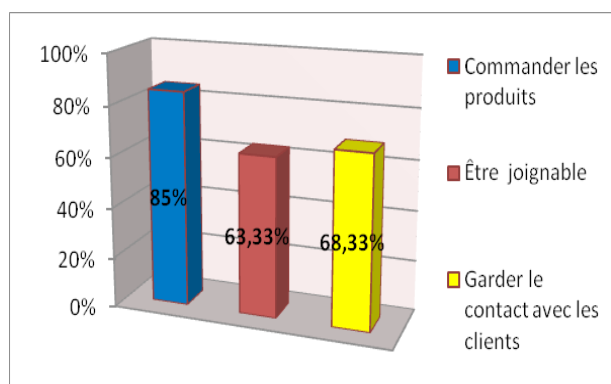


Figure 5 : Opportunités offertes par le téléphone mobile aux commerçants

Source : Données de terrain, 2014

La figure 3 montre l'utilité du téléphone portable chez les commerçants. Son analyse permet de voir que la plus grande partie des commerçants (85%) commandent leurs produits par un coup de fil ; 63,33% d'entre eux affirment que le téléphone portable leur permet d'être joignables pendant que 68,33% disent garder le contact avec les clients.

Mais si le téléphone portable profite aux commerçants, il profite également aux maraîchers. En effet, nous avons interrogé quelques vendeuses (21,5% de l'échantillon) de produits maraîchers et celles-ci ont confié qu'elles appellent directement les producteurs pour commander leurs produits et aussi pour faire une réservation de peur que quelqu'un d'autre ne vienne les acheter avant elles. Les producteurs quant à eux, appellent aussi lorsque les produits sont prêts à être livrés.

• Influence des médias sur le commerce

Les médias, en l'occurrence la radio et la télévision contribuent eux aussi au développement du commerce. En effet, les médias font la promotion de certains produits qui sont commercialisés par les commerçants à travers la publicité. Ce qui change les habitudes des consommateurs et par conséquent provoque la montée du chiffre d'affaire des commerçants. Il est important de rappeler que la télévision et la radio sont utilisées par plus de 80% des ménages enquêtés.

Néanmoins, certains commerçants ont indiqué que les médias n'exercent aucune influence sur leur

commerce. La figure 6 montre l'influence des médias sur le commerce.

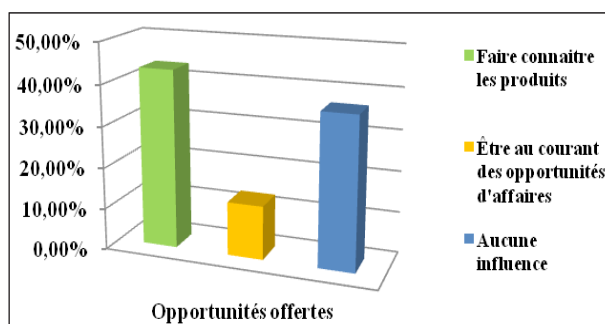


Figure 6 : Influence des médias sur le commerce

Source : Données de terrain, 2014

Il est constaté sur la figure 4 que les médias jouent un important rôle dans le commerce. En effet, pour 43,33% des commerçants enquêtés, les médias permettent de faire connaître leurs produits, 13% d'entre eux affirment que les médias leur permettent d'être au courant des opportunités d'affaires tandis que 36,66% pensent que les médias n'exercent aucune influence sur leurs activités

3.2.2. Contribution des TIC sur le plan social

L'utilité des TIC sur le plan social n'est plus à démontrer. Elles permettent entre autres, de rapprocher les personnes mais également demeure une source de revenu pour certains ménages.

• Place du téléphone portable dans les ménages

Au sein des ménages, le téléphone portable joue un important rôle. Il contribue en effet au rapprochement des personnes et au réchauffement de leurs relations. Selon les enquêtes de terrain, en moyenne, six appels téléphoniques sur dix sont adressés à la famille et aux amis, trois appels concernent un service et un seul est lié à une activité professionnelle. On constate que le volume des appels adressés à la famille et aux amis est plus important. C'est ce qui a été constaté également lors de l'enquête dans la ville de Parakou. Lorsqu'il a été posé aux ménages la question de savoir les avantages du téléphone portable, les réponses obtenues sont essentiellement

liées au maintien des relations entre les membres de la famille et les amis comme on peut le constater à l'analyse des résultats issus de l'enquête.

En effet, chez une grande majorité des ménages (91,66%), le téléphone portable permet de joindre facilement les proches, 43,33% des ménages font des commandes à partir de leur téléphone portable pendant que 26,66% s'informent des nouvelles de leurs proches à partir de cet outil.

Mais l'utilisation du téléphone portable pour des raisons sociales peut également revêtir une importance économique non négligeable. Pour cause, chez certains ménages enquêtés au cours de l'étude, le téléphone portable permet de joindre des proches qui sont dans la ville ou même dans un autre pays afin de leur demander une aide financière en cas de nécessité.

• **Importance des médias**

La télévision et la radio sont très utilisées dans la ville de Parakou. En réalité, elles permettent aux personnes de s'informer sur ce qui se passe autour d'elles et de s'ouvrir au monde. Elles constituent également un moyen de distraction pour les populations à travers la diffusion des films cinématographiques et autres reportages.

• **TIC, génératrices d'emploi**

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication constituent une cause importante de créations d'activités diverses et d'expansion d'un secteur informel. Certaines entreprises ou même des particuliers ont investi dans la téléphonie mobile en sous-traitant leurs services afin de réduire les coûts de la main-d'œuvre. Ce qui amplifie le caractère informel et précaire des emplois. Néanmoins, quelques emplois, quel qu'ils soient ont été créés par le truchement des TIC dans la ville de Parakou.

► **Quelques emplois générés dans le secteur de la téléphonie mobile dans la ville de Parakou**

√ **La vente de recharge**

L'avènement des TIC dans la ville de Parakou a permis la création de nombreux emplois. Rien que dans le secteur de la téléphonie mobile, il est dénombré plusieurs emplois (soit 75,7% de ceux qui utilisent

exclusivement les GSM comme activités) créés de façon directe ou indirecte. Plusieurs personnes (57,1% de l'échantillon) gagnent leur vie, en effet, grâce aux activités liées à ce secteur. Entre autres, il y a les vendeurs des cartes de recharge. La vente de cartes de recharge fait partie des activités qui connaissent le plus de succès dans la ville de Parakou. Ceci s'explique par le nombre de plus en plus croissant d'abonnés au téléphone mobile, et toutes les personnes enquêtées ont fait un abonnement prépayé plutôt que le post-payé. Certaines personnes (85,6%), qui trouvent que cette activité génère donc plusieurs emplois dans la ville de Parakou, expliquent ce fait par les contraintes que vivent les populations et la rareté de l'emploi pour la jeunesse peu qualifiée. La figure 7 permet de mieux comprendre la chaîne de distribution des recharges afin d'avoir une idée sur les emplois générés.

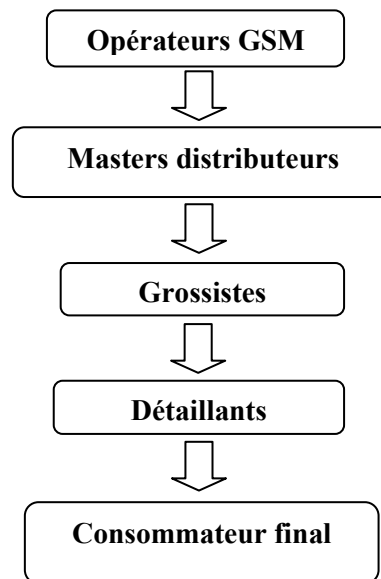


Figure 7 : Chaîne de distribution des recharges téléphoniques

Source : Données de terrain, 2014

A partir de cette figure, il apparaît que les masters distributeurs vont s'approvisionner directement chez les opérateurs GSM. Ceux-là approvisionnent à leur tour les grossistes. Ces derniers approvisionnent les vendeurs en détails qui, à leur tour, revendent aux consommateurs finaux.

Pendant l'enquête, quelques vendeurs de recharge ont été interrogés et il ressort des réponses données que 76,66% d'entre eux gagnent entre 500 et 2000 Francs de bénéfices dans une journée. Ils estiment subvenir à leurs besoins quotidiens avec ces bénéfices. Il faut noter aussi que 53,33% exercent cette activité comme seule activité génératrice de revenu. L'autre constat qui a été fait est qu'il y a dans le rang de ceux-ci des apprenants (élèves et étudiants) qui exercent cette activité pour subvenir à leurs besoins et aussi financer leurs études.

Les vendeurs de recharge sont souvent installés dans les cabines téléphoniques. D'autres vendeurs mettent juste une affiche pour indiquer à la clientèle qu'ils vendent de la recharge.

√ **La vente de téléphone portable et des accessoires**

Le commerce du téléphone portable et de ses accessoires fait partie des activités qui marchent bien dans la ville de Parakou. En quelques années, les vendeurs de téléphones portables et accessoires se sont multipliés dans la ville, atteignant aujourd'hui en 2014, près de cinquante (50) points de vente contre trois (3) en 1990 selon les enquêtes. Ils sont présents dans beaucoup de rues et sont des étrangers et le plus souvent des Nigériens. Selon les enquêtes menées auprès de quelques-uns d'entre eux, ils vont s'approvisionner à Cotonou ou au Nigéria pour les plus nantis. Les produits vendus proviennent de la Chine, de Dubaï ou de l'Europe (France, Allemagne, Grande Bretagne, Turquie, etc.) et coûtent moins chers le plus souvent. Compte tenu de leur situation financière, les populations préfèrent recourir à ces produits, ce qui fait qu'ils s'écoulent vite. Cette activité génère pas mal de profit ; même si certains n'ont pas voulu s'exprimer sur leurs bénéfices, d'autres ont quand même reconnu que cette activité est rentable.

► **Autres emplois créés par le secteur des TIC**

La liste des emplois générés par ce secteur ne s'arrête pas aux vendeurs de recharges et aux vendeurs de téléphones portables et accessoires, il y a d'autres personnes également qui gagnent leur vie grâce au secteur des TIC. Entre autres, il y a les promoteurs et gérants de cybercafés. En effet, quelques gérants de cybercafé ont été enquêtés et 90 % d'entre eux

affirment gagner entre 20000 et 30000 Francs CFA le mois. Il y a également les réparateurs de téléphone portable, d'ordinateur et autres qui se sont multipliés ces dernières années.

Du côté de la radio et de la télévision, plusieurs emplois sont aussi créés à savoir les journalistes, les cadres, les techniciens à divers niveaux. Il s'agit là de quelques emplois créés dans le domaine des TIC.

Enfin, le Bénin a mis en place dès 2014, un service de renseignements appelé « Allo Service » qui permet à tous les citoyens de se procurer des informations dont ils ont besoin à tout moment, soit 24h/24. Cela a permis d'absorber plus de 3000 jeunes dont 500 pour la ville de Parakou (ARCEP, 2015).

3.2.3. Impact des TIC sur le plan éducatif

Le développement des TIC aujourd'hui concerne presque tous les domaines (Rosario, 2005) et s'impose de plus en plus. Cette "révolution" touche également le système éducatif. De nos jours les TIC présentent beaucoup d'avantages sur ce plan. Il est désormais possible, grâce à l'internet, d'être en contact avec plusieurs personnes, de lire des livres et même de les télécharger gratuitement, suivre des cours à distance, accéder à des milliers de documents sans toutefois quitter son siège et sans payer le moindre centime. Ce qui constitue une opportunité énorme pour l'éducation.

Autrefois, il fallait se rendre dans une bibliothèque ou dans une librairie pour avoir accès aux documents. Ce qui fait dépenser en temps pour le cas de la bibliothèque puisqu'il faut se mettre à chercher l'information dont on a besoin dans plusieurs livres même si aujourd'hui de plus en plus de bibliothèques sont informatisées ; en argent pour le cas de la librairie où il faut sortir sa bourse pour pouvoir s'acheter les livres. Mais aujourd'hui, l'accès à l'information est plus rapide et plus facile. Rosario (2005) va plus loin en affirmant que les étudiants assimilent plus facilement les enseignements donnés avec un ordinateur et ils préfèrent cette méthode d'enseignement. Une majeure partie des internautes (80% d'entre eux) interrogés estiment d'ailleurs que les TIC facilitent l'accès à l'information.

A ce sujet, l'enquête menée auprès des internautes dans la ville de Parakou a révélé qu'une grande majorité (69%) de ceux-ci sont enseignants ou apprenants (élèves et étudiants) pendant que le reste (31%) font partie d'autres catégories socio professionnelles (commerçants, artisans, etc.). L'autre remarque est que la majeure partie des personnes (82%) enquêtées vont sur l'internet pour faire des recherches. Trente-six pour cent (36%) vont sur l'internet pour envoyer des courriels alors que 59% y vont pour visiter les réseaux sociaux.

4. DISCUSSION

Les TIC sont ainsi un secteur majeur de la croissance récente d'une nouvelle économie informelle dans les villes africaines. Cette remarque est bien faite à Parakou où la plupart des activités en lien avec les TIC et procurant des ressources aux jeunes échappent à la fiscalité. C'est cette idée que soutient Chéneau-Loquay (2008), lorsqu'elle affirme en 2007 que le secteur de la téléphonie mobile employait directement ou indirectement plus de 3,5 millions de Subsahariens, mais la plupart de ces emplois ne sont pas répertoriés. De l'importation des produits au commerce ambulant, c'est toute une série de nouvelles activités de service qui se créent pour répondre aux besoins d'une population qui cherche à minimiser ses dépenses. Les nouvelles sociétés de téléphonie ont sous-traité la distribution des cartes prépayées à des grossistes et semi-grossistes qui ont leurs réseaux de revendeurs. Ils envoient dans les rues des grandes villes des bataillons de jeunes garçons qui ne sont recensés nulle part et sont très mal payés. Elle affirme, à titre illustratif, qu'à Bamako, 98 % des cartes sont vendues par l'économie informelle. Ces activités engendrent toutes sortes de trafics de produits d'occasion ou neufs dont les circuits d'approvisionnement sont pour le moins opaques. Des centaines de jeunes trouvent un petit emploi dans la vente et la réparation de téléphones portables, leur décodage, la vente des cartes de recharge ou les services de recharge électrique. Cette idée est renchérie par Chéneau-Loquay (2000), Ouédraogo (2002) et Guignard (2002), lorsqu'ils parlent des TIC en affirmant que le secteur des petits accès répond à la forte demande d'accessibilité et de proximité de la population en favorisant

le secteur informel et donc la réduction des coûts, puis en compensant dans d'autres services, ventes de matériels, photocopie, photographie, etc. dont le matériel est acquis en mode occasion ou par le biais d'un parent immigré qui investit.

