THESE DE DOCTORAT

Pour obtenir le grade de docteur en Géographie de

NANTES UNIVERSITE

ET

DE L'UNIVERSITE FELIX HOUPHOUET-BOIGNY

ECOLE DOCTORALE N° 604

Sociétés, Temps, Territoires

Spécialité : *Gouvernance, Aménagement et Planification des espaces littoraux et maritimes*

Par

Emile Aurélien AHUA

Littoralisation et urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 27 Juin 2024

Unité de recherche : Littoral Environnement Télédétection Géomatique (LETG), UMR 6554, CNRS France

Rapporteurs avant soutenance :

Yolande BERTON-OFOUEME, Professeure titulaire, Université Marien-N'gouabi (Congo-Brazzaville)

Amadou DIOP, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)

Composition du Jury :

Co-directeur de thèse : **Michel DESSE**, Professeur des universités, Nantes Université (France)
Co-directrice de thèse : **Céline Yolande KOFFIE-BIKPO**, Professeure titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Présidente du Jury : **Irène KASSI-DJODJO**, Professeure titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Rapporteurs : **Yolande BERTON-OFOUEME**, Professeure titulaire, Université Marien-N'gouabi (Congo-Brazzaville)

Amadou DIOP, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)

Examinateurs : **Yvanne BOUVET**, Maître de Conférences, Université de Bretagne Occidentale (France)

Florent GOHOUROU, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa (Côte d'Ivoire)

Patrick POTTIER, Maître de Conférences, Nantes Université (France)

Expert invité : **Méké MEITE**, Professeur titulaire, Président de l'Université Polytechnique de San-Pédro (Côte d'Ivoire)

Dédicace :

Je dédie cette thèse :

A toute la famille AHUA

Qui a été d'un soutien sans limite

A Marlène Obrou

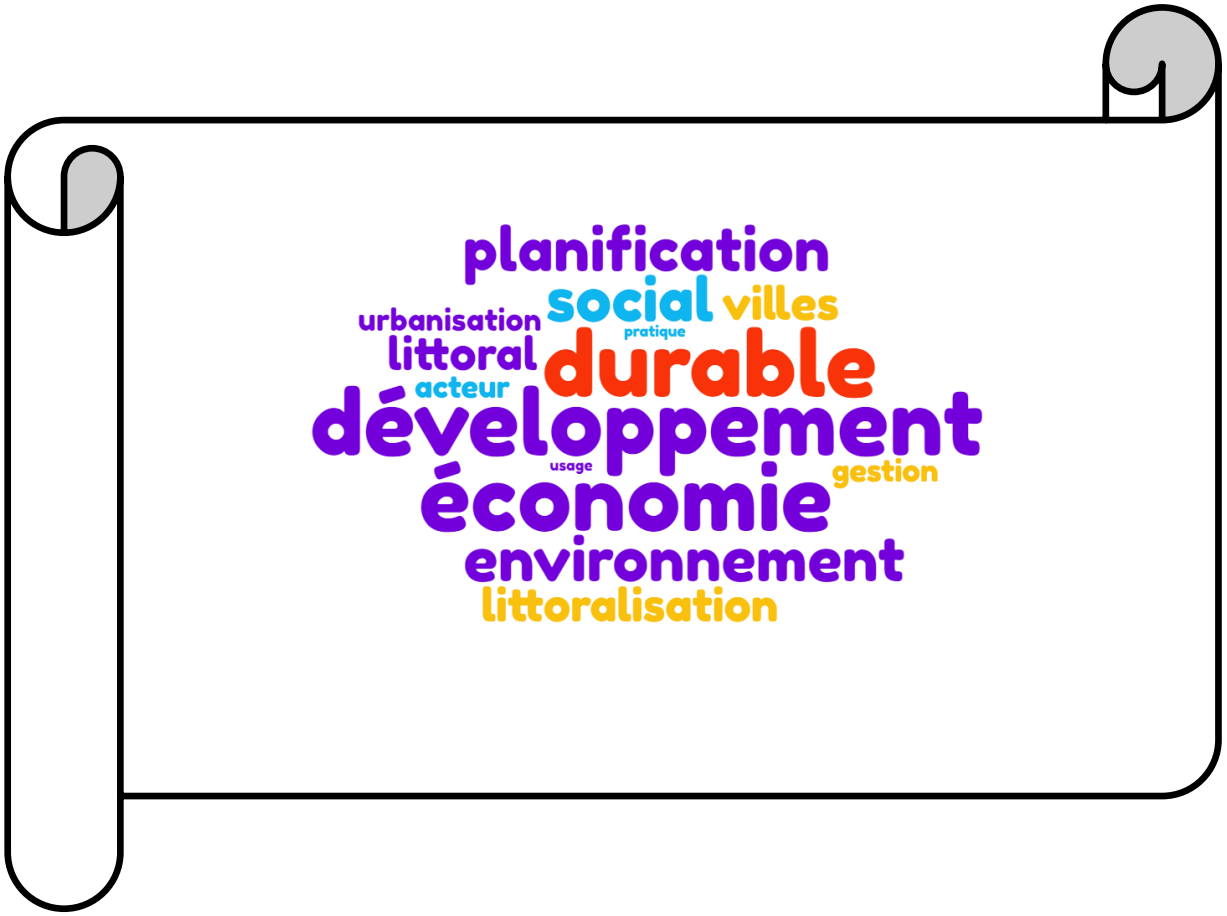
Qui a fait preuve de patience et de persévérance

Merci pour ce beau cadeau (Mathys-Nolan)

A ces personnes qui ont cru en moi

« La géographie est tout d'abord une intelligence de l'espace…… Le géographe est ambitieux et modeste. Ambitieux car il a pour champ de recherche l'ensemble du monde. Modeste car il sait que beaucoup d'autres spécialistes ont le même matériau, et qu'il doit donc mieux préciser quels sont son terrain, son angle d'attaque, son objet propre. (…). La reconnaissance et la connaissance du géographe portent sur des lieux, des territoires ; mais inséparables des personnes qui y vivent, les produisent et les reproduisent en les changeant. »

Roger Brunet, Le déchiffrement du monde, Belin, 2001, p. 8.



Remerciements :

Cette étude est le fruit de quatre années de recherches, d'expérimentations, d'expériences, de difficultés et de passions. Son achèvement n'a été possible que par l'apport et l'aide de plusieurs personnes. Même si le travail de thèse est souvent appréhendé comme un produit personnel, il faut souligner que c'est aussi une conjoncture d'efforts collectifs. C'est donc l'occasion pour moi d'exprimer ma gratitude à toutes ces personnalités qui ont œuvré pour la construction de cet édifice intellectuel.

1. A mes codirecteurs de thèse :

En premier lieu, mes remerciements se tournent vers mes directeurs de thèse qui n'ont ménagé aucun effort pour que ce travail puisse aboutir à son achèvement.

Merci au professeur Michel Desse, directeur sortant de l'école doctorale Science de la Mer et du Littoral, pour son humanisme, sa simplicité, et son accueil chaleureux au sein du laboratoire LETG. Il a été continuellement à mes côtés pour faciliter mon intégration. A chacune de mes sollicitations pour signature de document, pour nos mobilités, pour la recherche de financement ou pour tout autre question sur mon travail, il a toujours répondu présent. Ses qualités humaines, son humilité, son humanisme, ses expériences scientifiques et sa volonté de transmettre le savoir ont été d'une utilité importante pour moi.

Merci au professeure Céline Bikpo, directrice de l'Institut de Géographie Tropicale de l'Université de Cocody (IGT), présidente de l'Association des géographes de Côte d'Ivoire et présidente des CTS SHS des universités du *CAMES* en Côte d'Ivoire, pour sa disponibilité, son ouverture, son aide, et ses conseils avisés. Une enseignante humble, dynamique et méthodique sur le plateau de la géographie ivoirienne. Au regard de ses qualités intellectuelles et humaines, travailler sous sa supervision était un véritable challenge pour moi et un défi sans précédent. En elle, j'ai retrouvé à la fois une directrice et une mère.

A travers la documentation mise à notre disposition, à travers leurs conseils, critiques, et remarques constructives, leurs directions scientifiques m'a permis non seulement de perfectionner au fur et à mesure ce travail mais aussi m'a permis de comprendre l'esprit de la recherche. En ces quelques lignes, je leur exprime ma reconnaissance, ma satisfaction ainsi que ma profonde gratitude pour avoir accepté de codiriger cette thèse. Merci pour leur accompagnement, pour la qualité de leurs remarques et pour le temps qu'ils ont bien voulu consacrer pour la lecture de ce travail.

2. A mon encadrant du Master :

A la suite de mes codirecteurs, mes remerciements se formulent à l'endroit du Professeur Florent Gohourou, maître de conférences et Chef du Département de Géographie de l'Université de Daloa. Directeur du groupe de recherche PoSTer. Un enseignant qui est pour moi un père, un mentor, et qui a bien voulu que je puisse effectuer ma thèse en format cotutelle. Du début jusqu'à la fin de cette œuvre, il a été à mes côtés. Ses conseils, ses orientations ainsi que son soutien moral et financier ont été toujours d'actualité. Je lui exprime par cette occasion qui m'est donnée ma fierté et ma reconnaissance d'avoir été sous sa direction depuis ces années. Enfin, ses orientations pédagogiques et méthodologiques ainsi que ses conseils de père ont été indéfectible pour mon insertion dans la communauté scientifique.

3. Aux membres du jury de soutenance et aux membres CSI :

Merci aux membres du jury et membres de mon CSI qui ont accepté de donner de leur temps en apportant leur expertise pour l'amélioration de la qualité de ce travail. Leur regard extérieur a été d'un apport très certains. Merci au professeur Pottier Patrick (Nantes Université), avec qui j'ai eu des discussions très vives qui m'ont aidé dans l'évolution de mon travail. Merci aux Professeur(e)s Méké Meïté (Président de l'Université de San-Pédro), Irène Kassi (Université Félix Houphouët Boigny), Yolande Berton Ofoueme (Vice-présidente de l'Université Marien N'gouabi, Congo Brazzaville), Amadou Diop, (Université Cheick Anta Diop, Sénégal), et Yvanne Bouvet (Université de Bretagne Occidentale, France).

4. Aux enseignants chercheurs et au corps doctoral :

Je tiens à remercier tous nos maîtres, nos ainés et nos collègues qui ont été toujours près de moi à travers leurs orientations, encouragements, conseils et leurs aides. Ils ont su donner de leur temps pour la perfection de ce travail et ont été toujours à l'écoute de mes attentes. Leurs observations et commentaires ont été d'une grande importance. Merci aux Professeur.e.s Adaye Akoua, Gouaméné Didier, Wali Christian et Ndjambou Léandre. Aussi, aux docteur.e.s Koné Ismaël, Emmanuel Gozoua, Soualiho Aladji, Séri Maréchal, Maxime Kramo, Patrick Kouadio, Alexis Kouamé, Brahim Vounsoumba, Secou Oumar, Assiba Ohoussa, Ondo Ze , Mivy Mombo, Yasmina Karambiri , Elina Ango-Obiang, Boubacar Moussa, Gora Dia et Sidy Fall. Merci aux amis doctorants notamment ceux du laboratoire *LEGT* de Nantes Université pour leur accueil, sympathie et franche collaboration durant ces années de travail. Ensemble, nous avons rigolé, déstressé, et mené le combat de la science dans une bonne ambiance.

Je tiens à remercier mes collègues du Réseau Africain des Jeunes Chercheurs en Science du Territoire (RAJeC-STer), avec lesquels j'ai partagé des mots d'encouragements. Merci spécial à Monsieur Laurent Pourinet pour l'aide dans la réalisation des cartes.

5. A ma famille :

Mes remerciements s'adressent aussi à mes parents respectifs. Il s'agit entre autres de mon père Missa Pascal Ahua et de ma mère Affoué Adèle Ehouman, et de tous mes frères et sœurs. Leur soutien moral, spirituel et financier a fortement participé à ma formation académique, humaine et intellectuelle. Mention spéciale à Marlène Obrou pour son soutien, sa patience et ses prières.

6. A mes proches, amis, et connaissances :

Je tiens à remercier vivement toutes ces personnes qui n'ont pas hésité à nous accueillir lors de nos différentes mobilités internationales notamment en France, au Bénin, au Togo, et au Ghana, et dans les différentes villes de la Côte d'Ivoire. Une pensée pour Dr Bénié Kouamé, Eugène Assanvo et son épouse, Eba Catherine, Constance Kouakou, Crépin Sahué, Noukate Serge, Dimitri Armel Yao, Evariste Gabo, Elio Pierre, Eric Marion, Malick Koné, Harison Kouassi, Patrice Kangah, Prisca Ogui et son époux, Eklou Gilles, Hervé Louguitibe, Ambroise Troveh, Arséne Goli, Ambroise Danguy, Cosette Boti. Merci à M. Doukouré pour les relectures de mon manuscrit. Merci aux Pères Calixte Koulaté et Mian Stephane du clergé catholique.

7. Aux différentes autorités et aux populations locales :

Je tiens à remercier le gouvernement ivoirien pour avoir financé cette thèse.
Je remercie l'ensemble des populations que nous avons enquêté car elles ont su nous témoigner de leur confiance et pour certains beaucoup de leur temps. Merci aux élus locaux, aux acteurs des collectivités locales et aux organismes professionnels des différents sites d'enquête pour avoir répondu favorablement et volontiers à mes sollicitations.

8. A tous et à toutes :

Au terme de cette série de remerciement, notre seul regret sera de ne pas pouvoir citer exhaustivement toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de cet édifice scientifique. Sans oublier les « oubliés », que tous et toutes, trouvent ici le témoignage de ma reconnaissance. Du fond du cœur, je demande à l'être suprême Dieu de vous bénir abondamment pour tos vos faits et gestes. *L'aventure continue !*

SOMMAIRE

DEDICACE : ... 1

REMERCIEMENTS : ... 3

SOMMAIRE ... 6

INTRODUCTION GENERALE ... 13

LA LITTORALISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES : ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET FAIT D'ACTUALITE ... 14
POURQUOI UNE THESE SUR LA LITTORALISATION ? ... 15
POURQUOI LE CHOIX DU SUD-OUEST IVOIRIEN ? ... 16
PROBLEMATIQUE DE LA THESE ... 25
OBJECTIFS DE RECHERCHE ... 29
HYPOTHESES DE RECHERCHE ... 29
UNE THESE EN COTUTELLE REALISEE AU SEIN DE DEUX INSTITUTIONS DIFFERENTES ... 31
UN TRAVAIL DE RECHERCHE AYANT PERMIS UN REGROUPEMENT DES SAVOIRS FRANCO-IVOIRIENS ... 32
LES DIFFICULTES, LES CONTRAINTES ET LES LIMITES DE L'ETUDE ... 33
ORGANISATION ET STRUCTURE DE LA THESE ... 34

PARTIE 1 : LITTORALISATION ET URBANISATION DANS LA REGION DE SAN-PEDRO : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENTS SCIENTIFIQUES ... 37

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE ... 38

CHAPITRE 1 : *CADRE CONCEPTUEL, THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE LA THESE : PENSER LE RAPPORT ENTRE LITTORALISATION ET URBANISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES* ... 39

CONCLUSION DU CHAPITRE 1 ... 98

CHAPITRE 2 : *LITTORALISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES : UNE LECTURE COMPARATIVE ET ANALYTIQUE D'UN PROCESSUS COMPLEXE* ... 99

CONCLUSION DU CHAPITRE 2 ... 141

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE : ... 142

PARTIE 2 : DE LA GOUVERNANCE URBAINE A LA LITTORALISATION DES VILLES DU SUD-OUEST IVOIRIEN ... 143

INTRODUCTION DE LA SECONDE PARTIE ... 144

CHAPITRE 3 : *LE SUD-OUEST IVOIRIEN : QUAND LE JEU INSTITUTIONNEL PRODUIT DU TERRITOIRE ET ALIMENTE LA LITTORALISATION* ... 145

CONCLUSION DU CHAPITRE 3 ... 210

CHAPITRE 4 : *FORMES DE LITTORALISATION AU SUD-OUEST IVOIRIEN : LECTURE DES SIGNATURES SOCIO-SPATIALES ET MARQUEURS TERRITORIAUX* ... 211

CONCLUSION DU CHAPITRE 4 ... 299

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE ... 300

PARTIE 3 : URBANISATION DU SUD-OUEST IVOIRIEN : ENTRE DYNAMIQUES LITTORALES, REQUALIFICATIONS TERRITORIALES ET DEFIS D'UNE GESTION DURABLE ... 301

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE ... 302

CHAPITRE 5 : *MOBILITES, PRATIQUES URBAINES ET APPROPRIATIONS SOCIO-SPATIALES DES LITTORAUX AU SUD-OUEST IVOIRIEN* ... 303

CONCLUSION DU CHAPITRE 5 375

CHAPITRE 6 : *LES EFFETS STRUCTURANTS DE LA LITTORALISATION SUR L'URBANISATION AU SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE : ENTRE RESTRUCTURATIONS SOCIO-SPATIALES ET PERSPECTIVES D'UNE GESTION DURABLE* 376

CONCLUSION DU CHAPITRE 6 413

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE 414

CONCLUSION GÉNÉRALE 416

1. UNE METHODOLOGIE NOUVELLE ET ADAPTEE AU CONTEXTE SOCIAL DU TERRITOIRE ETUDIE 416
2. QUE RETENIR DU RAPPORT ENTRE LITTORALISATION ET URBANISATION AU SUD-OUEST IVOIRIEN ? 417
3. VERS DE NOUVEAUX ENJEUX TERRITORIAUX AU SUD-OUEST IVOIRIEN 421
4. IL FAUT REPENSER LA GOUVERNANCE LOCALE EN MILIEU LITTORAL 423