En outre, les TIC ont permis à des jeunes gens de s'occuper et de pouvoir subvenir à leurs besoins au quotidien et donc par ricochet améliorer leurs conditions de vie. C'est cette assertion qui est autrement reprise par Sissoko-Touré (2006) qui affirme que depuis les années 1970, la communication a toujours été perçue et utilisée sur le continent, comme un outil pouvant appuyer ou même engendrer le développement socio-économique.

Mais l'idée selon laquelle les TIC sont importants pour le développement ne fait pas l'unanimité chez les chercheurs. En effet, certains chercheurs sont réticents quant à l'impact des TIC sur l'économie. C'est le cas par exemple du célèbre économiste américain prix Nobel, Robert Solow qui a émis une théorie portant son nom (le paradoxe de Solow). En 1987, ce dernier fit savoir dans un journal américain que l'informatique serait présente partout sauf dans les statistiques de productivité. Ce qui, en clair, voudrait dire que les TIC n'auraient pas un si grand impact sur l'économie contrairement aux autres révolutions.

Mais cette idée fut, quelques années plus tard, remise en cause par son compatriote Paul David cité par Ben Youssef (2004) qui stipule que toute innovation technologique ne commence à avoir un impact sur la productivité que quelques temps après. L'exemple de la dynamo fut évoqué par celui-ci. Cette assertion fut soutenue des années plus tard par Barberousse et Bernard (2009) puis Benchenna (2012).

En ce qui concerne le cas spécifique de l'Afrique, les détracteurs des TIC avancent que l'Afrique a besoin, pour l'heure, des investissements allant dans les secteurs « vitaux » comme l'eau, l'électricité, la santé, etc. mais cette conception des choses n'est pas partagée par tous. C'est le cas de Loukou (2012) qui pense que ce secteur est important et indispensable au développement. Il faudra donc intégrer ce secteur dans les projets de développement de nos pays. Mais Vieira (2009), après avoir fait un bilan du secteur des TIC au Bénin, montre que le secteur

contribue au PIB du pays et crée également de l'emploi. Toutefois, il fait des recommandations allant dans le sens de faciliter la création des entreprises dans le secteur afin de créer davantage d'emplois et de réduire le fossé numérique entre les régions. Il propose également la mise en place des facteurs permettant un meilleur suivi du secteur afin de mieux évaluer son impact sur le développement.

Par ailleurs, la recette recueillie au jour le jour peut servir à des besoins immédiats et si les factures de télécommunications ne sont pas payées, la ligne est coupée. Le personnel est formé de jeunes souvent de la famille qui sont très peu ou pas rémunérés et travaillent de longues journées sans congés sans protection sociale (Burkina-TIC 2006, Aden 2007 cités par Chéneau-Loquay, 2011). Ces jeunes sont capables de montrer comment ouvrir sa boîte et naviguer mais vont rarement au-delà. Rares sont ceux qui ont reçu une formation solide en nouvelles technologies. Pourtant, ces nouveaux médiateurs qui font l'interface entre l'outil et l'utilisateur, nouveaux scribes modernes, jouent un rôle crucial en permettant aux personnes qui ont des difficultés ou qui sont analphabètes, comme les grands commerçants mourides du Sénégal, d'avoir accès au réseau (Lafitte, 2001). Par ailleurs, mis à part dans les quelques grands cyber centres de cyber café des centres villes et quartiers d'affaire, la plupart des propriétaires sont sans qualification particulière en informatique, la fourniture d'accès s'ajoute à leurs autres activités et ils ignorent tout des techniques de marketing. Cela est identique et confirmé par nos enquêtes dans la ville de Parakou où les responsables des entreprises ont profité de l'avènement des TIC pour gagner rapidement de l'argent sans un investissement très élevé.

L'enquête a, en outre permis de remarquer une spatialisation très inégale de la téléphonie mobile. Ce sont les milieux ruraux qui demeurent le moins desservis. Cette situation a connu des évolutions dans le temps au point où l'on note non seulement une grande variété des situations selon les quartiers (populaire, d'affaires ou résidentiel), mais on observe aussi un maintien, voire de nouvelles créations, de cybercentres depuis l'arrivée de l'ADSL et une forte progression des accès domestiques dans les quartiers résidentiels malgré des prix beaucoup

plus élevés qu'en France (Sary, 2009). De même, le modèle d'accès mutualisé au téléphone et à Internet a permis d'élargir l'usage en dehors de l'élite et de créer tout un tissu de petites entreprises qui sont les nouveaux marqueurs du paysage urbain (Chéneau-Loquay, 2004 et 2008). Cette situation désacralise le téléphone portable et le met à la disposition de tous du fait de sa facile connexion et de sa caractéristique d'abonnement aisée et sans difficulté. Cela a permis à un bon nombre de personnes de s'abonner. C'est ce qui est confirmé par ces propos : « On peut circuler tout en gardant le contact » avec le pays d'origine, les liens se resserrent avec les migrants, pour un soutien moral et aussi une pression financière » (Laborde, 2009).

CONCLUSION

L'étude a porté sur la contribution de l'appropriation des TIC à l'amélioration des conditions de vies des populations dans la ville de Parakou. Il ressort de l'étude que les TIC contribuent de façon considérable à l'amélioration du quotidien des populations dans ladite ville, même si cela passe par la pratique d'activités précaires et informelles.

Par ailleurs, les TIC ont permis non seulement de rapprocher les personnes mais elles ont permis aussi la création de plusieurs emplois. Les TIC ont également permis de développer les activités des commerçants. Cependant, il va falloir que les autorités locales conjuguent leurs efforts pour permettre aux populations de mieux en tirer profit.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BARBEROUSSE G., et BERNARD T., (2009) : Les impacts sociaux de la téléphonie mobile : étude de cas d'Haïti. *In Secteur privé et développement* numéro 4 : pp 25-29.
- BEN YOUSSEF A., (2004) : TIC et croissance : la diversité des fractures numériques. Enseignements tirés des pays du Sud et de l'Est de méditerranée. Université Paris-Sud : 36p.
- BENCHENNA A., (2012) : Les TICs dans les pays des Suds : Quarante années de recherche - 1970 – 2010. *In tic & société*, Vol. 5, n°2-3 | 2e sem. 2011 / 1er sem. 2012, mis en ligne le 21 juin 2012, Consulté le 01 mai 2014. URL : <http://ticetsociete.revues.org/1130> ; DOI : 10.
- CHABOSSOU A., (2010) : Revue de performance du secteur des TIC Benin 2009/2010, vol. 2 : 20 p.

- CHENEAU-LOQUAY A. (2001) : « Les territoires de la téléphonie mobile en Afrique », *Netcom*, vol. XV, n° 1-2, septembre.
- CHENEAU-LOQUAY A. (2004) : « Comment les TIC sont-elles compatibles avec l'économie informelle en Afrique ? », *Annuaire français des Relations internationales*, Volume V, Paris Edition La documentation française et Bruylant, pp. 345-375.
- CHENEAU-LOQUAY A. (2004) : « Formes et dynamiques de l'accès public à Internet en Afrique de l'Ouest : vers une mondialisation paradoxale », *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*, Paris, Karthala, p. 171-207.
- CHENEAU-LOQUAY A. (2008) : « Rôle joué par l'économie informelle dans l'appropriation des TIC en milieu urbain en Afrique de l'Ouest », copublication *Netcom* (vol. XXI, n° 3-4) et *Netsuds* (n° 3).
- INSAE (2013): Recensement Général de la Population et de l'habitation IV (RGPH4): que retenir des effectifs définitifs de la population de 2013 ? , DED, 33 p.
- LABORDE A. (2009) : « Représentations des TIC dans la modernisation des entreprises sénégalaises. Cas du programme de mise à niveau des entreprises », communication au colloque Netsuds 2009.
- LOHENTO K. (2002) : l'internet au Bénin de 1996 à 1999, in *Enjeux des technologies de la communication en Afrique : du téléphone à internet*, Cheneau-Loquay, Anne (dr), Paris, l'Harmattan, 402 p.
- LOHENTO K. (2003) : Société civile et politique nationale des NTIC au Bénin. Rapport pour l'Association, APC, avril 2003 (en ligne sur le site de l'APC, <http://www.ong/english/africa/research.s/html>).
- LOHENTO K., (2002) : Usage des NTIC et médiation des avoirs en milieu rural africain : étude des cas au Bénin et au Mali, Mémoire de DEA en sciences de l'information et de la communication, Ecole doctorale « connaissance et culture », Université Paris X-Nanterre, 205 p.
- LOHENTO, K. (2003) : Le Bénin et l'Afrique dans la société de l'information, in *lafric, lafric, information-Communication et Développement en Afrique* (En ligne) www.Lafric.net/bénin.
- LOUKOUA. F., (2005) : Télécommunications et développement en Cote d'Ivoire à l'ère de la société de l'information et de la mondialisation. Thèse de doctorat de géographie, Université Montpellier III : 406 p.
- LOUKOU A. F., (2012) : « Les TIC au service du développement en Afrique » simple slogan ou réalité ? *In TIC et Sociétés*, vol 5, n°2-3 2^e Sem 2011/1^{er} Sem 2012, mis en ligne le 18 juin 2012, Consulté le 12 octobre 2012. URL : <http://ticetsociete.revues.org/1047>
- MAGASSA S., (2009) : Mobilité sociale et marché de la téléphonie mobile dans le District de Bamako. Mémoire de maîtrise d'anthropologie. Université de Bamako : 86 p.
- ROSARIO J., (2005): La Tecnología de la Información y la Comunicación (TIC). Su uso como Herramienta para el Fortalecimiento y el Desarrollo de la Educación Virtual". Disponible dans les archives de l'Observatoire pour la Cyber Société sur <http://www.cibersociedad.net/archivo/articulo.php?art=218>
- YAROU N'GOBI O., (2013): Analyse de la gestion financière des ressources du FADEC: cas de la commune de Parakou, mémoire de fin de formation de cycle I, ENAM/UAC: 75p.

PROBLEMATIQUE DES MICRO-ENTREPRISES DE TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN DANS LE DOUBLET COTONOU-PORTO-NOVO AU BENIN EN AFRIQUE DE L'OUEST

Benjamin ALLAGBE, Maitre-assistant : ballagbe1@yahoo.fr,

Odilon EDEA, Doctorant : odilonedea@yahoo.fr

Université d'Abomey-Calavi

RÉSUMÉ

L'accroissement des populations dans les villes de Cotonou et Porto-Novo ainsi que la mobilité déterminée par le développement des activités urbaines créent sans cesse des besoins en transports. Les tentatives sans doute vaines de l'Etat et des sociétés provinciales de transport en commun des années 1980 ont favorisé l'apparition et l'évolution des micro-entreprises privées de transport en commun qui assurent désormais les déplacements entre les deux capitales formant un doublet urbain, depuis la libéralisation du secteur.

La démarche méthodologique utilisée intègre la collecte des données, leur traitement, leur analyse et interprétation. La combinaison de plusieurs techniques et outils de collecte a concouru à l'obtention des données fiables.

L'analyse et l'interprétation des résultats issus des enquêtes de terrain révèlent que ces deux dernières décennies sont marquées par l'augmentation du nombre de micro-entreprises privées de transport en commun. Ce qui a facilité les échanges entre les deux villes. L'évolution de ces entreprises a eu des impacts aussi bien aux plans économique, social, qu'environnemental. Cependant, plusieurs facteurs tendent à compromettre l'évolution de ces entreprises.

Mots-clés : Doublet Cotonou-Porto-Novo, Micro-entreprise, Transport collectif, Impact, Problématique

ABSTRACT

The Increase of the population in the cities of Cotonou and Porto Novo and the mobility due to the development of urban activities create constantly transport needs. The probably futile attempts of the government and provincial transportation companies of the 1980s promoted the emergence and development of public private transport microenterprises which now provide travel between the two capitals forming an urban doublet since the liberalization of the sector.

The methodology used includes data collection, processing, analysis and interpretation. The combination of several techniques and collection tools has contributed to obtaining reliable data.

The analysis and interpretation of the results of field surveys reveal that the last two decades are characterized by the increase of private public transport microenterprises which has facilitated exchanges between the two cities. The evolution of these companies has had an impact both at the economic, social and environmental levels. However, several factors work to undermine the development of these enterprises.

Tags: Cotonou, Porto-Novo doublet, Micro-entreprise, Public transportation, Impact, Problematic

1- JUSTIFICATION DE LA RECHERCHE ET PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE

1.1 JUSTIFICATION DE LA RECHERCHE

Depuis les origines de l'humanité, la question de mobilité a toujours été un facteur déterminant dans le processus de développement. Le déplacement est l'épine dorsale de l'activité humaine, qu'il s'agisse du travail, des études, des loisirs ou toute autre activité de la vie quotidienne, l'homme doit se déplacer pour profiter de l'ensemble des opportunités que contient son bassin de vie (Diagana, 2010). La promotion du secteur des transports, selon Dezert (1976) est l'une des mesures permettant aux pays du tiers-monde de répondre à leurs problèmes socio-économiques. La création d'infrastructures routières ou l'amélioration dans les transports collectifs, en permettant de rendre plus accessibles des territoires auparavant enclavés, entraîne des effets qui vont modifier le volume et la demande de transport et faciliter l'entrée de nombreux transporteurs dans le secteur (Godard, 2002 ; Diagana, 2010).