BIBLIOGRAPHIE 424

TABLEAUX DES ILLUSTRATIONS 446

1- LISTE DES FIGURES 446

2- LISTE DES ENCADRES 446

3-LISTE DES GRAPHIQUES 447

4- LISTE DES TABLEAUX 448

5- LISTE DES PLANCHES 450

6- LISTE DES PHOTOGRAPHIES 450

7- LISTE DES CARTES 451

ANNEXES 453

RESUME : 520

ABSTRACT: 521

Sigles et abréviations

AEP : Adduction en Eau Potable

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes

ANADER : Agence Nationale d'Appui au Développement Rural

ANDE : Agence Nationale de l'Environnement

AOF : Afrique Occidentale Française

ARSO : Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest

AVB : Aménagement de la Vallée du Bandama

BAD : Banque Africaine de Développement

BADEA : Banque Arabe pour le Développement de l'Afrique

BCEAO : Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest

BCEOM : Bureau Central d'étude pour les Équipements d'Outre-Mer

BEIE : Bureau d'Étude d'Impact Environnemental

BNEDT : Bureau National d'Étude et de Travaux de Développement

BOAD : Banque Ouest Africaine de Développement

BSIE : Banque Spécial d'Investissement et d'Équipement

CACAO : Corridor pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest

CAMES : Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement supérieur

CARASP : Cartes d'Action Régionales pour les Aires Spécialement Protégés

CASS : Coopérative Agricole des 2 Samba

CEDEAO : Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest

CFAO : Compagnie Française de l'Afrique Occidentale

CFCI : Compagnie Française de Côte d'Ivoire

CGDD : Commissariat Général du Développement Durable

CHR : Centre Hospitalier Régional

CIAPOL : Centre Ivoirienne Anti-pollution

CIE : Compagnie Ivoirienne d'Électricité

CNM : Chambre Nationale des Métiers

CNRS : Centre National de Recherche Scientifique

CNTIG : Centre National de Télédétection et d'Information Géographique

CNTS : Centre National de Transfusion Sanguine

COPAGAGNY : Coopérative Agricole de Gagny

COPALBA : Coopérative Agricole des Lacina Bango

CRO : Centre Régionale Océanique

CSI : Comité de Suivi Individuel

CTS : Comités techniques Spécialisés

DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

DR : Direction régionale

DREN-ET : Directions Régionales de l'Éducation Nationale et de l'Enseignement Technique

EASA : Évaluation Approfondie de la Sécurité Alimentaire

EFBA : Exploitation Forestière de Bois Africain

EPN : Établissements Publics Nationaux

ESPC : Etablissement Sanitaire de Premier Contact

EVP : Equivalent Vingt Pieds

FAO : Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture

FIAU : Fonds d'Investissement et d'Aménagement Urbain

FIT : Front Intertropical

FPCL : Fonds de Prêts aux Collectivités Locales

GEOLITTOMER : Géographie du Littoral et des Mers

GERAD : Groupe d'Étude de Recherche d'Appui au Développement

GMO : Géographie des Mers et des Océans

HEVEGO : Société Hévéicole du Gô

HG : Hôpital Général

HVA : Hydraulique villageoise Améliorée

ICA : Institut de Cardiologie d'Abidjan

IGT : Institut de Géographie Tropicale

INPH : Institut National d'Hygiène Publique

INS : Institut National de la Statistique

INSP : l'Institut National de Santé Publique

IPR : Institut Pierre Richet

IRF : Institut Raoul Follereau

JICA : Agence Japonaise de Coopération internationale

LANEMA : Laboratoire National d'Essai de qualité, de Météorologie et d'Analyse de pollution

LEGT : Littoral Environnement Géomatique Télédétection

LIMERSSAT : Littoral Mer, Santé, Sécurité Alimentaire, Transport

LNSP : Laboratoire National de Santé Publique

MEMEASFP : Ministère d'État, Ministère de l'Emploi, des Affaires Sociales et de la Formation Professionnelle

MEMIS : Ministère d'État, Ministère d'État, de l'Intérieur et de la Sécurité

MENET : Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement technique

MSLS : Ministère de la Santé et de la Lutte contre le SIDA

OCPV : Office d'Aide à la Commercialisation des Produits Vivriers

ODD : Objectifs du Développement Durable

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONAD : Office Nationale de l'Assainissement et du Drainage

ONEP : Office Nationale de l'Eau Potable

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONUSIDA : Programme Commun des Nations Unies sur le VIH/SIDA

OSM : Openstreetmap

PAA : Port Autonome d'Abidjan

PALMCI : Palm Côte d'Ivoire

PAS : Plan d'Ajustement Structurel

PASP : Port Autonome de San-Pédro

PME : Petite et moyenne Entreprise

PNAD : Politique Nationale d'Aménagement du Territoire

PNAE : Plan National d'Action pour l'Environnement

PNAT : Politique Nationale d'Aménagement du Territoire

PND : Plan National de Développement

PSD : Plan Stratégique de Développement

PSDR : Plan Stratégique de Développement de la Région

PSP : Pharmacie de la Santé Publique

PVD : Pays en Voie de Développement

RGPH : Recensement Général de la Population Humaine

ROAED : Réseau des ONG et Association de l'Environnement Durable

SACO : Société Africaine de Cacao

SAMU : Service d'Aide Médicale d'Urgence

SAPH : Société Africaine de Plantations d'Hévéa

SCOA : Société Commerciale de l'État Africain

SDDF : Séminaire du Département des Conservateurs de France

SEMPA : Société des Entreprises de Manutentions des Ports Autonomes

SHS : Sciences Humaines et Sociales

SICOGI : Société Ivoirienne de Construction et Gestion Immobilière

SIDA : Syndrome d'Immunodéficience Acquise

SML : Science de la Mer et du Littoral

SOCABEN : Société Coopérative Agricole de Benjaminkro

SODECI : Société des Eaux en Côte d'Ivoire

SODEFOR : Société des Eaux et Forêts

SODEMI : Société pour le Développement Minier de la Côte d'Ivoire

SODEPALM : Société pour le Développement du Palmier à huile

SODEXAM : Société d'Exploitation de Développement Aéroportuaire et Aéronautique Météo

SOGB : Société des Caoutchoucs de Grand-Béréby

SOGEFIHA : Société pour la Gestion et pour le Financement de l'habitat

SOTRA : Société des Transports Abidjanais

TAN : Taux d'Accroissement Naturel

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

UEMOA : Union Économique Monétaire Ouest Africaine

UMR : Unité Mixte de Recherche

UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

UNFPA : Fonds des Nations Unies pour la Population

UNICEF : Fonds des Nations unies pour l'enfance

ZEE : Zone Exclusivement Economique

Introduction générale

La littoralisation dans les villes secondaires : enjeux de développement et fait d'actualité

L'inscription des États dans les dynamiques de la mondialisation et de la maritimisation n'a pas laissé les villes littorales statiques en ce XXI^{e} siècle (Prat M.C *et al*, 2014 ; Lefebvre C, 2011 ; Ducruet C, 2004, p.5 ; Miossec A, 1998, p.5). Les mouvements de littoralisation orchestrés par ces systèmes mondiaux se sont accompagnés d'un cortège de mutations socio-spatiales et économiques dans ces villes (Paskoff R, 2010 ; Magali H, 2006, p.1 ; Corlay J-P, 1995). Tant dans les grandes métropoles que dans les villes secondaires, ces mutations permettent à ces espaces d'entrer dans des phases nouvelles de modernité, qui font évoluer profondément les manières de penser, d'agir, les relations sociales, les économies, les identités territoriales, les politiques publiques, les structures urbaines, les inégalités sociales, les formes de démocratie, etc, (Noaime E, 2016, p.7 ; Bourgou M et Miossec J-M, 2010).

La complexité que reflètent ces évolutions urbaines dans un contexte de forte littoralisation rend difficiles les analyses socio-spatiales pour les géographes, car les villes littorales changent d'échelles et de formes et se développent à travers des dynamiques qui leur sont propres. Ainsi, la diversité dans les formes de littoralisation à l'intérieur des petites villes fait émerger la nécessité d'une mise en lumière de logiques révélatrices pouvant expliquer leurs origines et leurs enjeux dans une perspective de planification urbaine durable. S'inscrivant dans cette optique, dans un premier temps, cette thèse vise à questionner les effets de la littoralisation sur l'urbanisation des villes littorales et sur leur développement. Ensuite, la présente recherche s'attelle à mieux comprendre à travers l'étude de cas des villes côtières du Sud-ouest ivoirien, les types d'organisation socio-spatiales, les formes urbaines et les mutations qu'elles engendrent dans l'espace littoral. Enfin, il s'agira d'analyser le développement de la ville à travers le contenu des politiques publiques, les formes de migrations, les types de territorialisations, les pratiques urbaines, les interactions sociales en rapport avec le littoral.

Notre recherche se situe ainsi au croisement de deux entrées permettant d'analyser la pertinence des politiques locales envisagées sur le long terme : l'une portant sur la dimension institutionnelle qui alimente les mouvements de la littoralisation vers le Sud-ouest ivoirien, et l'autre explorant l'inscription socio-spatiale de ces mouvements et les marqueurs territoriaux qu'elles créent. À partir de ces deux entrées, nous interrogerons les moteurs de la littoralisation, comment ils se créent, comment ils évoluent et comment ils influencent le paysage urbain. Par la suite, nous explorerons l'organisation spatiale et le modèle d'urbanisation de ces villes via les formes spatiales, les pratiques, les usages, les territoires de vie, les acteurs, les temporalités.

Pourquoi une thèse sur la littoralisation ?

De par la réelle qualité paysagère qu'ils offrent, les écosystèmes littoraux subissent de multiples pressions humaines (Desse M, 2002, p.2) et ces derniers disposent de statuts de zones les plus anthropisées au monde qui leur sont conférés (Seck A, 2014, p.50).

À l'échelle mondiale, les mers et océans recouvrent 71 % de la surface totale du globe. Cette masse aquatique omniprésente dans de nombreux pays représente un capital socio-économique majeur qui justifie l'intérêt que lui accordent tous les États côtiers. Dans un contexte de mondialisation, les côtes ont une importance fondamentale et leurs exploitations se présentent comme un impératif de développement auquel aucun État ne veut rester en marge (Bignoumba G-S, 2018, p.38). Cette réalité place les littoraux au cœur de nombreux enjeux de développement au regard de la masse d'hommes et d'activités qu'ils concentrent. Ainsi, la question des littoraux et des mers face aux perspectives du développement durable des villes implique d'être abordée à partir des faits géographiques constatés sur différentes échelles (Miossec A, 2011, p.7). Par cette démarche multi-scalaire qu'elle suscite, les résultats obtenus pourront apporter des éclairages sur les modalités de l'urbanisation dans les zones côtières dont les formes de mise en valeur qui diffèrent d'un espace à un autre, si elles sont mises en lumière peuvent servir d'appui à une approche renouvelée de la gestion, de la régulation et de l'aménagement de l'espace littoral (Robert S et Hélène M, 2016, p.14 ; Robert S, 2009, p.10).

Tant dans les pays développés que dans ceux en développement, où que nous soyons dans les grandes métropoles ou dans les villes secondaires, les évolutions urbaines s'accompagnent d'un bon nombre de dynamiques à la fois socio-économiques et environnementales qui représentent un intérêt particulier aujourd'hui pour les scientifiques, notamment les géographes. C'est pourquoi l'étude des questions du littoral est devenue l'une des problématiques récurrentes de la géographie (Bignoumba G-S, 2000, p.111). Particulièrement, dans les villes secondaires, au cours de ces dernières années, la littoralisation prend une ampleur considérable et son influence sur leur urbanisation est bien complexe. Les dynamiques territoriales enregistrées dans les petites villes ont engendré ainsi de nombreuses mutations et transformations. Ces dynamiques suggèrent dès lors des études rigoureuses dans lesquelles les sciences sociales et humaines notamment la géographie sont invitées en vue d'aider à prendre des décisions pour lutter contre les désordres socio-spatiaux et construire un avenir pour le littoral (Koby A.T, 2008, p.275).

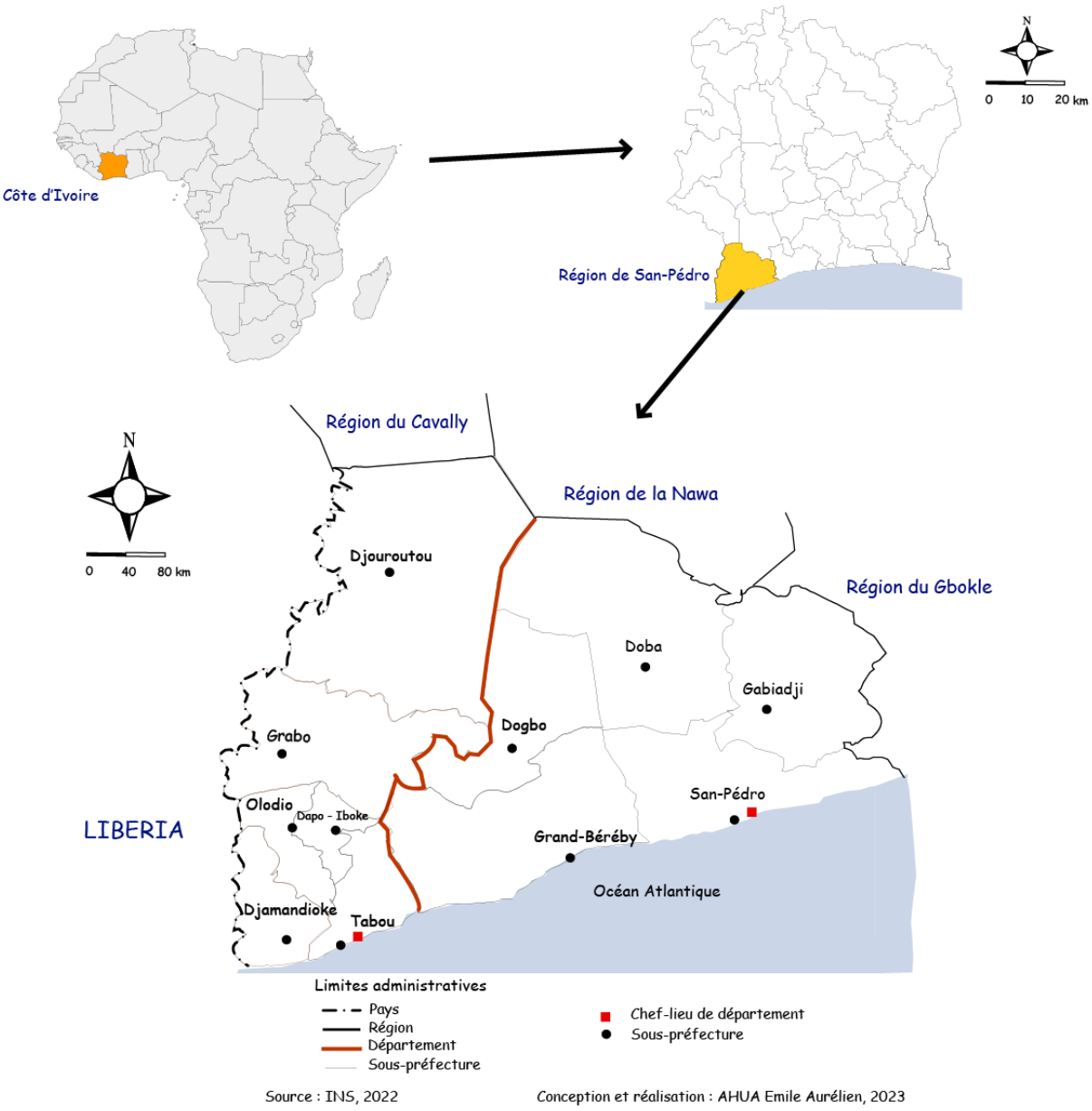
Notre thèse s'inscrit dans cette perspective, elle se situe dans le prolongement des travaux déjà menés sur la question, et ambitionne de traiter le lien entre littoralisation et urbanisation dans les villes secondaires du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Pour nous, cette thématique semble porteuse et se présente comme une plus-value dans la recherche de stratégie territoriale de développement des villes ivoiriennes. En effet, l'idée pour nous d'aborder cette thématique découle de notre intégration au parcours GPEE (Géographie Physique, de l'Environnement et des Eaux) en Master à l'Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa à l'issue de laquelle notre mémoire de recherche a porté sur le sujet « Pratiques urbaines et dégradations des ressources dans la ville de San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) ». Après notre soutenance, l'ensemble des interrogations portées par les résultats et les conclusions de notre mémoire qui sont restées en suspens, notamment celles portant sur le rôle et les défis des politiques publiques face aux dynamiques urbaines du moment ont tiré la sonnette d'alarme. De ce contexte est né, l'intérêt pour nous de replonger nos réflexions sur la question afin d'élargir notre champ de connaissance. C'est donc à juste titre que nous avons décidé d'approfondir cette question par l'élargissement des questionnements d'une part, et du cadre spatial d'autre part.

Pourquoi le choix du Sud-ouest ivoirien ?

Les villes aujourd'hui ont formé et forment encore des laboratoires d'invention et d'expérimentation pour les acteurs de l'aménagement du territoire, suscitant tantôt fierté et admiration, tantôt scepticisme et interrogations (Taïbi El kettani C, 2019, p.19). C'est en partageant cet avis que nous avons choisi le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire pour mener ce travail de recherche en raison de la grande complexité de sa situation urbaine et de son histoire. Si la dynamique d'une régionalisation du Sud-ouest est indiscutable ces dernières décennies, il n'en demeure pas moins que la concentration ou la dissémination spatiale des formes urbaines, des pratiques spatiales et des interactions sociales apparaît bien plus difficile à appréhender. Globalement, la trajectoire urbaine de cette région invite à la curiosité scientifique. Il s'agit d'une région près de la métropole abidjanaise (distant de 368 km) qui est passée d'un espace isolé, enclavé à un pôle de développement.