Dans les milieux urbanisés où le degré d'intégration et d'accès aux ressources urbaines est conditionné par la pratique de mobilité, les citoyens devront opter pour des moyens de transport les plus ouverts à la ville.

Dans les pays développés, si les innovations dans le système des transports ont permis aux citoyens des grandes métropoles de vaincre l'éloignement, de leur rendre plus accessible la ville, ce qui les a conduits à modifier leurs rapports à l'espace, en revanche, dans les villes en développement, la situation est toute autre.

Dans la plupart des villes en développement où le taux de motorisation des ménages demeure très faible, les transports collectifs jouent un rôle prépondérant dans la mobilité quotidienne des citoyens et constituent un puissant connecteur des espaces urbains et, au-delà jouent en faveur du dynamisme de l'entité urbaine. Selon les études menées en 2004 au Sénégal dans le secteur des transports routiers et par Faye (2014), la grande majorité des déplacements

interurbains de passagers est effectuée avec des moyens de transport collectifs dont les principaux moyens par ordre décroissant d'importance sont: les cars et autocars, les minibus et camionnettes passagers, suivis par les taxis interurbains et véhicules particuliers. La part de marché de la route dans le transport de passagers en interurbain domestique est probablement de l'ordre de 99% voire plus. Cependant, les entreprises de transport publiques ou semi privées, comme le *Dakar Dem Dikk*, la SOTRUNI à Niamey, la SOTRA à Abidjan, TRANS-OUEME à Porto-Novo, RATUC/RTPA/STPA à Cotonou et bien d'autres ailleurs, n'apportent pas de solutions efficaces aux problèmes de déplacements quotidiens des populations, qui en désespoir de cause, n'ont d'autres alternatives que de solliciter les services des exploitants privés (Akpaki et al, 2011 ; Diagana, op. cite).

Depuis l'ère du libéralisme économique des années 1990 au Bénin et au regard de l'évolution du croît démographique de Cotonou et de Porto-Novo, 2/3 des citoyens vivent du commerce et des services associés, l'informel occupant une part non négligeable des activités quotidiennes. Cette dynamique impulse la forte mobilité des populations entre ces deux pôles pour mener leurs activités et il devient impérieux d'adapter les moyens de transport à leurs besoins. C'est ainsi qu'on assiste à une floraison des micro-entreprises de transport en commun qui gagnent inéluctablement du terrain pour s'imposer comme le principal moyen de transport de masse mais astreintes par de nombreux problèmes.

1.2. PRESENTATION DU CADRE D'ETUDE

La zone d'étude se situe dans la partie méridionale du Bénin plus précisément au Sud-Est. Couvrant les départements du Littoral et de l'Ouémé, elle est comprise entre 6° 21' et 6° 32' de latitude Nord d'une part et 2° 22' et 2° 39' de longitude Est d'autre part. En effet l'axe Cotonou-Porto-Novo représente une portion de la Route Nationale Inter-Etats n°1 (RNIE1).

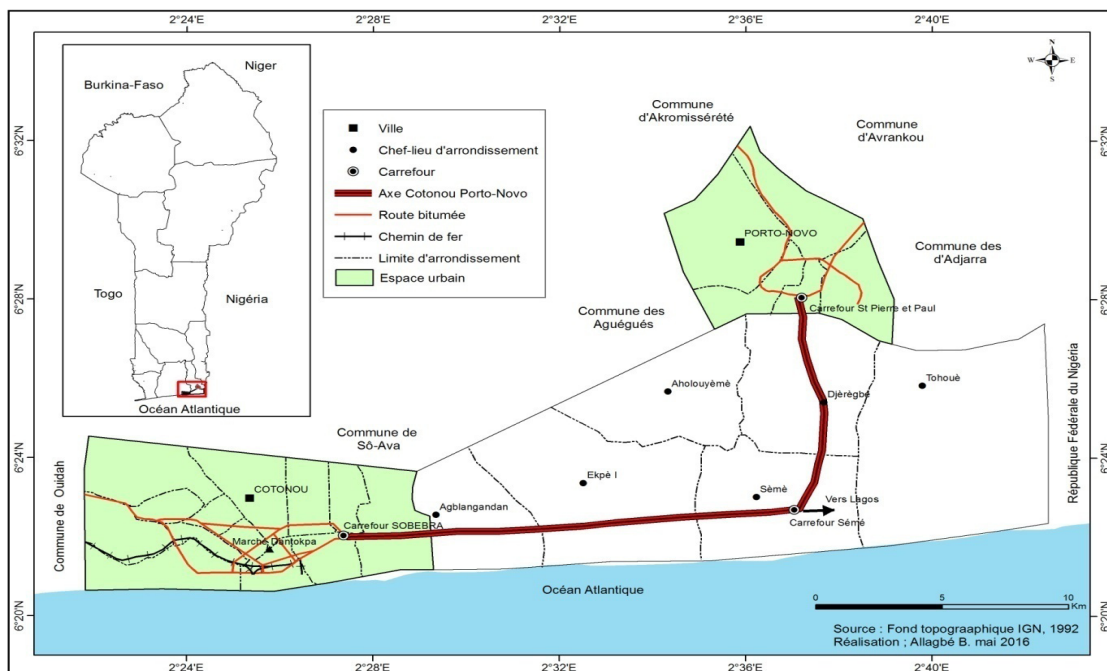


Figure 1 : Situation du milieu d'étude

2. DONNÉES ET MÉTHODES

Les informations utilisées dans le cadre de ce travail sont d'ordre qualitatif et quantitatif relatif à l'évolution des entreprises de transport, à la gestion des parcs et des infrastructures et équipements, aux difficultés rencontrées par chacune des catégories des acteurs impliqués dans le secteur, à l'incidence économique et environnementale de l'activité tant pour les acteurs que pour les usagers.

La méthodologie adoptée est classique basée sur les enquêtes socioéconomiques auprès des acteurs, des usagers, des entretiens auprès des chefs d'entreprise, des élus locaux et des autorités en charge des transports terrestres aussi bien sur les aires de stationnement à Cotonou et à Porto-Novo que le long de l'axe reliant les deux villes.

Elles se sont déroulées sur les parcs de Tokpa et « ponglo », carrefour Sacré-Cœur à Cotonou puis Saints Pierre et Paul ; Ouando ; Pobè-gare ; Adjarra-Dokodji ; Dangbéklounon ; gare routière centrale

et Katchi de Porto-Novo. En fonction de la capacité de chaque parc et de la disponibilité des acteurs à se prêter à nos questionnaires, un échantillon représentatif a été défini. Ainsi, à Porto-Novo, 10 conducteurs ont été enquêtés sur chacun des parcs ci-après : "Pobè la gare", Ouando, Adjarra-dokodji et Saints Pierre et Paul, 05 pour chacun des parcs suivants : Katchi et à Dangbéklounon, A Cotonou, 15 et 05 conducteurs ont été interrogés respectivement sur les parcs de Tokpa et "Ponglo" (signifie littéralement en langue locale en *fon* « sous le pont »).

Le choix des enquêtés s'est fait de façon aléatoire ce qui donne la même chance à chacun des individus d'être tiré au sort.

Autant de voyageurs que de conducteurs ont été interrogés, car pour chaque conducteur enquêté, un passager à bord de son véhicule l'est également.

Aussi, 25 chefs d'entreprise répartis dans les villes de Cotonou, Porto-Novo et Sèmè-Kpodji puis 02 mécaniciens automobile ont été interrogés, 02 responsables syndicaux sont enquêtés par parc, soit 16 responsables au total. De même, 01 autorité municipale de chaque ville a été interrogée.

Le tableau ci-dessous présente la répartition de l'échantillon.

Tableau I : Répartition de l'échantillon des populations enquêtées.

Groupes cibles		Nombre pris par groupe
Conducteurs (chauffeurs de minibus et petits véhicules)	Cotonou	15
	Porto-Novo	50
Voyageurs		65
Chefs d'entreprises (propriétaires de matériels roulants)		25
Chargés de maintenance (Mécaniciens)		02
Responsables syndicaux de parcs		16
Autorités municipales		02
Echantillon		175

Source : Résultats des enquêtes socioéconomiques (juillet, 2015)

Au total, 175 individus toutes catégories confondues ont été enquêtés.

Pour mieux apprécier les conditions de transport des voyageurs mais aussi d'appréhender leurs peines, certains problèmes d'ordre matériel, organisationnel qui minent le secteur, nous avons effectué une observation participante en faisant le voyage aller et retour dans les mêmes conditions que les usagers pendant 04 jours, à bord de 04 véhicules de transport dont 02 minibus, 01 véhicule de 09 places puis 01 de 05 places.

Certains matériels ont été utilisés pour faciliter les travaux de terrain. Il s'agit d'un appareil photographique numérique, utilisé pour la prise de vues pour une meilleure illustration des différentes situations, d'un enregistreur pour les séances d'interview, et d'une carte pour localiser l'axe. Cette démarche nous a permis d'aboutir à des résultats.

2- RÉSULTATS ET DISCUSSION

3-1 RESULTATS

3.1.1. Le doublet Cotonou/Porto-Novo, un espace urbain face à la demande de mobilité

Selon N'bessa (2013), l'évolution de Porto-Novo est indissociable de celle de Cotonou. Ville précoloniale, elle a connu un développement spectaculaire au début du XXème siècle pour avoir été choisie comme capitale politique et administrative du pays et, de ce fait bénéficie d'infrastructures administratives, de nombreuses maisons de commerce, du port lagunaire équipé d'un petit wharf. L'économie florissante du palmier à huile en plein essor avait fait de ce port un hub national d'où partaient les produits vers les ports européens (Liverpool, Hambourg, Marseille) via le port maritime de Lagos puis qu'à cette période le Dahomey n'avait pas de débouché à la mer et les liaisons entre Cotonou et Porto-Novo étaient assurées par la lagune. Cette prérogative avait favorisé l'évolution démographique de cette ville. La population urbaine en 1905, en 1926 et en 1945 était respectivement de 17 800 hbts, 21 615 hbts et 28 000 hbts contre 1 175 hbts, 6 434 hbts et 16 000 hbts pour les mêmes années à Cotonou. Ceci confirme bel et bien que c'est Porto-Novo qui jouait le rôle métropolitain du territoire. Mais à partir de 1960, Cotonou absorbe cette population et passée à 100 000 hbts contre 64 000 hbts pour Porto-Novo.

En effet, entre 1920 et 1930 les activités qui assuraient la suprématie de Porto-Novo déclinent rapidement avec la mise en service du Wharf de Cotonou en 1915, ouvrant cette dernière aux échanges maritimes. Ainsi Cotonou bénéficie de l'installation de nombreuses infrastructures de communication avec des services divers et devient un point de départ des voies routières ferroviaires et plus tard aériennes. A la veille et au lendemain de l'indépendance du pays, les rivalités entre blocs politiques ethniques font de Cotonou un milieu neutre où sont transférés progressivement les services administratifs, les institutions politiques, les représentations diplomatiques, les organisations intergouvernementales. Ces transferts ont entraîné le départ des fonctionnaires concernés de Porto-Novo et leur installation à Cotonou ainsi que leurs familles. A la faveur de l'avènement du renouveau démocratique et du libéralisme économique qu'a connu le Bénin à partir de 1991, Cotonou a accueilli de nouvelles institutions (étatiques, paraétatiques, universitaires) et s'est dotée de nombreux équipements avec son marché international de Dantokpa. Devenue capitale politique

et économique au détriment de Porto-Novo, dès lors simple consommatrice des services offerts par Cotonou, cette dernière voit converger au quotidien un afflux de personnes venues de toute part utilisant les différents moyens de transport.

3.1.2. Des infrastructures de communication, une nécessité pour l'accroissement de la mobilité entre Cotonou et Porto-Novo

Dans le but d'intensifier les relations entre Cotonou et Porto-Novo et accroître la mobilité des populations, de nombreuses infrastructures et équipements de transports sont construits sur l'axe interurbain depuis la période coloniale jusqu'à nos jours. A ce titre, la route de longueur de 29,40 km reliant les deux villes a été construite et inaugurée en 1930. Elle traverse de façon latitudinale la commune de Sèmè-Kpodji jusqu'au grand carrefour Sèmè pour ensuite reprendre la direction longitudinale jusqu'au pont de Porto-Novo. Cette route est l'un des principaux axes du littoral béninois car joignant les deux capitales (économique et politique). Elle assure aussi une fonction de voie trans-côtière reliant plusieurs capitales économiques de la sous-région Ouest africaine. Plus tard, le pont mixte de franchissement sur la lagune de Porto-Novo a été érigé en 1938 assurant désormais à la fois la circulation automobile et le transport par voie ferrée. De mars 1981 à mars 1983, la lagune reçoit un deuxième d'une longueur de 330 mètres, qui représente ce qu'on pourrait appeler la « veine jugulaire » du trafic car il est jusqu'à ce jour le seul pont qui assure les échanges entre les départements de l'Ouémé-Plateau et ceux de l'Atlantique-Littoral.

De son côté la lagune de Cotonou a connu l'érection de trois ponts de franchissement, le premier communément appelé ancien pont implanté en 1928 (temps colonial), le deuxième dénommé pont Martin Luther King (Dantokpa) érigé en 1980 (période révolutionnaire) et le troisième dit pont Konrad Adenauer construit en 2005 (temps du renouveau démocratique). Depuis 2002, la construction de l'autoroute qui relie Cotonou à Porto-Novo et aux frontières du Nigéria reçoit quotidiennement plus de 20 000 véhicules. Ceci a contribué à l'évolution des villages interurbains due aussi en partie à la viabilisation de la zone franche

industrielle de Cotonou, la délocalisation des parcs de véhicules d'occasion, du marché international de moutons et bien d'autres équipements à Agblangandan et Sèmè-Kpodji (à l'est de Cotonou).

Compte tenu de l'importance stratégique de l'axe, un poste de péage et de pesage a été installé à la hauteur de l'arrondissement d'Ekpè sur une superficie de 10 000 m² et mis en service le 29 janvier 2003.

Ces différentes réalisations continues ont rapproché davantage les villes jumelles aux fonctions complémentaires (N'bessa, 1997 ; Dorier-Appril et al, 2013), ce qui oblige bien de citoyens à être quotidiennement à cheval sur les deux centres pour leurs occupations.

3.1.3. Contexte socioéconomique favorable à l'entrepreneuriat du transport en commun interurbain

La double crise économique et sociopolitique des années 1980 qu'a connue l'Afrique en général et le Bénin en particulier s'est traduite par la perte de contrôle de l'Etat sur le processus de croissance des villes et la mobilité des populations. Cela a eu pour conséquences le développement des activités commerciales informelles des populations frontalières du Nigéria en l'occurrence celles de Porto-Novo douées dans le commerce, qui disposent de leurs magasins et étalages dans le marché international de Dantokpa (Cotonou). Aussi, le secteur des transports resté jusqu'alors contrôlé par le pouvoir socialiste a été ainsi frappé de plein fouet mais le libéralisme économique amorcé par le Bénin dans les années 1990 accordant la liberté à toute initiative entrepreneuriale, accompagné par le climat de paix et de sécurité dans les investissements et l'arrivée d'opérateurs privés font exploser le transport informel. On assiste alors à une atomisation de l'offre avec de nombreux artisans transporteurs et conducteurs dont l'activité a une rentabilité pour le moins incertaine dans les grosses agglomérations comme Cotonou et Porto-Novo.

3.1.4. Développement de la filière véhicule d'occasion dit "Venu de France" à la faveur de l'émergence des micro-entreprises de transport en commun

L'autre facteur ayant contribué à l'évolution des micro-entreprises de transport en commun est le développement du secteur d'importation des véhicules d'occasion. C'est une excellente source d'approvisionnement en matériel roulant à bas prix. Les principaux ports d'embarquement des VO à destination de Cotonou sont européens ; ce sont les ports d'Anvers en Belgique (66,3% du trafic), Hambourg en Allemagne (28,4%), Havre en France (3,6%), Marseille (1,3%), autres (0,4%) (Perret, 2002).

Selon une étude réalisée par l'ONG INZET en Avril 1997, l'exportation des VO des Pays-Bas vers le Bénin a démarré en 1988. Entre 1988 et 1995, 12690 voitures d'occasion (toutes marques confondues) soit environ 1600 par an sont entrées au Bénin en provenance du port de Rotterdam. Entre 2000 et 2012, les statistiques du Port Autonome de Cotonou indiquent 2 966 004 véhicules d'occasion descendant sur les parcs dont théoriquement 95% sont en transit sur les pays de l'hinterland. Selon les statistiques de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects du Bénin, sur 4 538 VO ayant pris départ de Cotonou pour le Niger entre mai et juin 2006, seulement 2 856 sont parvenus à la douane de Malanville, porte de sortie du pays sur le Niger. Ces déficits constatés à leur arrivée à la frontière montrent bel et bien de fausses déclarations sur la destination qui en réalité n'ont pas quitté le territoire national et qui sont mis en consommation sur le territoire national ou orientés vers autres destinations qui alimentent le parc automobile du transport collectif. Les micro-entreprises de transport assurant le trafic entre Cotonou et Porto-Novo ont bénéficié de cette importation dont la valeur moyenne à l'achat est d'environ 2950 florins soit 885000FCFA.

3.1.5. L'échec des entreprises publiques de transport en commun compensé par le secteur artisanal

Selon les travaux de Gansari (2010) et Akpaki et al. (2012), la résolution des problèmes de déplace-

ment par les pouvoirs publics dans les années 1970 s'est traduite par la création des sociétés de transport collectif urbain et interurbain de personnes : la Société des Transports du Zou (SOTRAZ), la société des transports de l'Ouémé (TRANS-OUEME), la société des transports du Mono (SOTRAMO) pour le transport interurbain d'une part et de la Régie Autonome des Transports Urbains de Cotonou (RATUC), la Régie des Transports de la Province de l'Atlantique (RTPA) et la Société des Transports de la Province de l'Atlantique (STPA) pour le transport urbain d'autre part. Malheureusement, dès les années 80 l'échec de cette politique et les actions engagées ajoutées à la crise économique, au chômage des jeunes ainsi qu'au délabrement des infrastructures routières ont favorisé l'essor de l'informel dans le secteur des transports. Les tentatives récentes des sociétés telles que ALBATROS, AUTOBUS des années 1990 à Cotonou, exploitant des bus ont échouées comme dans le cas de certaines villes (Accra, Dar-es-Salaam, Kampala, Kigali et Lagos) où les populations ont complètement abandonné le service par grands autobus, elles se tournent maintenant exclusivement vers le transport par minibus privés, largement informel (Kumar et Barrett, 2008). Ces crises sectorielles ont entraîné l'apparition des micro-entreprises artisanales de transport collectif dont les plus remarquables assurent la liaison Cotonou-Porto-Novo. Les promoteurs de ce transport sont pour la plupart du temps des jeunes qui n'ont autres activités que le transport dont ils dépendent entièrement.

3.1.6. Dynamisme des micro-entreprises de transport dans le doublet urbain Cotonou – Porto-Novo

Ce dynamisme dépend du rôle des acteurs, de leur savoir-faire et de la capacité de la flotte assurant le trafic

3.1.6.1. Rôle des acteurs de promotion des micro-entreprises privées de transport collectif

Ce secteur implique plusieurs acteurs regroupant conducteurs, propriétaires de véhicules ou chef d'entreprises, apprentis, racoleurs et syndicats.

Selon les enquêtes de terrain, les conducteurs sont majoritairement des jeunes béninois âgés de

14 à 40 ans, très tôt déscolarisés (47% ont le niveau primaire et 21%, le niveau secondaire sans avoir dépassé la classe de quatrième) ou analphabètes (30% n'ont mis pieds à l'école) décrochent très tôt le permis de conduire après apprentissage de la conduite sur le tas dès le bas âge.

Après la formation, ils se font employer par les chefs d'entreprises au service desquels ils mettent leur savoir-faire: ce sont des conducteurs salariés. Au côté de ceux-ci, il existe une autre catégorie de conducteurs : les conducteurs-propriétaires ou propriétaires-conducteurs qui représentent 26% des conducteurs interrogés, qui, après avoir été des conducteurs-employés ont consentis de nombreuses années d'efforts pour s'acheter leurs propres matériels roulants. Ils n'emploient pas de conducteurs mais conduisent eux-mêmes leurs véhicules. Dans ce second cas, les matériels roulants sont souvent bien entretenus.

Les propriétaires de véhicules ou chef d'entreprises sont d'âge un peu avancé (entre 50 et 70 ans) et pour la plupart d'anciens chauffeurs. Mais il existe également des propriétaires qui exercent des activités principales autres que le transport et qui acquièrent le matériel pour s'investir dans ce secteur. Ainsi, les chefs d'entreprise interviewés sont constitués de 47% d'anciens conducteurs, 23% d'opérateurs économiques, 14% de commerçants et 9% de fonctionnaires. Leur parc matériel peut varier entre un (01) et plusieurs véhicules selon leur capacité financière. Ils peuvent par conséquent en tant que chefs d'entreprise, employer plusieurs conducteurs en fonction de leur parc mobile.

Plusieurs organisations corporatives sont créées parmi lesquelles l'Union des Conducteurs de taxis interurbains du Bénin (UCTIB), le Syndicat National des conducteurs et transporteurs du Bénin (SYNA-COTRAB). Cependant, 80% des conducteurs interrogés déclarent n'appartenir à aucun syndicat sauf les propriétaires et les propriétaires-conducteurs qui se réunissent en leur sein pour élire les responsables syndicaux. Selon la déclaration des conducteurs, les syndicats ne jouent pas le rôle qui est le leur ; mais réduisent leur fonction à la simple collecte des cotisations exorbitantes de 2500 F par jour d'exploitation, à la perception des droits de chargement sur les gares qui s'élèvent à 900 F/chargement d'un véhi-

cule. Mais il faut noter que les véhicules appartenant aux responsables sont privilégiés dans les tours. En effet, le chargement de deux voitures de conducteurs ordinaires est intercalé par celui d'un véhicule du responsable de parc. Ainsi, ils peuvent faire 03 à 05 voyages par jour pendant que les véhicules des autres n'en font qu'un ou trois tout au plus.

Les racoleurs ne sont ni propriétaires de véhicules, ni conducteurs, parfois des gens qui avaient exercé une fois le métier de conducteur mais qui pour des raisons de santé ou d'accident de circulation sont devenus invalides. Ils sont les hommes de main des conducteurs et se positionnent aux points d'arrêts ou à la lisière des parcs pour chercher des passagers au conducteur de tour. Ils sont rémunérés à 500 F par chargement dès que le véhicule de 18 ou 20 places fait le plein en passagers.

Relations contractuelles entre propriétaires et conducteurs Souvent inexistant par écrit entre l'employeur et l'employé, le contrat prend plusieurs formes.

Dans la première forme, le propriétaire fixe un montant hebdomadaire que le conducteur devra lui verser régulièrement. En retour, il perçoit un salaire qui représente environ 10% du montant versé au chef d'entreprise. Selon l'état du matériel roulant, le chauffeur verse par jour un montant qui peut varier entre 10 000 et 12 000 FCFA, soit environ 336 000 FCFA par mois. En retour, l'employé perçoit un salaire mensuel qui peut varier entre 15 000 et 30 000 FCFA, soit environ 10% du montant versé au propriétaire par mois. Toutefois, les dépenses pour la maintenance du véhicule sont laissées à la charge du conducteur lorsqu'il s'agit des petites pannes. Mais les pannes graves requièrent l'intervention du propriétaire. En cas d'arraisonement, les pénalités ne sauraient être déduites du montant à verser au chef d'entreprise.

Dans la seconde forme, le véhicule devient la propriété du conducteur après qu'il l'ait exploité pendant plusieurs années au seul profit du propriétaire. En effet, le propriétaire fixe un montant que l'exploitant du véhicule devra lui verser à la fin de chaque semaine. Ce versement hebdomadaire est respecté durant toute la durée du contrat qui peut varier entre 18 mois et 03 ans voire au-delà selon l'état du matériel roulant au début du contrat. Dans

ce type de contrat, le conducteur ne bénéficie pas des émoluments de la part du propriétaire mais se débrouille pour joindre les deux bouts durant toute la durée du contrat. Pour un tel contrat, les conducteurs prennent grand soin du matériel roulant.

Le contrat peut également prendre la forme d'une œuvre sociale. Ainsi, le propriétaire laisse le matériel roulant à un parent qui l'exploite. Dans ce type de contrat, le propriétaire ne tient pas rigueur aux comptes ; le transport n'étant pas sa principale source de revenus. Un tel contrat vise à venir en aide à un parent en difficulté. Il convient de rappeler que dans ce cas, le matériel roulant est généralement dans un état de dégradation poussé, caractérisé par des pannes répétées.

Pour l'ensemble des conducteurs interrogés, 65% ont opté pour la deuxième forme du contrat pour la simple raison que c'est le conducteur qui gère l'état du véhicule à son profit.

3.1.6.3. Types de matériels roulant et offre du service de transport collectif

La flotte utilisée par les micro-entreprises pour le transport collectif est constituée à 99% de matériel roulant acquis dans l'âge des véhicules d'occasion en provenance des pays d'Europe et d'Asie et dont la capacité varie entre 05 et 20 places (véhicules légers et minibus). Nos investigations ont montré qu'elle est composée de camionnettes de marques Peugeot J5 (50%), Renault (20%), Citroën C25D série 2 (10%), Volkswagen (5%), Toyota (5%) et de Peugeot 504 familial et 505 (10%). La prédominance de marque Peugeot dans la flotte se justifie par le fait qu'elle est plus résistante à supporter la charge et l'état de route et aussi la maintenance de cette marque est mieux maîtrisée par les mécaniciens spécialistes à Porto-Novo. La figure 2 présente la répartition des véhicules de transport selon leur capacité.

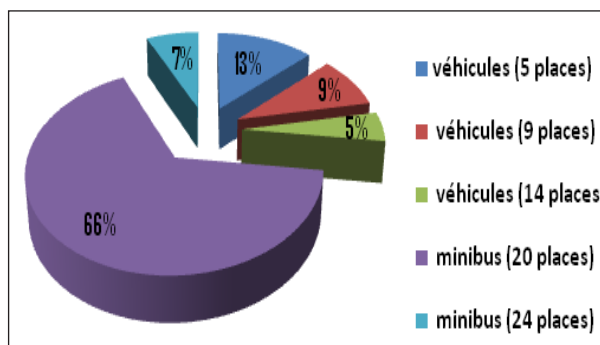


Figure 2 : Répartition des véhicules de transport selon leurs capacités.

Source : Enquêtes de terrain, juillet 2015.

Les minibus de 20 places représentent 66% de la flotte suivis respectivement des véhicules de 24 places (13%) et 09 places (9%). Ce choix opéré par les utilisateurs se justifie par le simple fait que lors d'un seul voyage ils peuvent déplacer un grand nombre de passagers pour compenser le faible coût social pratiqué, les faux frais de route et du pont de péage mais aussi leur capacité à transporter des bagages. Cela répond bien aux conditions sociales des citoyens à faibles revenus qui représentent plus de 80% de l'effectif de la population et qui n'ont souvent pas la possibilité de s'acquérir un moyen de déplacement personnel (HCGC, 2009). Plus la capacité du véhicule est importante, plus la rentabilité est maximale. Les petits véhicules ont un revenu journalier relativement faible en raison du nombre de places disponibles. Mais cela est souvent compensé par le transport des produits pondéreux tels que les gros sacs de maïs et les cartons de produits manufacturés qui ont leur prix à part.

Outre le transport en commun, 38% de ces flottes étudiées offrent également des possibilités de transport de circonstance (cérémonies diverses) les jeudis et les week-ends qui sont par excellence des jours de réjouissance et de diverses cérémonies au Bénin.