Nous avons fait le choix de porter notre attention sur les villes localisées à moins de 1 km de l'Océan Atlantique. Ainsi, notre travail de recherche porte principalement sur trois villes, entre autres, il s'agit des villes de San-Pédro (390.654 habitants), Tabou (62.719 habitants), et Grand-Béréby (129.340 habitants).

Carte 1: La région de San-Pédro



L'entité administrative du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire est le district du Bas – Sassandra. Ce district se forme avec les régions de San-Pédro (chef-lieu San-Pédro), de la Nawa (chef-lieu Soubré) et du Gbôklè (chef-lieu Sassandra).

Le district du Bas-Sassandra est localisé à 368 km de la ville d'Abidjan, la capitale économique et à 482 km de Yamoussoukro, la capitale politique et administrative. Géographiquement, il est limité au nord par les districts du Haut-Sassandra et de la Marahoué, au nord-ouest par le district des montagnes, à l'est par les districts du Lôh-Djiboua et des Lagunes, au sud par l'Océan Atlantique et à l'ouest par le Libéria.

Étendue sur une superficie de 12.790 km², avec une population de 1.060.724 habitants pour 198.065 ménages (RGPH 2021), la région de San-Pédro est située à l'extrême Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Elle est constituée de deux départements : le département de San-Pédro (chef-lieu) et le département de Tabou. La région de San-Pédro comprend onze Sous-Préfectures : pour le département de San-Pédro, nous avons les sous-préfectures de San-Pédro, Gabiadji, Doba, Grand-Béréby, Dogbo. Pour le département de Tabou, nous avons les sous-préfectures de Tabou, Grabo, Olodio, Djouroutou, Djamadioké, Dapo-Iboké. Les communes de San-Pédro, Grand-Béréby, Tabou et Grabo sont les sous-préfectures urbaines.

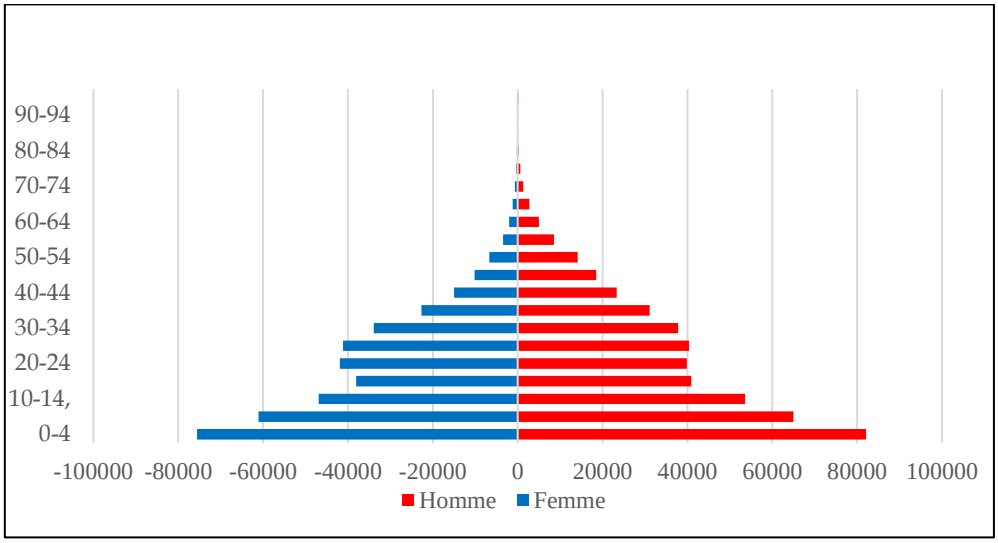
Tableau 1 : Nombre de villages par sous-préfecture dans la région de San-Pédro

Département	Sous-préfecture	Nombre de villages	Total Département	Total région
San-Pédro	Doba	13	153	279
	Dogbo	7		
	Grand-Béreby	***74***		
	Gabiadji	25		
	San-Pédro	***34***		
Tabou	Dapo-Iboké	15	126	
	Djamadioké	17		
	Djouroutou	17		
	Grabo	19		
	Olodio	26		
	Tabou	***32***		

Source : *DR INS –San-Pédro*

Le graphique 1 est la pyramide des âges de la population régionale en 2019. Cette pyramide présente la structure démographique en fonction du genre.

Graphique 1 : Pyramide des âges de la région de San-Pédro en 2019

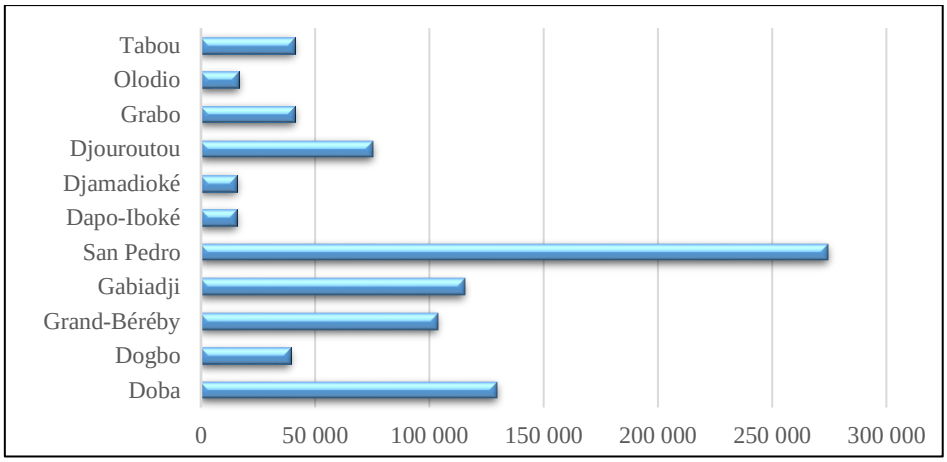


Source : *DR INS –San-Pédro, 2021*

La composition démographique de la population en fonction du genre observée sur la pyramide nous permet de voir que la population de la région est dominée par la gent masculine. Excepté les tranches d'âge de 20-24 ans, 25-29 ans et 95 ans et plus, où les femmes sont les plus nombreuses, les hommes sont majoritaires dans toutes les autres tranches d'âge. Cette supériorité numérique des hommes dans la structure démographique exprime ce fort rapport de masculinité qui explique que certaines tranches d'âge ont un chiffre au-dessus de 200. Il s'agit des tranches d'âge de 50-54 ans pour 221,0 ; de 55-59 ans pour 248,1, de 60-64 ans pour 249,7, de 65-69 ans pour 235,5 et 90-94 ans pour 205,0.

Dans l'ensemble, au niveau des différentes sous-préfectures, les chiffres de population présentent des inégalités. Les sous-préfectures du département de San-Pédro sont les plus peuplées comme nous pouvons l'analyser sur le graphique 2.

Graphique 2: Répartition de la population par sous-préfecture en 2019



Source : *DR INS –San-Pédro, 2021*

Ce tableau démographique présente également une supériorité des hommes dans toutes les sous-préfectures.

Tableau 2: Répartition de la population par sous-préfecture selon le sexe

Année		Estimation 2019			
Sexe		**Homme**	**Femme**	**Total**	**Rapport de masculinité**
Région de San-Pédro		465 897	401 194	867 091	116,1
Département de San-Pédro		353 357	308 662	662 019	114,5
Département de Tabou		112 540	92 532	205 072	121,6
Sous-préfectures de San-Pédro	Doba	69 649	59 921	129 570	116,2
	Dogbo	22 696	16 523	39 219	137,4
	Grand-Béréby	56 963	46 549	103 512	122,4
	Gabiadji	61 231	54 078	115 309	113,2
	San-Pédro	142 818	131 591	274 409	108,5
Sous-préfectures de Tabou	Dapo-Iboké	8 828	6 757	15 585	130,6
	Djamadioké	8 756	6 984	15 740	125,4
	Djouroutou	40 703	34 452	75 155	118,1
	Grabo	22 716	18 381	41 097	123,6
	Olodio	9 679	6 919	16 598	139,9
	Tabou	21 858	19 039	40 897	114,8