L'équipage navigant varie en fonction de la capacité en nombre de passagers du matériel roulant.

Pour les petits véhicules notamment les 05 et 09 places, il est réduit au chauffeur seulement qui récupère au départ l'argent auprès des passagers. Par contre, pour les minibus de 20 places, il se compose de

conducteur et de son apprenti qui fait également office de racoleur à tous les points d'arrêts le long du trajet.

Les enquêtes ont révélé que plus de 65% des entreprises considérées ne possèdent qu'un seul matériel roulant, non acquis à l'état neuf mais de seconde main en raison de son faible coût. Les plaques d'immatriculation de séries récentes que portent ces véhicules ne témoignent guère de leurs âges.

Les minibus qui transportent par trajet 14 à 18 passagers soit le double de la capacité d'un petit véhicule de 09 places sont apparus sous l'ingéniosité des transporteurs. En effet, pour rentabiliser le véhicule, ces entreprises enlèvent les sièges d'origine pour faire fabriquer 04 banquettes métalliques recouvertes de mousse pouvant prendre 4 passagers chacune. Cette stratégie développée est illustrée par la photo ci-après.



1



2



3



4

Planche 1 : Conditions du chargement et points d'embarquement hors parc des minis bus sur l'axe

Prise de vue : Allagbé, juillet 2015

La photo 1 montre le réaménagement de l'intérieur d'un véhicule dans le bus de prendre plus de passager. Sur la photo se voit un chargement hors gabarie d'un mini bus effectuant la ligne pendant que les photos 3 et 4 illustrent les points d'arrêt fictifs sur l'axe.

Outre les 16 passagers assis à l'arrière, 02 autres sont installés à côté du chauffeur, soit au total 18 passagers. Cette stratégie développée par les micro-entreprises augmente le nombre de voyageurs de 07, ce qui accroît les recettes d'environ 64%. Les bagages des voyageurs selon leur taille, leur poids et leur nature sont rangés sous les banquettes ou sur le toit du véhicule. En périodes pluvieuses, les colis disposés sur le toit sont recouverts d'imperméables.

3.1.7. Points d'exploitation sur l'axe Cotonou-Porto-Novo et Politique de prix

Plusieurs gares routières sont impliquées dans le trafic Cotonou- Porto-Novo.

Dans la ville de Porto-Novo les départs et les arrivées sont organisés prioritairement sur les parcs

de : Ouando, Adjarra-docodji, Saints Pierre et Paul, gare routière centrale, Katchi et Dangbéklounon.

A Cotonou, c'est du parc triangulaire de Tokpa et de celui communément appelé « *ponglo* » (sous le pont) puis du carrefour Sacré-Cœur à Akpakpa que sont lancés les tours.

De tous les parcs, ce sont ceux de Dantokpa (Cotonou) et de Ouando (Porto-Novo) qui sont les plus importants de par le nombre de véhicules qui les fréquentent en raison de leur position géographique localisée à proximité des dits marchés qui sont d'excellents fournisseurs de clients (passagers) aux entreprises de transport. De ces parcs sont lancés une moyenne respective de 60 et 100 véhicules les jours ordinaires. Les jours de marché, ces valeurs atteignent au moins leur double. Bien souvent, lorsqu'à leur départ les véhicules ne font pas le plein, ils doivent marquer des arrêts aux différents carrefours du tronçon jusqu'à prendre le dernier passager.

Les tarifs pratiqués varient selon la capacité du matériel roulant. Ainsi pour le trajet Cotonou- Porto-Novo, les petits véhicules (05 et 09 places) perçoivent 700 F ou 800 F CFA pendant que les minibus de 20 places, 500 F CFA. Toutefois ces prix peuvent être influencés à la hausse par le coût du carburant et/ou l'état du réseau routier.

Quant au coût de transport des colis, il varie selon la taille, le poids et la nature de l'objet. Pour fidéliser leurs clients surtout les commerçants et commerçantes qui leur confient des colis pour transfert, les chauffeurs se montrent courtois et accueillants vis-à-vis d'eux. Lorsqu'il s'agit d'un courrier, 46% de conducteurs laissent le choix à l'expéditeur de payer le montant voulu. Ce qui met ce dernier dans une situation d'embarras, car il arrive souvent qu'il paie un montant supérieur à celui que lui aurait demandé le conducteur en temps normal. Par contre, 30% des conducteurs prennent un montant compris entre 200 et 300 F CFA. S'agissant d'un colis de moins de 20kg, le prix peut osciller entre 400 et 600 F CFA. Pour les colis de plus de 20 kg, le coût d'acheminement peut atteindre 1000 F CFA.

Par ailleurs, 36% des conducteurs interviewés prennent invariablement le prix de transport d'un voyageur, qu'il s'agisse d'un courrier ou d'un sac de maïs de 100 kg.

Mais certains chauffeurs pour éviter les problèmes de pertes de colis n'offrent pas les services de transport de bagages.

En somme, au regard des autres services connexes au transport de passagers, le conducteur se tire d'affaire pour les contrats les moins contraignants qui le lie au propriétaire.

3-2 PROBLEMES DES MICRO-ENTREPRISES DE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'AXE COTONOU-PORTO-NOVO

Les problèmes sont d'ordre organisationnel, technique et social.

3.2.1 Des promoteurs compromis par des charges légales et illicites

Les micro-entreprises de transport en commun dans l'exercice de leur activité sont confrontées à des difficultés diverses et variées. Les conducteurs sont soumis à des charges fiscales et des charges ordinaires. En matière de charges fiscales, il s'agit de la Taxe Unique sur les Transports Routiers pour le transport de personnes, les taxes payées à la mairie et aux syndicats de transport des villes où elles stationnent, l'assurance dont la valeur dépend du type de véhicule, la visite technique, la patente.

Les charges ordinaires couvrent l'achat des pièces de rechanges, la vidange, le carburant, les faux frais de route.

Ces taxes sont pour la plupart à la charge du conducteur et le propriétaire du véhicule n'intervient que pour payer les taxes strictement liées au véhicule. La figure 3 présente les dépenses auxquelles fait face un conducteur dans l'exercice de son activité.

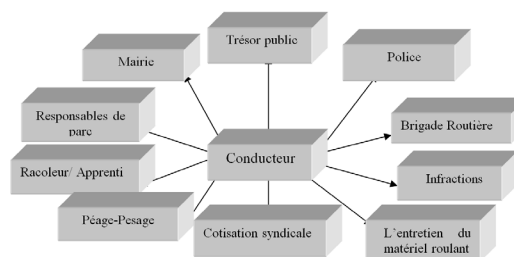


Figure 3 : Charges légales et illégales supportées par un conducteur sur l'axe Cotonou- Porto-Novo.

Source : Enquêtes de terrain, juillet 2015

Cette multitude de taxes constitue un manque à gagner pour le conducteur qui est déjà très mal payé. Ceci oblige certains conducteurs (42% interrogés) à faire de l'excès de vitesse et des dépassements pros- crits par le code de la route en vue de rallier les deux villes autant de fois avant la fin de la journée pour améliorer leur revenu. Ce qui a pour corollaire la congestion et la survenue des cas d'accidents, embouteillage, encombrement, perte de temps aux usagers de la voie. La création anarchique de nouveaux parcs de stationnement due à l'inorganisation des micro-entreprises de transport en commun et la mauvaise gestion des gares routières par les responsables syndicaux, sont autant de dérèglementations qui faussent la poursuite de l'intérêt collectif au profit d'une logique marchande (Mboukou Mboungou, 2009).

3.2.2. Un parc automobile défectueux confronté à l'impératif de surcharge

Comme partout ailleurs en Afrique subsaharienne, les moyens assurant le transport routier sont acquis sur les parcs de véhicules d'occasion. Le nombre d'années d'exploitation par les néo-propriétaires en complément de ce qu'ils avaient effectué sur les routes de leur pays d'origine fait qu'ils sont âgés de 15 à 25 ans pour la majorité. Sur le parc automobile desservant les deux villes, les enquêtes révèlent que 80% des matériels ont en moyenne 15 ans d'âge, ce qui accroît la fréquence des pannes et par conséquent diminue la rentabilité.

La forte demande des passagers et le coût de transport relativement à la portée de la petite bourse des usagers obligent les populations à s'engouffrer pour la demi-heure du trajet entre les deux villes. L'inexistence d'alternative d'autres modes de transport collectif fait que les véhicules assurant la liaison sont généralement surchargés. Pour le minibus de 20 places comporte 16 passagers qui occupent 04 banquettes parallèles fixées dans le véhicule à raison de 04 passagers par banquette. A côté du conducteur sont installés deux autres passagers. A ce nombre s'ajoute l'apprenti. Dans le petit véhicule de 09 places, 02 passagers sont à côté du chauffeur ; 04 au milieu et 03 ou 04 à l'arrière. Le petit véhicule de 05 places prend 02 voyageurs à l'avant avec le chauffeur et 04 à l'arrière.

Dans chacun des cas ci-dessus présentés, la surcharge est évidente reconnue par 66% des passagers interrogés et le conducteur en est conscient de payer les frais de corruption à la vue des policiers, des routiers avant la destination.

Par ailleurs, l'excès de passagers à côté du conducteur ne facilite pas la manœuvre du véhicule et expose tous les passagers à des risques d'accidents. Aussi, l'apprenti à bord du minibus est généralement debout, accroché à la portière avec la tête hors du bus ou assis blotti contre la portière.

3.2.3. De Cotonou à Porto- Novo, une offre de transport confrontée au vice des conducteurs peu courtois

Les peines du voyageur commencent dès son arrivée sur le parc. Par ordre d'arrivée, les passagers choisissent leur siège à l'intérieur du véhicule. La durée du chargement peut varier en fonction de la rareté ou l'affluence de la clientèle. Ainsi, il peut durer 15 à 20 minutes. Durant ces longues minutes, les premiers passagers attendent impatiemment les derniers à bord du véhicule dont les vitres sont généralement condamnées ou parfois remplacées par des matières non transparentes telles que des tôles, des contre-plaqués. Ceci crée une forte chaleur à l'intérieur du véhicule. Mais le passager est contraint d'y rester au risque de perdre sa place. Après chargement, la sortie du véhicule du parc peut durer 5 à 10 minutes en raison de la foule compacte caractéristique des parcs situés à proximité des marchés.

Au cours du voyage, le conducteur se soucie très peu des conditions difficiles dans lesquelles sont mis les passagers à bord, fesses en diagonale, serrés les uns contre les autres sans effectuer le moindre mouvement. Il marque très souvent des arrêts tant qu'il en exprime sans présenter les moindres excuses aux occupants. Parfois c'est à mi-chemin qu'il vous annonce son itinéraire et sa destination alors qu'avant de vous embarquer vous lui avez fait part de votre destination. Pour éviter que ça ne dégénère, il procède au transbordement avec un autre conducteur qui va à votre destination mais sans exiger de vous autre coût supplémentaire supplémentaires. Dans le cas échéant, il vous amène à sa destination et vous vous débrouillez pour le reste

et cela se termine par des injures. Cette situation se remarque sur l'itinéraire Cotonou-Porto-Novo puisqu'il existe au moins six parcs d'embarquement ou à destination dans la ville à Porto-Novo pendant que Cotonou en dispose que deux prioritairement et dans la même aire géographique.

4- DISCUSSIONS

Contrairement aux résultats de Godard (2007) pour lesquels dans les villes en développement où le système de transport collectif fait apparaître deux modes d'organisation et d'exploitation complètement antagonistes, les villes du Bénin voient seulement apparaître l'existence d'un secteur artisanal privé qui évolue quasiment dans l'informel. Malgré que le secteur regroupe plusieurs organisations corporatives des acteurs directement impliqués dans la mobilité interurbaine au Bénin, très peu d'entre eux y adhèrent au risque d'être soumis aux obligations associatives, ce qui ne permet pas de disposer du nombre exact de véhicules assurant la liaison sur cet axe, ce qui justifie bien le caractère informel de l'activité. Les opérateurs privilégient la rentabilité du trafic à la qualité du service offert, ce qui fait accorder moins d'entretien aux matériels roulants qui exposent les usagers, contrains à ce mode de transport, à de nombreux problèmes. Ces problèmes sont similaires à ceux identifiés par Faye (2014), Akpaki et al (2012), Compaoré (2010), Diagana (2010), Gansari (2010), Mboukou Mboungou (2009), dans leurs travaux sur les métropoles ouest africaines (Cotonou, Lomé, Ouagadougou, Abidjan, Dakar, Nouakchott) sur le transport urbain entre le centre-ville et les périphéries. Mais dans le cadre spécifique de cette étude dans le doublet urbain Cotonou-Porto-Novo, les problèmes de mobilité se posent entre deux villes aux fonctions complémentaires qui échangent quotidiennement entre elles, services, ressources humaines, innovations, flux divers, potentiels économiques et administratifs. Ces échanges sont mus aujourd'hui par l'existence d'un seul mode de transport, le transport routier qui reste insuffisant pour répondre aux besoins accrus de mobilité des populations citadines en perpétuelle augmentation. Pour rendre l'accessibilité plus facile aux populations aux revenus faibles et rapprocher davantage les deux pôles, il faudra forcément mettre à contribution un organisme issu de la coopération

intercommunale qui dans ses projets de desserte territoriale va mieux organiser le secteur et promouvoir compte tenu du système lagunaire qui caractérise les deux villes, le transport par l'eau comme c'est le cas sur la lagune Ebrié à Abidjan qui assure la liaison intra, extra et interurbaine (N'guessan, 2010).

CONCLUSION

Les mobilités interurbaines sont devenues un fait majeur dans les déplacements intérieurs des territoires au moyen de plusieurs catégories de matériels roulants. Le système de transport assurant la desserte entre les villes métropoles et celles secondaires d'une part et entre les villes secondaires d'autre part dans les pays en développement est artisanal en l'absence du transport public collectif. La croissance démographique exponentielle de la ville de Cotonou et l'attrait du développement des activités du tertiaire entre Cotonou et Porto-Novo ont entraîné la forte demande des populations en transport, donnant naissance aux micro-entreprises privées de transport collectif qui exercent dans l'informel. La problématique de la mobilité quotidienne entre ces deux villes se traduit par le manque de corrélation entre une demande qui ne cesse d'augmenter et une offre qui ne cesse de se dégrader assurant les déplacements de populations dans des conditions difficiles. Il est donc nécessaire et impérieux d'agir dans le contexte d'une coopération intercommunale afin de mieux organiser le secteur en intégrant tous les acteurs dans un cadre formel propre (convention) pour offrir aux populations un transport collectif adéquat, accessible et durable.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AKPAKI J., ALLAGBE B. S., VIGNINOU T. et al. (2012) : Essor des sociétés de transport en commun au Bénin : cas de ATTA ET DE Confort Lines sur l'axe Cotonou-Parakou, *in mélanges en l'honneur du Professeur Alfred Comlan MONDJANAGNI*, UAC/FLASH/DGAT, pp 373-392.
- COMPAORE G., (2010) : Mobilité et modalités de transport à Ouagadougou, *in Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 135-168.

- DIAGANA Y., (2010) : Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation .Thèse de doctorat en géographie, Université de Rennes 2, France, 486 p.
- DORIE E., TAFURI C., et AGOSSOU N., (2013) : Porto-Novo dans l'aire métropolitaine littorale du sud-Bénin : quelles dynamiques citadines ? in *Christine Mengin et Alain Godonou, Porto-Novo : patrimoine et développement*, EPA, Sorbonne, pp 109-135
- DEZERT R., (1976) : Les activités tertiaires, leur rôle dans l'organisation de l'espace. Tome 2, CDU-CEDEX, Paris, 162 p.
- FAYE D., (2014) : Urbanisation et dynamique des transports "informels" et mobilité dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Tabou, Thiès et Saint-Louis. Thèses de doctorat en géographie, Université de Michel Montaigne, Bordeaux III, 270 p.
- GANSARI S., (2010) : Les transports routiers au Bénin : état des lieux et défis, in *Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 105-133.
- GODARD X., (2002) : Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif. Karthala, Paris, 408 p.
- GODARD X., (2007) : La complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique « mobilité et développement », AFD, Paris, pp 48-64.
- HCGC (2009) : Quelle gouvernance pour le développement du secteur privé au Bénin ? Acte du forum national annuel de concertation, Bénin, 199 p.
- KUMAR A., BARRETT F., (2008) : Coincés dans les embouteillages : le transport urbain en Afrique. Banque Mondiale et SSATP, 10 p.
- MBOUKOU MBOUNGOU D., (2009) : Exploitation des transports urbains collectifs au Congo-Brazzaville : enseignements et réflexions sur une dichotomie entre logique marchande et logique normative de service public. Annales de l'Université Marien NGOUABI, 10 (2), pp 51-62.
- N'BESSA B., (2013) Le doublet Porto-Novo/Cotonou : un développement urbain conditionné par l'économie et la politique, in *Christian Mengin et Alain Godonou « Porto-Novo : patrimoine et développement »*, EPA, Histoire de l'art-19, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, pp 63-80.
- N'BESSA B., (1997) : Porto-Novo et Cotonou (Bénin) : origine et évolution d'un doublet urbain. Thèse de doctorat d'Etat Es- Lettres, Université de Bordeaux III, 456 p.
- N'GUESSAN H. J. K., (2010) : Transports lagunaires et développement économique et social : le cas de la lagune Ebrié à Abidjan, in *Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 59-76.
- PERRET C., (2002) ; Le commerce des véhicules d'occasion au Benin ; problématique régionale et impacts nationaux. Economie Régionale série *échanges régionaux*. 94 p.

LES ELECTIONS LOCALES DE 2013 EN CÔTE D'IVOIRE ENTRE PERTE D'INFLUENCE DES PARTIS POLITIQUES ET TRIOMPHE DES INDEPENDANTS

KOUADIO Adou François¹: adoufrancois@yahoo.fr

KRA Kouadio Joseph²: krajoseph@yahoo.fr

KOFFI Yéboué Stéphane Koissy²: koyestekoi@yahoo.fr

1- Université Félix Houphouët-Boigny, IGT, Abidjan (Côte d'Ivoire)

2- Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo (Côte d'Ivoire)

RÉSUMÉ

Cet article est une analyse géographique et politique des élections locales de 2013 en Côte d'Ivoire. Il est le fruit d'enquêtes menées auprès des militants des partis politiques et d'analyse de la cartographie électorale et des élections locales du 21 avril 2013 et des partielles du 21 juillet 2013. Ces élections sont marquées par l'émergence sans précédent des candidats indépendants à qui les populations confient une grande partie de la gestion des collectivités territoriales. Cette émergence des indépendants au détriment des candidats des partis politiques, traditionnellement vainqueurs, traduit la volonté des citoyens de changer les mauvaises pratiques en matière de gouvernance des territoires décentralisés. Ces résultats électoraux sont un message politique adressé aux partis politiques.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, candidats indépendants, élections locales, partis politiques, territoires décentralisés

ABSTRACT

This article is a geographical and political analysis of local elections of 2013 in Côte d'Ivoire. It is the fruit of surveys carried out near the militants of the political parties and of analysis of the electoral cartography and the local elections of 21 April 2013 and of partial of July 21 2013. These elections are marked by emergence without precedent of the independent candidates to whom them populations entrust most of the management of the local authorities. This emergence of independent against candidates of political parties, traditionally victorious, translated the will of the citizens to change the bad practices as regards governance decentralized territories. These electoral results are a political message addressed to the political parties.

Keywords: Côte d'Ivoire, independent candidates, local elections, political parties, decentralized territories

INTRODUCTION

Depuis 1980, la Côte d'Ivoire s'est lancée dans une dynamique de démocratisation marquée par des élections municipales dans le cadre de la décentralisation¹. De 1980 à 1990, cette décentralisation s'est déroulée dans le cadre du parti unique. À partir du 30 avril 1990, la restauration du multipartisme a créé les conditions d'une compétition entre les partis politiques pour le contrôle des municipalités.

Les résultats de ces élections locales sont considérés par les partis politiques comme un test, voire le reflet de leur ancrage sur le paysage politique national. En outre, ces élus partisans constituent des sources de financement pour leur formation politique. De 1980 à 2002, les élections locales se limitaient seulement aux scrutins municipaux. À partir du 7 juillet 2002, la décentralisation en Côte d'Ivoire va se consolider par l'élection des conseillers généraux à la tête de cinquante-six (56) départements décentralisés. Contrairement aux communes, l'expérience des conseils généraux fut de courte durée. Dans la perspective d'évolution de la politique de décentralisation et surtout de la prise en compte des besoins d'envergure des populations, les conseils généraux ont fait place aux régions décentralisées à la suite des élections du 21 avril 2013.

Conformément aux textes portant sur l'organisation du territoire ivoirien aujourd'hui, la commune et la région sont les deux types de collectivités décentralisées. Ainsi, le pays compte cent-quatre-vingt-dix-sept (197) communes et trente-une (31) régions.

Les élections présidentielles de 2010 se sont achevées par la double victoire démocratique et militaire du candidat Alassane Ouattara issu du Rassemblement des Républicains (RDR) et de la coalition du Rassemblement des Houphouëtistes pour la Démocratie et la Paix (RHDP). Le peuple ivoirien a été appelé à choisir les animateurs officiels du développement local à travers les élections municipales et régionales de 2013. Le choix des élus locaux est

décisif pour la matérialisation d'une démocratie à la base. Les partis politiques de par leur enracinement ont une forte emprise sur les élections locales depuis quasiment trois décennies. En témoigne, les résultats des élections municipales et départementales de 2001 et 2002 en Côte d'Ivoire. Les partis politiques significatifs notamment le FPI (Front Populaire Ivoirien), le PDCI (Parti Démocratique de Côte d'Ivoire) et le RDR (Rassemblement Des Républicains) ont respectivement obtenu aux municipales 33 ; 60 et 63 communes contre 38 pour les candidats indépendants (Commission Electorale Indépendante, 2001 et 2002). Aux élections départementales, ce sont successivement 18 pour le FPI, 18 pour le PDCI et 10 pour le RDR contre 8 seulement pour les indépendants. Cependant, les dernières consultations locales de 2013, communale et régionale, montrent un succès sans précédent des indépendants au détriment des partis politiques. Comment expliquer cette recomposition des territoires locaux ? Cette préoccupation scientifique interpelle car l'on note une absence de ressources scientifiques sur la question des indépendants aux élections locales. L'objectif de cet article est d'analyser la régression progressive des partis politiques au niveau des élections locales. Notre conviction est que les populations locales veulent des agents de développement.

MÉTHODOLOGIE

L'objectif de la contribution est d'analyser la régression progressive des partis politiques au niveau des élections locales. La collecte des données s'est faite au moyen de deux techniques : la recherche documentaire et l'enquête de terrain.

La recherche documentaire nous a permis de consulter les travaux antérieurs portant sur la question de la démocratie locale. Elle a consisté également à collecter les données dans les archives de la Commission Electorale Indépendante (CEI). Les informations recherchées portent sur résultats des élections municipales (1991 ; 1996 ; 2001 et 2013), départementale (2002) et régionale (2013). Elles sont relatives aux résultats des scrutins électoraux notamment le taux de participation, le pourcentage des suffrages obtenus par les différents partis politiques ou groupements.

¹ Loi 78-07 du 9 janvier 1978 portant institution des communes de plein exercice ;
Loi 80-1180 relative à l'organisation municipale,
Loi 80-1181 portant régime électoral et loi 80-1182 portant statut de la ville d'Abidjan

Les enquêtes de terrain ont été réalisées par le biais des guides d'entretien auprès des responsables locaux des partis politiques ou groupements politiques significatifs (PDCI, FPI, RDR, RHDP) et des candidats indépendants. Les communes enquêtées ont été choisies sur la base des résultats des élections municipales de 2001 et de 2013 où le phénomène des indépendants est plus marqué. Ce sont 20 communes inégalement réparties sur le territoire : 7 au nord, 3 au centre, 4 à l'ouest, 2 à l'est et 4 au Sud du pays.

Quant aux régions, les résultats de 2013 ont guidé notre choix. Ont été retenues, les 6 où les indépendants ont triomphé, soit 19,35% des régions ivoiriennes. Ce sont les régions du Moronou, de l'Agneby-Tiassa, des Grands ponts, du Béré et du Bafing.

Les entretiens ont porté, pour les partis politiques, sur les critères de choix des candidats et les raisons de leur échec. Concernant les indépendants, les échanges se sont axés sur les motivations de leur candidatures et les déterminants de leur réussite.

I- LES ENSEIGNEMENTS D'UNE DÉFAITE DES PARTIS POLITIQUES AUX ÉLECTIONS MUNICIPALES FACE AUX CANDIDATS INDÉPENDANTS

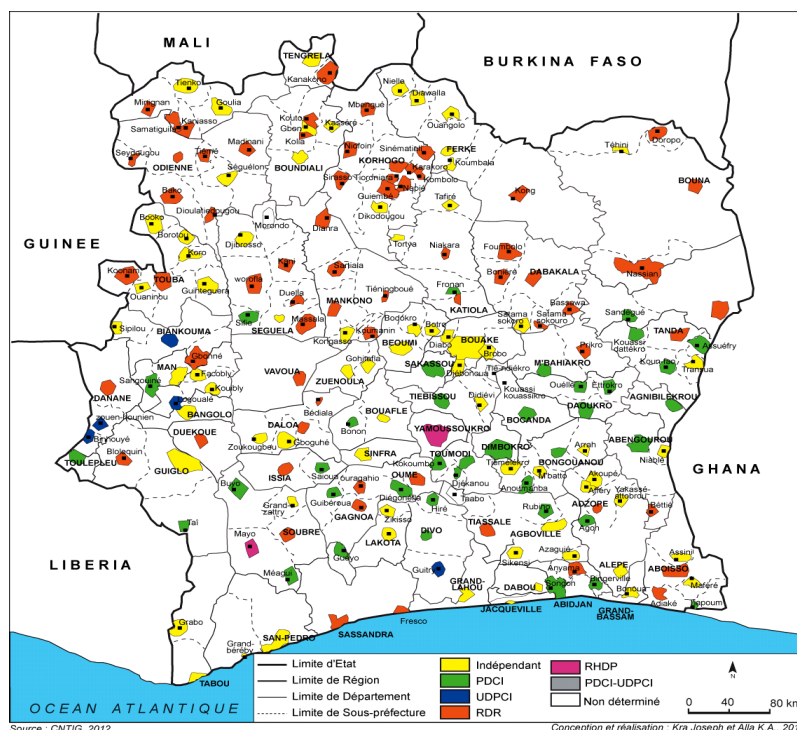
Les candidats indépendants ont infligé une lourde défaite aux partis politiques aux dernières élections municipales. L'analyse géographique et politique de cette situation inédite est importante pour comprendre l'évolution de la démocratie locale et de la décentralisation considérée comme l'une des politiques majeures de l'aménagement du territoire et du développement local en Côte d'Ivoire.

Cette analyse repose sur la répartition géographique des territoires communaux gagnés par les candidats indépendants, les déterminants et les conséquences de la nouvelle géopolitique communale. Elle permet également de déterminer l'origine et l'identité de ces indépendants.