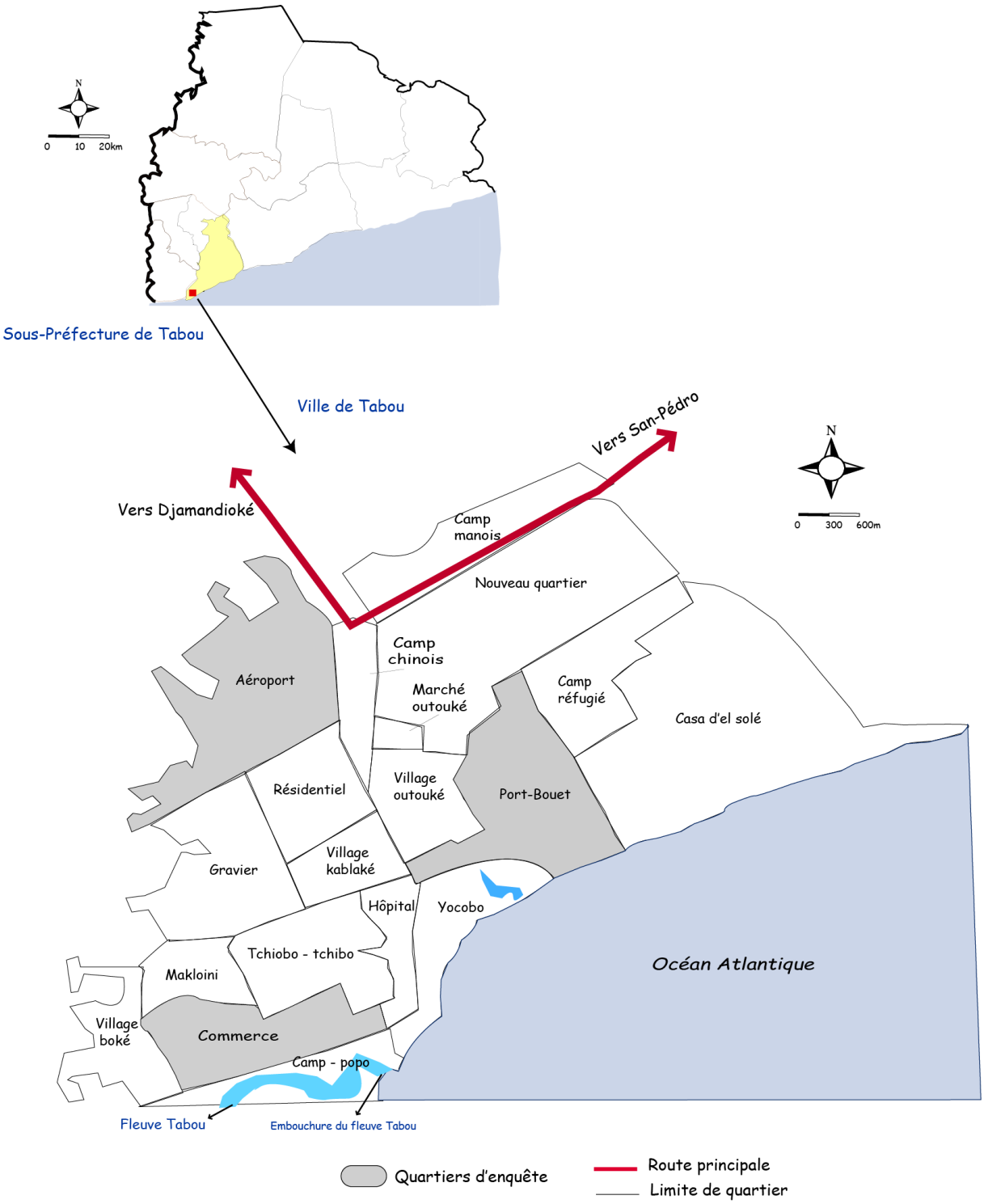
Source : *DR INS –San-Pédro, 2021*

Des tendances démographiques observées, dans le département de Tabou, c'est la sous-préfecture d'Olodio qui a le plus grand rapport de masculinité (139,9). À l'inverse, c'est la sous-préfecture de Tabou qui a le plus petit rapport de masculinité. Dans le département de San-Pédro, c'est la sous-préfecture de Dogbo, avec un rapport de masculinité de 137,8 qui est en tête. De l'autre côté, c'est la sous-préfecture de San-Pédro qui a le plus petit rapport de masculinité avec un chiffre de 108,5. D'un point de vue global, le rapport de masculinité du département de Tabou est plus élevé (121,6) que celui du département de San-Pédro (114,5).

De manière légitime, on peut s'interroger sur les circonstances qui ont poussé au choix de ces sites. Pour mieux cerner les tenants et les aboutissants de ce choix, convient-il de préciser que plusieurs raisons ont motivé ce choix. D'abord, géographiquement, ces villes sont tout à fait propices à l'étude des questions de littoralisation dans la mesure où elles sont bordées toutes par la mer. Ces villes disposent de ressources en eau potentielles (fleuve, lac, mangrove, marécages, etc.) permettant de développer la pêche, le tourisme, l'agriculture, les activités pétrolières et l'économie résidentielle. Aussi, leur configuration spatiale est favorable pour une analyse comparative. San-Pédro en tant ville portuaire et pôle central, Grand-Béréby en tant que petite ville (ville de transition) et Tabou en tant que ville proche de la frontière du Libéria. En outre, à côté de ces caractéristiques physiques similaires, ces villes ont connu une croissance démographique et une urbanisation littorale alimentée par les politiques publiques qui ont leur ont été consacrée dans la même période. Il faut remonter dans les années 1960 où l'État a pris l'initiative d'engager les premiers pas de planification et de régionalisation urbaine.

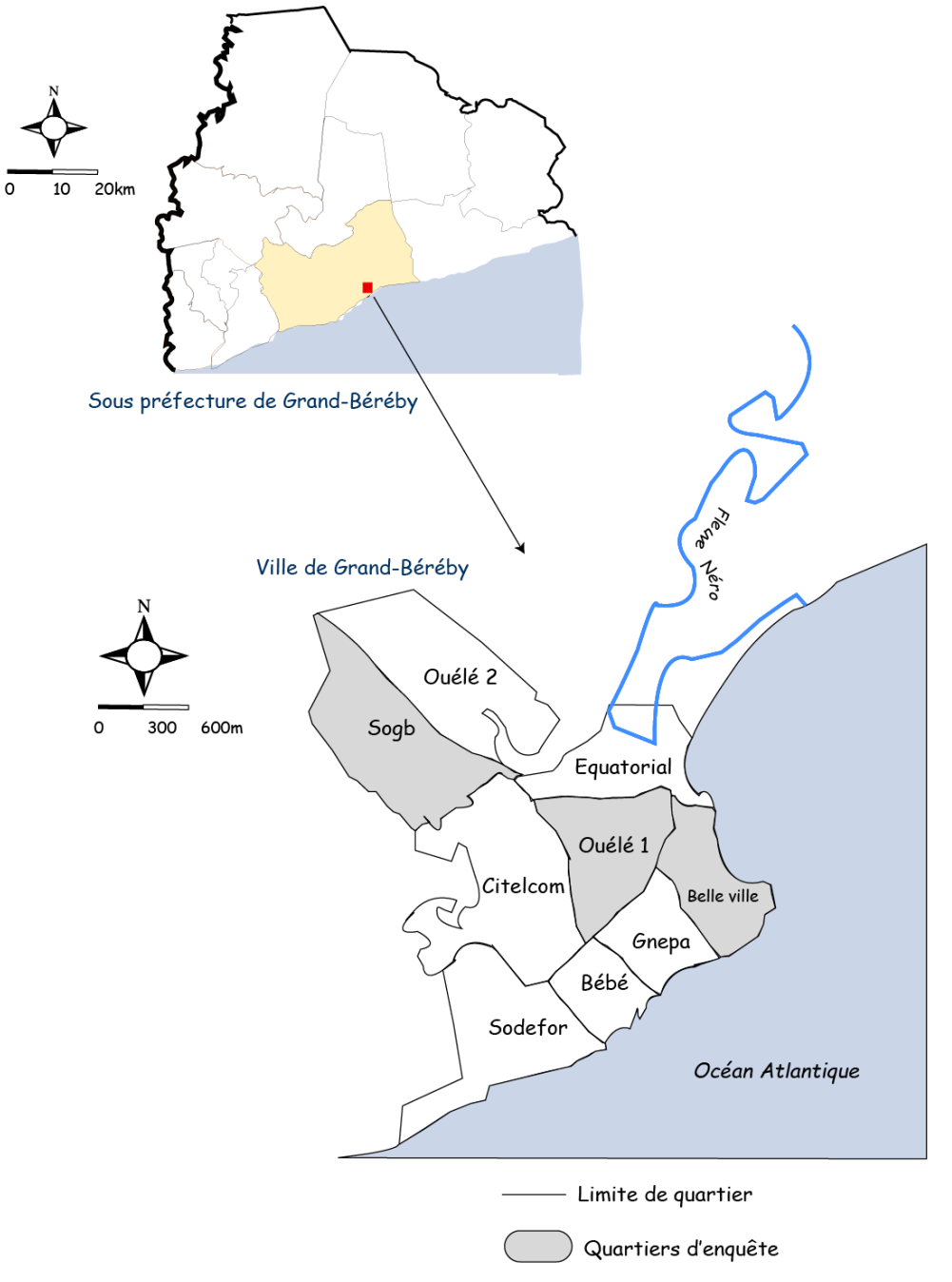
Ce faisant, toutes ces villes ont bénéficié des faveurs des politiques de planification urbaine, qui ont permis la construction de grands ouvrages et d'infrastructures qui ont alimenté les migrations de populations et qui ont facilité une ouverture de la région à la mondialisation. Pourtant, aujourd'hui, ces villes très proches et autonomes (chacune étant un chef-lieu de région, de préfecture ou de sous-préfecture) présentent des configurations et des trajectoires très différentes tant sur le plan spatial que social, tant au niveau structurel que fonctionnel, tant au niveau des formes de littoralisation que des modalités de leur urbanisation. Cette forte controverse autour du niveau de développement de ces sites met en lumière la pertinence du choix de cette zone dans le cadre de cette recherche. Mener une analyse comparée de ces villes représente ainsi un intérêt pour l'analyse des fonctions urbaines au rapport avec le littoral. Il devient alors intéressant d'interroger de quelle façon les structures sociales et spatiales naissent, comment elles influencent les éléments de l'urbain, et comment l'urbanisation de ces territoires s'exprime à travers celles-ci. C'est d'ailleurs de ce questionnement que nait l'originalité scientifique du choix du Sud-ouest. En effet, ces villes n'ont jamais fait l'objet d'une étude spécifique en géographie mettant en perspective les rapports de force entre littoralisation et urbanisation.