I-1 LES DETERMINANTS DE LA VICTOIRE INHABITUELLE DES CANDIDATS INDÉPENDANTS

La victoire des candidats indépendants aux élections municipales marque une rupture dans le paysage géopolitique de la Côte d'Ivoire. Aux précédentes élections municipales du 25 mars 2001, les partis politiques contrôlaient 81 % des communes du pays. La situation a radicalement changé en 2013. Sur les 197 communes dans lesquelles les élections municipales se sont déroulées le 21 avril 2013, la Commission Electorale Indépendante (CEI) a validé les résultats électoraux dans 194 municipalités. Ainsi, sur les 194 municipalités réparties sur l'ensemble du territoire, les candidats indépendants se sont appropriés 72 soit 37,11 % des communes. Les formations ou coalitions politiques du pays - le RDR, le PDCI (Parti Démocratique de Côte d'Ivoire), l'UDPCI (Union pour la Démocratie et la Paix en Côte d'Ivoire), le MFA (Mouvement des Forces d'Avenir), le RHDP - se partagent 126 communes selon la répartition suivante : le RDR avec 65 communes soit 33,51 %, le PDCI avec 49 soit 25,26 %, l'UDPCI est vainqueur dans 5 communes soit 2,58 % et le RHDP dans 3 soit 1,55 %. La carte 1 de répartition des communes par parti ou groupements politiques montre la prédominance des indépendants aux élections municipales. Cette carte montre que l'influence politique des indépendants couvre l'ensemble du pays et celle du RDR les savanes du Nord à majorité Sénoufo et Malinké et, quelques grandes villes de la zone forestière. Le PDCI se contente essentiellement des communes du "V" Baoulé et de quelques localités à dominance Akan de l'Est du pays. Les indépendants ont donc une assise géopolitique plus nationale que les partis politiques.

Carte 1 : Répartition des communes par parti ou groupements politiques



Même les élections partielles organisées plus tard dans 3 communes et raflé par le RDR n'ont pas modifié en profondeur la donne politique. Les candidats indépendants restent en tête avec 72 communes soit 36,54 %. C'est près du double par rapport aux municipales de 2001 au cours desquelles les indépendants ont obtenus 38 communes (voir tableau 1).

Tableau 1 : Statistiques comparatives des élections municipales en 2001 et 2013

Formations ou groupements politiques	Elections municipales du 25 mars 2001 validées dans 195 communes		Elections municipales du 21 avril 2013 validées dans 194 communes		Bilan des élections municipales du 21 juillet 2013 dans 197 communes	
	Nbre de communes	%	Nbre de communes	%	Nbre de communes	%
PDCI	60	30,77	49	25,26	49	24,87
FPI	33	16,92	-	-	-	-
RDR	63	32,30	65	33,51	67	34,01
PIT	1	0,51	0	0	0	0
UDPCI	-	-	5	2,58	5	2,54
RHDP	-	-	3	1,55	3	1,52
Indépendants	38	19,48	72	37,11	72	36,54
Taux de participation	39,40 %		36,44 %		36,40 %	

Source : Commission Electorale Indépendante (CEI), 2013

Le vide politique laissé par La Majorité Présidentielle (LMP) d'alors et surtout l'absence du FPI (Front Populaire Ivoirien) de Laurent Gbagbo qui a boycotté les élections municipales a ouvert un grand "boulevard politique" aux candidats indépendants. Déjà aux élections présidentielles de 2010, sur 14 candidats 7 étaient parrainés par les partis politiques et 7 ont participé en tant que candidats indépendants soit 50 %. La peur, la crainte et le complexe d'infériorité politique des citoyens face aux candidats des partis politiques ont disparu. Si au niveau national des candidats indépendants ont eu le courage politique de se mesurer aux grands candidats des partis politiques, le phénomène va se poursuivre au niveau régional et communal. Ainsi, sur un total 664 listes de candidats aux municipales, les indépendants sont au nombre de 346 soit un taux de participation de 52,11 %. Sur les 197 communes, les indépendant se sont présentés dans 169 communes soit 85,78 %. Pourquoi, cette forte participation des candidats indépendants ? Forte participation qui explique en partie leur victoire.

Les indépendants ont compris que les partis politiques ne remplacent pas le peuple souverain. Ils sont convaincus que les électeurs ne sont pas prisonniers des mots d'ordre de ces partis. Le "suivisme moutonnier" d'antan est en train de prendre fin avec une nouvelle conscience politique qui prend forme. C'est ainsi que, faisant fi des injonctions de l'ancien parti au pouvoir, plusieurs dizaines de candidats FPI ont fait campagne sous l'étiquette des « indépendants ». De même, de nombreux candidats RDR ou PDCI n'ayant pas obtenu l'investiture de leurs bureaux politiques respectifs sont également allés aux élections en tant qu'« indépendants » (Bouquet, Kassi-Djodjo, 2014). Les grandes batailles internes aux partis pour les investitures ont souligné l'attachement à une forme de gérontocratie qui perdure et paralyse tout mouvement de renouvellement des élites (Bouquet, Kassi-Djodjo, 2014). C'est à cette forme gérontocratique ancrée dans les esprits que les candidats indépendants se sont attaqués en se présentant aux élections. Comme si les indépendants en rupture de ban avec leurs partis respectifs ont fait sienne l'idée balzacienne selon laquelle le plus grand malheur d'un parti politique dont les idées

sont déjà taxées de vieillesse, c'est d'être représenté par des vieillards. Cette carence démocratique des partis politiques africains a été perçue par un auteur. « Les partis politiques ont, en Occident, une immense légitimité : ils ont contribué à construire nos identités nationales et incarnent des intérêts sociaux respectés. Rien de tel n'a pu se créer en Afrique » (Rocard, 2013).

Ainsi, la lassitude politique des dix (10) années de crise militaro-politique et surtout la crise postélectorale, l'absence du FPI et de la LMP aux municipales, le manque de professionnalisme et la gestion gérontocratique voire pseudo-monarchique des partis ont réduit le capital de confiance entre partis politiques et citoyens. Ces citoyens ont compris la nécessité de mettre à la tête des municipalités des développeurs, de véritables agents de développement qui se soucient de leur sort et non de mauvais gestionnaires parachutés par des partis politiques. Comme les candidats indépendants, ces citoyens prennent leur indépendance pour s'affranchir de la colonisation politique des partis au niveau local. Ces candidats indépendants ont longtemps préparé leur victoire en posant des actions concrètes de développement et en étant régulièrement à l'écoute des problèmes électeurs.

Aussi, dans plusieurs communes le choix des candidats s'est fait au sommet par les directions nationales des partis politiques. Ce n'est donc pas le choix de la base par des primaires comme cela se passe le plus souvent dans les démocraties occidentales. On assiste ainsi à un conflit entre le choix du sommet et celui de la base. Or c'est la base qui vote. Donc en se libérant des contraintes des directions nationales des partis politiques, des candidats non investis par ces partis en phase avec la base se sont déclarés indépendants pour briguer les postes de conseillers municipaux. Par ailleurs, la démographie électorale dominée à plus de 70 % par les jeunes de 18 à 35 ans, l'émergence de jeunes cadres dynamiques à l'écoute des électeurs de la base expliquent en grande partie la victoire des candidats indépendants. A cet effet, les hautes directions des partis politiques ont été incapables d'anticiper sur des risques et surprises politiques futurs quant aux choix anti-démocratiques des candidats. Elles ont sous-estimé la détermination des électeurs de

la base. Ces électeurs ont compris qu'ils doivent prendre leur destin en main. Et ce, d'autant plus qu'on n'a jamais vu, nulle part, de développement parachuté ni de développement à moteur externe (Rocard, 2003). Autrement dit le développement est endogène donc vient de la base. Si les partis politiques admettent l'idée selon laquelle les stratégies de développement de l'Afrique ne doivent pas être imposées de l'extérieur par l'Occident, ils ne doivent pas également décider du sort des populations locales aux directions nationales des partis.

Peut-être que les stratégies des partis politiques n'ont pas été écoutées. La passion politique a pris le pas sur la raison. Avec l'emprise de réseaux sociaux et des décideurs politiques, les comportements des électeurs ont profondément changé. Il est évident que ces partis n'ont pas recours à l'éthologie humaine comparée en politique, c'est-à-dire, l'étude comparative des comportements et mentalités dans les sociétés humaines divisées en partis politiques. Cela explique plus ou moins certaines surprises désagréables comme l'échec dans la commune de Séguéla au nord du pays du Secrétaire Général par intérim du parti présidentiel, le RDR, seraient évitées en écoutant la base, socle de tout parti politique.

Dans la circonscription électorale de Séguéla, le RDR a gagné aux élections présidentielles avec 87,9 % des suffrages exprimés. Pourquoi le secrétaire par intérim du RDR, le numéro deux du parti, perd donc aux municipales dans cette circonscription ? Cette défaite est à rechercher dans les traits fondamentaux des formations politiques ivoiriennes. Dans les gènes et la genèse de leur création, plusieurs formations ne sont pas le fruit d'un projet de société cohérent et républicain. Ce sont généralement la volonté de mettre fin au lourd héritage et aux frustrations politiques du parti unique d'antan, et le régionalisme qui ont présidé à la création des partis politiques. A cet effet, les remarques de Kouï (2007) sont sans ambiguïté : « Depuis l'avènement du multipartisme en avril 1990, un vertige s'est emparé du pays (...) Les masses populaires de Côte d'Ivoire attendaient légitimement de l'ouverture démocratique un changement qualitatif de leurs conditions de vie. Elles ont été plutôt l'objet d'une intoxication systématique à travers une idéologie simpliste de « ralliement » régional voire ethnique. »

Ces partis sont devenus plus des machines de conquête des pouvoirs centraux et locaux que des instruments de développement. Que dire de la gestion de ces partis en général ? Avec une classe politique vieillissante, ces partis politiques souffrent d'un déficit démocratique interne. Il n'y a pas de cohésion entre les idées du sommet et celles de la base. Le sommet utilise ses pouvoirs de décision pour imposer ses choix à la base par des manipulations politiques, des diversions subtiles et des stratégies obliques. A cet effet, il faut admettre que des pressions sont exercées sur des candidats pour qu'ils se retirent des élections municipales sous peine de sanction pour indiscipline. Mais la base, l'arme politique majeure, consciente de sa force ne va pas toujours suivre les injonctions ou instructions anti-démocratiques de la haute direction nationale du parti. Le faible poids du FPI et du PDCI dans la zone et la stature du candidat du RDR, n'ont pas suffi pour que le RDR gagne les élections municipales. Cette défaite politique du RDR dans cette citadelle normalement imprenable est un message politique fort adressé pas seulement aux RDR mais à toutes les directions nationales des formations politiques notamment le PDCI et le FPI.

L'échec local des partis politiques n'est-il peut l'expression d'un mécontentement, d'une colère politique à prendre en compte dans les batailles politiques locales futures ? Pour les citoyens, l'amélioration de leurs conditions de vie peut s'opérer sans le parrainage d'un parti politique.

I-2 LA VICTOIRE DES INDÉPENDANTS COMME EXPRESSION DE L'ÉCHEC DE LA POLITIQUE DE DÉCENTRALISATION CONDUITE PAR LES PARTIS POLITIQUES

Le bilan des partis politiques dans la conduite du développement communal est en grande partie celui de la décentralisation. Ce bilan est généralement négatif. De 1980 à 2001, les municipalités gérées par les partis politiques n'ont pas amélioré de manière significative les conditions de vie des populations. Ainsi, l'échec des partis politiques aux municipales n'est autre que l'expression de l'échec de décentralisation conduites par les partis politiques. En effet, après plus de trois décennies de communalisation, on

constate une mauvaise gouvernance des collectivités locales et une assise fiscale et économique faible. A cet effet, les conclusions d'un auteur sont sans équivoque. « Dans la conjoncture économique actuelle, les déficits d'investissements risquent fort de perdurer, d'assombrir davantage le paysage de nos villes et surtout, de donner un argument supplémentaire à ceux qui pensent qu'au plan de l'aménagement du territoire, l'expérience communale est un échec. On constate, à l'examen de la situation financière des communes, que la capacité d'investissement est partout faible, même à Abidjan où les budgets ont l'apparence d'être suffisants » (Hauhouot, 2002). Cette faiblesse de la capacité d'investissement des communes ivoiriennes a été attestée par des recherches à Kounahiri et à Soubré, principal pôle de production de la richesse cacaoyère du pays. « La ventilation des investissements en fonction des postes de dépenses permet de dégager qu'aucun investissement n'a été effectué dans les équipements des services économiques de 2007 à 2009 dans la commune de Kounahiri. Tandis que dans la commune de Soubré, le taux d'investissement est décroissant. Il passe de 6,1% à 5,7% respectivement en 2007 et 2008, avant de s'annuler en 2009 » (Koffi et Kra, 2014). Ces travaux scientifiques ont montré le peu d'empressement des élus locaux à créer des richesses pour assurer leur autonomie financière. Ces communes dépendent des subventions de l'Etat. Ce qui est contraire à l'esprit de la décentralisation.

Par conséquent, les communes restent sous-équipées et le niveau de vie des populations est faible (le taux de pauvreté de 48,9% à 46,3 % en 2015 selon la Banque Mondiale). Aussi, le niveau de participation des populations au développement est-il très insuffisant pour déclencher des dynamiques locales. Les partis politiques plus soucieux de leur victoire que du niveau de participation des populations au développement local. C'est pourquoi, ils accueillent volontiers les indépendants qui décident de revenir à la « maison ». Ainsi, note-t-on 28 ralliements des indépendants aux partis politiques.

Mais ces ralliements aux partis politiques des indépendants victorieux après les municipales ne cachent pas l'échec des partis et la crise de confiance entre les directions des partis et les populations.

Malgré leur courage politique, il faut admettre que ces ralliements montrent que ces indépendants sont des vrais-faux ou des faux-semblants indépendants. En réalité, comme aux élections présidentielles et législatives de 2008 au Ghana, les élections municipales et régionales de 2013 en Côte d'Ivoire ont montré que les régions-bastions ont à nouveau démontré leur fidélité aux grands partis (Greig, 2009). Ainsi, à la suite de ces ralliements, le RDR qui se positionne comme le parti qui contrôle plus de municipalités (voir tableau 2). Malgré ces ralliements au niveau communal, les indépendants se rapprochent du nombre de municipalités d'un parti comme le PDCI qui a dirigé le pays pendant près de 40 ans.