Carte 2 : La ville de Tabou



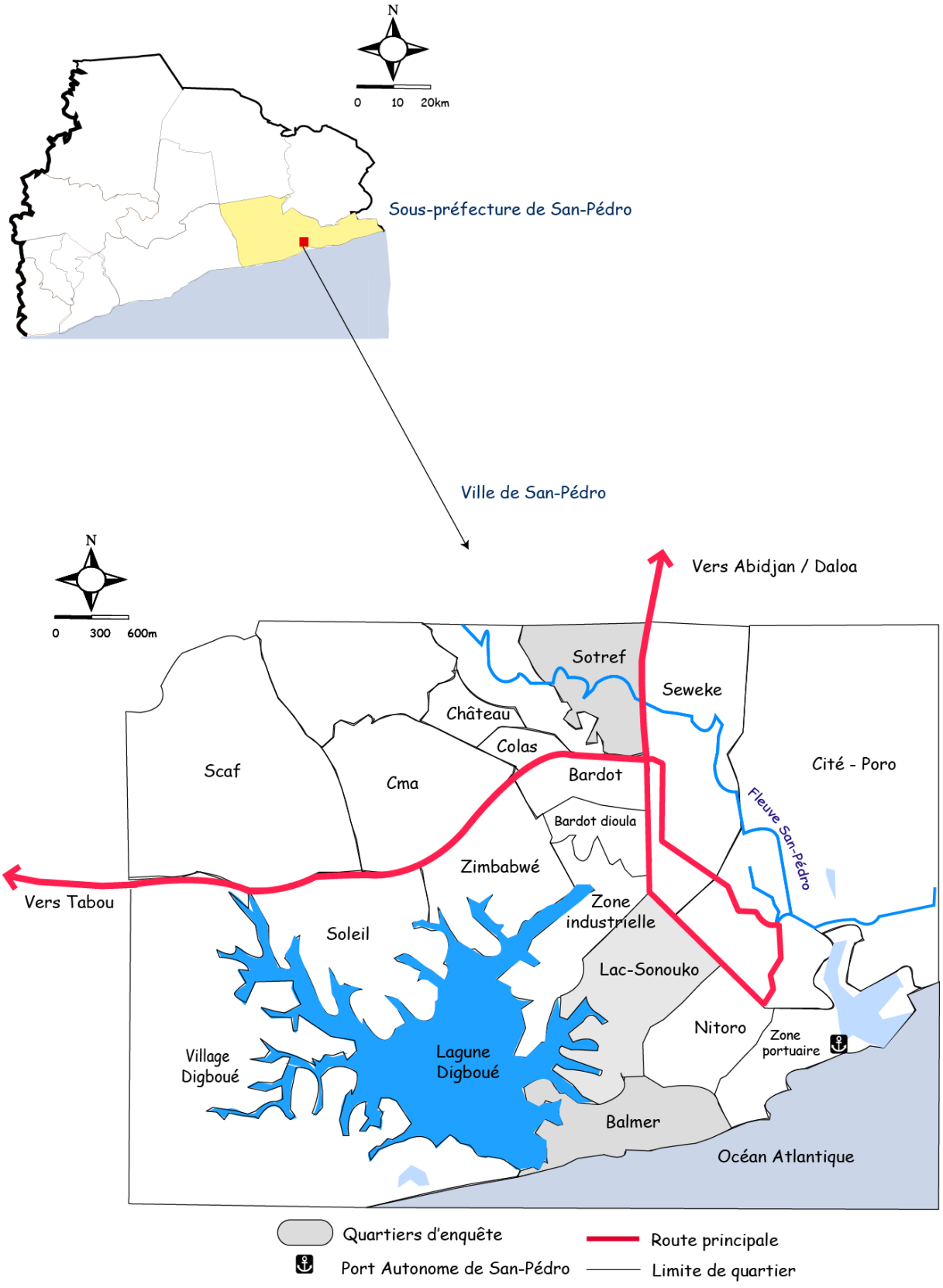
Source : OSM, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Carte 3: La ville de Grand-Béréby



Source : OSM, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Carte 4: La ville de San-Pédro



Source : OSM, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Au demeurant, les études qui leur ont été consacrées ont toujours été appréhendées dans des ensembles plus vastes. Celles-ci ayant essentiellement articulé le phénomène urbanistique au sens large (problèmes urbains, description des formes urbaines, croissance démographique, etc.), elles ont faiblement questionné les dynamiques littorales dans ses différentes composantes (genèse, structuration, organisation, évolution, fonctionnement, etc.), mieux dans une vision comparative pouvant permettre de relever les spécificités. Les approches utilisées pour la plupart de ces travaux antérieurs très classiques n'ont pas permis d'appréhender les spécificités urbaines de ces territoires en vue d'apporter des perspectives adaptées aux réalités territoriales. On peut alors en déduire que les données géographiques sur cette région s'avèrent donc partielles et incomplètes, et la réalisation d'une thèse dans ces villes côtières permet de rassembler de nouvelles connaissances sur la région et de mettre en évidence des spécificités de chaque ville vis-à-vis des recherches antérieures.

Problématique de la thèse

Au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire, la forte littoralisation explique de plus en plus l'intérêt et l'importance que leur accordent les politiques et les gestionnaires territoriaux (Bayeba M.C, 2019, p.37). Face aux nombreuses possibilités de développements socio-économiques qu'ils disposent et des différentes politiques publiques qui sont consacrées, les villes du Sud-ouest ivoirien et leurs ressources sont devenues des points d'ancrage de différents flux migratoires de populations depuis plusieurs décennies (Tapé S.P, 2014, p. 30).

Restée longtemps enclavée et moins peuplée, la région du Sud-ouest a connu une évolution démographique spectaculaire, et elle est passée de 644.805 habitants en 1988 à 1.060.724 habitants en 2021 (INS, 1988 ; 2014, 2021). Cette dynamique de littoralisation a été le fruit d'une saturation foncière et urbaine et une exacerbation de la pression démographique dans la ville d'Abidjan. Mais aussi elle est liée aux guerres civiles qu'a connues le pays en 2002 et 2011. En effet, la forte polarisation humaine et économique d'Abidjan, autour des années 1960, a laissé pour compte les autres villes littorales du pays particulièrement celles du Sud-ouest ivoirien dans un état d'enclavement spatial, d'isolement social et de retard de développement. Ce faisant, le diagnostic de cette réalité ayant permis de constater des disparités ou inégalités régionales en matière de développement socio-économique (Ousmane D, 2008, p.72).

L'État ivoirien, pour inverser la tendance, et faire face à ce jeu de déséquilibres sur l'ensemble du territoire exprimé dans ces inégalités régionales, a décidé de développer à partir des années 1968, des politiques d'aménagement du territoire visant principalement au rééquilibrage national. Ces politiques ont conduit à l'élaboration et la mise en œuvre de l'ARSO en vue d'un développement en équilibre des villes littorales de l'intérieur du pays. Dans la pratique, la stratégie de mise en œuvre de cette politique de régionalisation dont les investissements s'estimaient à hauteur de 11 milliards de FCFA, s'est concrétisée par la construction de nombreux équipements et infrastructures, et par la réalisation de divers projets en particulier, la construction du port de San-Pédro en 1971, de la route côtière reliant Abidjan à Sassandra et San-Pédro, des logements sociaux, des équipements sanitaires et éducatifs ainsi que de la valorisation de plusieurs sites touristiques dans presque toutes les villes littorales de la région.

En substance, cette politique de développement du territoire littoral ouest ivoirien a contribué à une restructuration de l'espace caractérisée par de nouveaux flux migratoires, un étalement urbain rapide, une augmentation de la densité et une multiplication des activités économiques (agricoles, halieutiques, aquacoles, touristiques, etc.) autour du port de San-Pédro (Ogou A.W et Bidi T, 2019, p.112). Le port autonome de San-Pédro s'est ainsi spécialisé dans l'exportation du café et du cacao de même que des grumes. Seulement dix ans après, la région à travers les performances enregistrées s'est érigée en second pôle économique du pays (N'Guessan A.A, 2013, p.139). Cette évolution spatio-temporelle significative du Sud-ouest a valu au port de San-Pédro de se hisser au rang de premier port producteur de cacao mondial. Quarante années après ces performances, et malgré le renforcement de l'outil institutionnel, force est de constater que le modèle de développement socio-économique « sensible » observé actuellement au Sud-ouest n'a pas permis d'atteindre véritablement l'ensemble des résultats escomptés. Malgré les plans d'aménagements et d'urbanismes, les prévisions de lotissements et les programmes de développement et de planification prévus, et en dépit de l'implication réelle des partenaires internationaux, l'urbanisation des villes du Sud-ouest se caractérise par des marqueurs territoriaux et des signatures spatiales spécifiques qui échappent au contrôle de l'autorité.