Tableau 2 : Bilan des élections municipales après le contentieux électoral et les ralliements

Formations ou groupements politiques	Bilan des élections municipales du 21 avril et des partielles du 21 juillet 2013 dans 197 communes		Nombre de ralliements de conseils municipaux ou perdus après les élections municipales	Bilan global des élections municipales dans les 197 communes du pays après les contentieux électoraux et les ralliements	
	Nombre de communes	%		Nombre de communes	%
PDCI	49	24,87	-1	48	24,36
FPI	-	-	-	-	-
RDR	67	34,01	+29	96	48,73
PIT	0	0	-	0	0
UDPCI	5	2,54	0	5	2,54
RHDP	3	1,52	+1	4	2,03
Indépendants	72	36,54	-28	44	22,35
Taux de participation	36,40 %		-	36,40%	

Source : *Commission Electorale Indépendante (CEI), 2013*

Les citoyens qui ont compris qu'ils ne sont pas otages des partis politiques veulent faire une autre expérience en choisissant les indépendants. Ces indépendants souvent issus de certains partis politiques savent qu'ils sont totalement redevables à la base et non à la direction du parti qui les ont lâchés alors qu'ils sont populaires. Ils sont donc obligés de mener des actions de développement communautaire pour renforcer, consolider leur assise ou ancrage politique car le candidat du même parti ayant échoué compte gagner aux prochaines consultations. Dans la conscience politique populaire, les indépendants sont une force politique avec laquelle il faut compter. Le message est clair. Si le militant n'aime pas le choix du parti, il vote pour le candidat indépendant qui est issu de son parti qu'il préfère et qui a le courage de se présenter. Les populations veulent dire qu'elles ont fait le choix de l'amélioration de leurs conditions de vie. Elles veulent choisir des maires soucieux du développement local.

Les indépendants sont devenus une sorte de parti politique anonyme auquel les populations peuvent avoir recours. La transparence du scrutin est également un facteur d'incitation qui a encouragé les indépendants à se présenter dans la mesure où les fraudes sont très limitées. Cette victoire des

candidats indépendants est la preuve de la transparence des municipales en Côte d'Ivoire. La preuve que l'exécutif n'a pas interféré pour « rectifier » des résultats défavorables à certains leaders du RDR (Bouquet, Kassi-Djodjo, 2014). En réalité, le recul du pouvoir exécutif est lié à la détermination des militants sur le terrain politique.

Dans ce contexte, dans une vision de prospective électorale nationale, des candidats indépendants très soutenus, au projet de société novateur et aux moyens logistiques et financiers importants, peuvent être vainqueurs aux élections présidentielles.

Cette nouvelle conjoncture ou configuration politique va emmener les indépendants à plus d'effort de développement capables de transcender les clivages politiques. Ce qui va de plus en plus renforcer leur emprise politique sur les territoires communaux et obliger les partis politiques à revoir leurs stratégies de conquêtes des territoires municipaux et même du pouvoir d'Etat.

Les indépendants n'affûtent-ils pas leurs armes politiques au niveau des communes pour gagner les élections régionales et pourquoi pas le pouvoir d'Etat aux élections présidentielles ? La fin du "triumvirat" Bédié-Gbagbo-Ouattara ouvre de véritables

perspectives politiques prometteuses aux candidats indépendants si les partis politiques ne prennent pas de bonnes et sérieuses dispositions démocratiques pour endiguer ce phénomène.

II- LE TRIOMPHE DES PARTIS POLITIQUES MAIS UNE PERCÉE SIGNIFICATIVE DES INDÉPENDANTS AUX ÉLECTIONS RÉGIONALES

Les régions décentralisées ont été créées par le décret présidentiel du 28 septembre 2011 en remplacement des conseils de départements. Ce sont donc de nouvelles collectivités décentralisées qui doivent permettre une meilleure répartition des investissements publics pour lutter contre les disparités

régionales et les inégalités sociales. La nouveauté de ces entités, l'étendue du territoire à développer, l'importance des moyens financiers et logistiques à déployer n'ont pas permis à plusieurs candidats de tenter une aventure politique aux risques politiques et financiers difficiles à maîtriser. Ainsi, sur un total de 83 listes de candidats, on dénombre 39 listes de candidats indépendants soit un taux de participation de 46,99 %. Les candidatures indépendantes se sont manifestées dans 22 régions décentralisées sur les 31 soit un taux de couverture de 70,97 %. C'est le RDR qui a remporté le plus grand nombre de régions avec 11 régions soit 35,48 % suivi de la coalition du Rassemblement des Houphouëtistes pour la Démocratie et la Paix (RHDP) avec 9 régions soit 29,03 %.

Tableau 3 : Bilan des élections régionales après le contentieux électoral et les ralliements

Formations ou groupements politiques	Bilan des élections régionales du 21 avril et des partielles du 21 juillet 2013 dans les 31 régions décentralisées		Nombre de ralliements de conseils régionaux ou perdus après les élections régionales	Bilan global des élections régionales du pays après les contentieux électoraux et les ralliements	
	Nbre de régions	%		Nbre de régions	%
PDCI	4	12,90	0	4	12,90
FPI	-	-	-	-	-
RDR	10	32,36	+1	11	35,48
PIT	0	0	0	0	0
UDPCI	1	3,23	0	1	3,23
RHDP	9	29,03	0	9	29,03
PDCI-UDPCI	1	3,23	0	1	3,23
Indépendants	6	19,35	-1	5	16,13
Nombre d'électeurs inscrits	3 876 074				
Votants	1 706 537				
Taux de participation	44,03%				

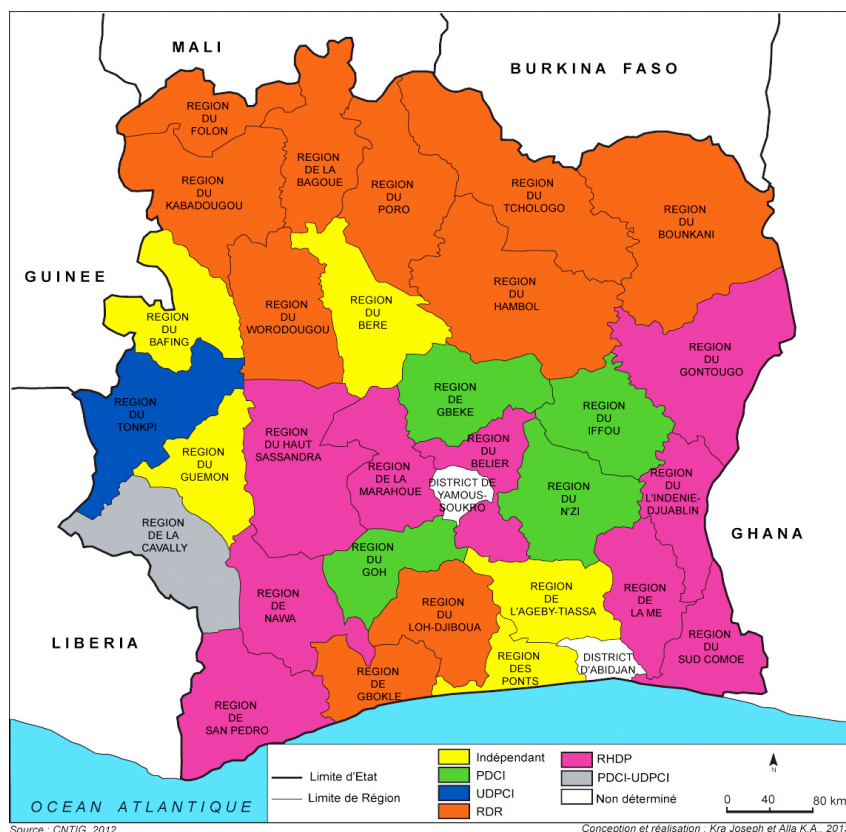
Source : Commission Electorale Indépendante (CEI), 2013

La carte 2 ci-après montre que les candidats indépendants sont une force politique régionale et nationale. Après le RDR, ces candidats indépendants ont obtenu plus de régions que le PDCI resté

relativement maître du jeu au Centre du pays. Ce sont les victoires du RHDP qui donnent au PDCI une existence régionale à l'Est et à l'Ouest où plusieurs municipalités a été conquises par le RDR. Ces

élections confirment l'ancrage du RDR au Nord où ce parti politique a effacé tous autres partis. Cette victoire du RDR, parti au pouvoir, repose sur une stratégie de participation des hauts dignitaires du parti aux élections régionales et des moyens financiers et logistiques importants. Avec la participation des ministres et autres membres des hautes directions des partis aux élections régionales, les risques de

confiscation de la décentralisation par le pouvoir central sont importants (Gentil, Husson, 1996). Le pouvoir central place ses hommes pour contrôler les régions décentralisées aux budgets importants. Les élus régionaux participent au financement des activités de leurs partis politiques respectifs avec les rémunérations qu'ils obtiennent.



Carte 2 : Répartition des régions par parti ou groupement politiques

S'il est vrai que le nouveau découpage du territoire national en trente (31) régions est l'expression d'un aménagement volontariste du territoire national, il n'en demeure pas moins que ce découpage repose sur des calculs politico-électorales savamment planifiés. Lequel découpage étant l'œuvre du ministère de l'intérieur appuyée et validée par un décret présidentiel sans consultation du parlement. C'est

presqu'une tradition en Afrique et particulièrement en Côte d'Ivoire de tailler sur mesure un découpage électoral qui profite au parti au pouvoir. L'effet de la victoire du RDR aux élections présidentielles, la mobilisation et le volontarisme des militants du RDR, le nouveau découpage régional et l'absence du Front Populaire Ivoirien (FPI) expliquent la victoire du parti présidentiel, le RDR, aux régionales.

CONCLUSION

Les élections municipales et régionales couplées du 21 avril 2013 ont été marquées par la percée victorieuse des candidats indépendants. S'il est vrai que les ralliements politiques ont permis dans la forme au RDR d'avoir la majorité des communes et des régions décentralisées, dans le fond ces élections boycottées par le FPI de Laurent Gbagbo, traduisent une volonté de dépolitisation des élections municipales et régionales. Les candidats indépendants marquent donc désormais les territoires décentralisés qui ne sont plus la chasse-gardée des partis politiques. A travers ces élections, les militants des partis politiques et les populations lancent un message politique fort aux gouvernants locaux. C'est le signe d'une transformation progressive des schémas mentaux, transformation qui oblige les vainqueurs issus des partis politiques à plus d'effort s'ils ne veulent pas subir le sort de leurs collègues vaincus par les candidats indépendants.

Ces indépendants sont constitués de fractions issues de partis et de groupes aux intérêts aussi bien concurrents que contradictoires. Il en existe des indépendants de trois sortes. D'abord, ceux issus du RDR, sont opposés au FPI, concurrents du PDCI et opposés aux autres indépendants constituent un groupe de personnes que le RDR a refusé d'investir. Ayant gagné les élections contre des caciques choisis de leur parti et rejeté par leurs bases, les indépendants du RDR sont révélateurs d'un malaise sournois. Ils prouvent par leur élection que les choix des candidats de la direction du RDR ne vont toujours pas dans le sens de la démocratisation interne. Ces indépendants confirment la nécessité de renouveler les instances du principal parti au pouvoir. Ils prouvent que toutes les indisciplines ne sont pas mauvaises dans un parti de gouvernement car on peut désobéir avec raison ou se soumettre à tort, tout est dans les raisons mobilisables.

Ensuite, les indépendants du PDCI montrent que si le vieux parti national ne sort pas de ses différentes défaites, il ira allègrement vers les seconds rangs nationaux, puis vers un rabougrissement où l'étroitesse de son bastion électoral le prépare à dormir longtemps dans ses anciens lauriers. Des indépendants issus du PDCI ont sans doute bénéficié d'un report de voix présumées abstentionnistes du FPI.

Enfin, les indépendants non issus du RDR et du PDCI, sont soit des militants du FPI en phase avec les militants de base qui ont souhaité dans leur grande majorité leurs candidatures. Les indépendants non issus des partis politiques ne sont pas nombreux. La typologie de ces différents indépendants montre qu'il est difficile pour eux de créer une force politique cohérente pour conquérir le pouvoir d'Etat. Ces derniers n'ont pas été en mesure de constituer une véritable alternative aux structures politiques comme le FPI, RDR ou PDCI, qui conservent malgré tout de sérieuses implantations nationale.

Dans deux ans certainement, le retour du FPI dans le jeu politique local devrait contraindre les partis ou groupements politiques (PDCI, RDR, RHDP) ayant participé et gagné ces élections à plus de professionnalisme dans la gouvernance communale et régionale s'ils souhaitent rester les maîtres du jeu politique et le fer de lance du développement dans les collectivités territoriales en Côte d'Ivoire.

BIBLIOGRAPHIE

- BOUQUET C., KASSI-DJODJO I., (2014) : « Les élections locales 2013 en Côte d'Ivoire : des malentendus subsistent sur l'exercice de la démocratie », in la revue *EchoGéo*, pp. 1-11
- GENTIL D., HUSSON B., (1996) : « La décentralisation contre le développement local ? », in Rapport 1996 de l'Observatoire permanent de la Coopération française, IRAM, Desclée de Brouwer, Paris, pp. 59-92
- GREIG I., (2009) : « Elections 2008 au Ghana : esquisse de géographie électorale, entre permanences et recompositions », in la revue *EchoGéo*, pp. 1-9
- HAUHOUCOT A., 2002 : « Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire », Abidjan, Collection Essai, Editions Universitaires de Côte d'Ivoire, 380 p
- KOFFI Y. S., KRAK. J., (2014) : « Orientation des dépenses d'investissement et autonomie financière dans les communes de Côte d'Ivoire : cas de Kounahiri et de Soubré », in ANYASA, *Revue des Lettres et Sciences Humaines*, no 1, Université de Lomé, pp.52-61
- KOUI T., (2007) : « Multipartisme et idéologie en Côte d'Ivoire: Droite, Centre, Gauche », Paris, Editions l'Harmattan, 225 p.
- ROCARD M., (2003) : « Le développement de l'Afrique, affaire de volonté politique », S.E.R./Études, Tome 398, pp. 21-31