D'un regard plus global, le bilan de cette politique s'est matérialisé par une concentration des activités productives et des agglomérations urbaines essentiellement dans la ville portuaire de San-Pédro favorablement dotées en ressources et en équipements contre une marginalisation des villes voisines. À San-Pédro, le rôle éminent du port sur la codification des formes urbaines est palpable.

On retrouve alors une population très hétérogène, dont la matérialisation socio-spatiale se précise par une segmentation en plusieurs structures urbaines (la présence des quartiers libanais, des villages de pêcheurs libériens, etc.), et la matérialisation économique par la création permanente d'activités touristiques, halieutiques et agricoles.

La présence de plusieurs catégories de populations a donné naissance à différentes formes d'exclusion sociale et de marginalisation économique entraînant la propagation de formes variées d'activités informelles et clandestines, d'habitats précaires dans les quartiers, et en bordure du littoral. Pour ce faire, San-Pédro évolue au prisme des problèmes écologiques, d'une aggravation des inégalités socio-spatiales, d'une augmentation des marginalités dans les quartiers, de la précarité, de la pauvreté à tel point qu'elles sont devenues des marqueurs de la production de la ville. De l'autre côté, les deux villes de Tabou et Grand-Béréby qui sont situées respectivement à l'ouest de San-Pédro sont obligées de se restructurer autrement. Ces villes ont connu des migrations provenant plus des milieux ruraux de proximité que de l'arrière-pays national. La ville de Tabou, dont le patrimoine et les valeurs d'autochtonie ont été durablement conservés s'est rapprochée davantage de la frontière du Libéria à l'ouest du Sud-ouest, distant de 22 km, où le vocabulaire socio-culturel avec les populations de ce pays semble se concilier. Cette « trans-frontalisation » de Tabou offre une large palette de flux nouveaux (échanges commerciaux surtout) au point où l'infiltration massive des populations libériennes dans les plantations de cacao et de palmier à huile des autochtones a fait d'elle le théâtre d'expression particulièrement fertile d'interaction entre pratiques et valeurs socio-économiques endogènes et exogènes, qui ont alimenté un certain nombre de problèmes de cohabitations, de conflits d'usages, et de différenciation sociale. La ville de Grand-Béréby, quant à elle, dispose de moins d'équipements et d'infrastructures de base, malgré ses atouts touristiques et halieutiques. La ville demeure incapable d'intégrer les éléments d'une économie moderne et est condamnée à garder une pratique agricole et halieutique traditionnelle et une activité touristique non compétitive. Grand-Béréby, dans l'ensemble, est confrontée à une diversité de populations autour des ressources communes créant des formes de saturations spatiales et des risques de conflits et tensions sociales (entre pêcheurs et agriculteurs, transporteurs et touristes, locaux et étrangers, etc.).

Au demeurant, il est bien de préciser que dans un contexte de forte littoralisation, plusieurs projets de régionalisation dans la continuité de l'ARSO sont inscrits dans la vision de développement des pouvoirs publics.

Cependant, les efforts de planification et de développement consentis à divers niveaux d'organisation à court ou long terme se heurtent à ces formes complexes d'urbanisation littorale énumérées ci-haut. L'action publique urbaine, dans son ensemble, ne semble pas maîtriser le modèle d'urbanisation de ces villes et la mise en œuvre de l'immense majorité des projets en cours ou déjà entrepris ne semble pas intégrer tous les compartiments de la problématique du développement urbain durable.

Bien au contraire, les autorités et collectivités peinent à sortir des sillons de développement déjà tracés et à opérationnaliser et rendre compatible les projets inscrits dans leur agenda aux réalités locales. Dès lors, l'évolution des villes secondaires du Sud-ouest ivoirien se traduit par la persistance des déphasages urbains entre les dynamiques littorales, les réalités de l'urbanisation et le contenu des politiques locales. Toutes ces imbrications permettent de s'interroger nécessairement sur le lien entre littoralisation et urbanisation à travers la question suivante : *Comment la littoralisation influence-t-elle l'urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire* ?

Ce large questionnement amène à construire une réflexion pouvant permettre de dégager les questions spécifiques.

Tout d'abord, à travers les mouvements migratoires, les pratiques urbaines, le vécu des acteurs, les représentations, les politiques publiques, les interactions, les stratégies socio-spatiales, au rapport avec le littoral considéré comme marqueurs de l'urbanisation côtière, il est donc nécessaire de s'interroger : *Quelles sont les formes de littoralisation au Sud-ouest ?*

Ensuite, les évolutions urbaines de ces villes, perçues via la diversité et le poids des mouvements de littoralisation, des modes d'habiter, des activités humaines, des structures urbaines, des flux d'échanges et des trajectoires d'acteurs, nous invitent à poser la question de savoir : *Comment s'organise le processus de littoralisation au Sud-ouest ?*

Enfin, s'appuyant sur l'idée de permettre une adéquation entre planification et évolution urbaine, il s'avère indéniable de proposer des perspectives et outils de stratégie pour une planification nouvelle. Celle-ci passe bien évidemment par l'examen des mutations et des transformations urbaines en cours, d'où la question de savoir : *Quelles sont les dynamiques de littoralisation observées au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire ?*

Objectifs de recherche

Objectif général

L'objectif général de cette étude est d'analyser l'influence de la littoralisation sur l'urbanisation des villes du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Objectifs spécifiques

Comme objectifs spécifiques, il s'agit de :

1- Présenter les différentes formes de littoralisation au Sud-ouest ivoirien.

2- Montrer les spécificités, les signatures spatiales et les marqueurs territoriaux autour desquels s'articule la littoralisation des villes du Sud-ouest ivoirien.

3- Identifier les dynamiques de littoralisation dans les villes du Sud-ouest ivoirien.

Hypothèses de recherche

- ***Hypothèse générale***

La littoralisation marquée par l'arrivée des nouvelles populations, activités, perceptions et infrastructures influence l'urbanisation des villes du Sud-ouest par la création de formes urbaines et de nouvelles identités territoriales.

Au lendemain de l'ARSO, l'État de Côte d'Ivoire par le système de décentralisation a poursuivi sa politique de mise en valeur et de développement territorial par le biais de nouveaux plans quinquennaux pouvant permettre la réalisation d'un développement équilibré dans divers domaines. Les stratégies régionales d'aménagement ont réussi à créer des infrastructures, et attirer des populations de différentes contrées. En conséquence, l'adoption d'un modèle économique libéral incarné par l'exploitation des ressources naturelles a influencé directement l'urbanisation de ces villes, et entraîné des recompositions socio-spatiales, culturelles et économiques en profondeur.

- ***Hypothèses spécifiques***

1- Les activités halieutiques, agricoles, portuaires et touristiques constituent les principaux moteurs de littoralisation dans les villes du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

La zone du Sud-ouest ivoirien, reposant à la fois sur le poids de l'héritage politique des années 1960 et sur la viabilité de certains projets en cours, a réussi à attirer ces dernières années des populations des milieux ruraux de proximité, de l'arrière-pays national et sous régional, des investisseurs tant nationaux qu'internationaux ainsi que des partenaires financiers en raison de sa posture de second pôle économique de la Côte d'Ivoire.

La stratégie nationale économique adoptée a réussi à fédérer autour du port de San-Pédro, une pluralité d'activités économiques et de formes urbaines qui constituent le principal fer de lance de l'aménagement régional. De l'autre côté, l'importance de l'habitat résidentiel couplée aux modes d'intégration des populations étrangères, ainsi que le schéma directeur des projets actuels (réhabilitation de la voirie et des routes, constructions des logements et centres urbains) paraissent déterminantes dans l'urbanisation des villes côtières.

2-La littoralisation du Sud-ouest ivoirien s'articule autour des migrations et des différents types de mobilités des populations.

L'ensemble des mouvements des populations, allant des facteurs de la migration aux modes d'intégration, permettent de constater que les habitants du Sud-ouest sont bien impliqués dans la fabrique de la ville. Les modes d'appropriation des espaces, les objectifs des acteurs en termes de production économique, les stratégies d'installation et les mécanismes de gestion locale des formes urbaines participent formellement à la construction du territoire. Qu'elles soient dans une logique spontanée ou planifiée de l'usage du littoral, la perception de celui-ci par les populations (anciens ou nouveaux arrivants), son utilisation, sa gestion, sa protection et sa conservation par le planificateur ont une influence palpable sur l'urbanisation.

3- Les dynamiques observées autour du littoral s'expliqueraient par la recomposition paysagère des structures urbaines et les transformations socio-économiques dans les villes du Sud-ouest ivoirien.

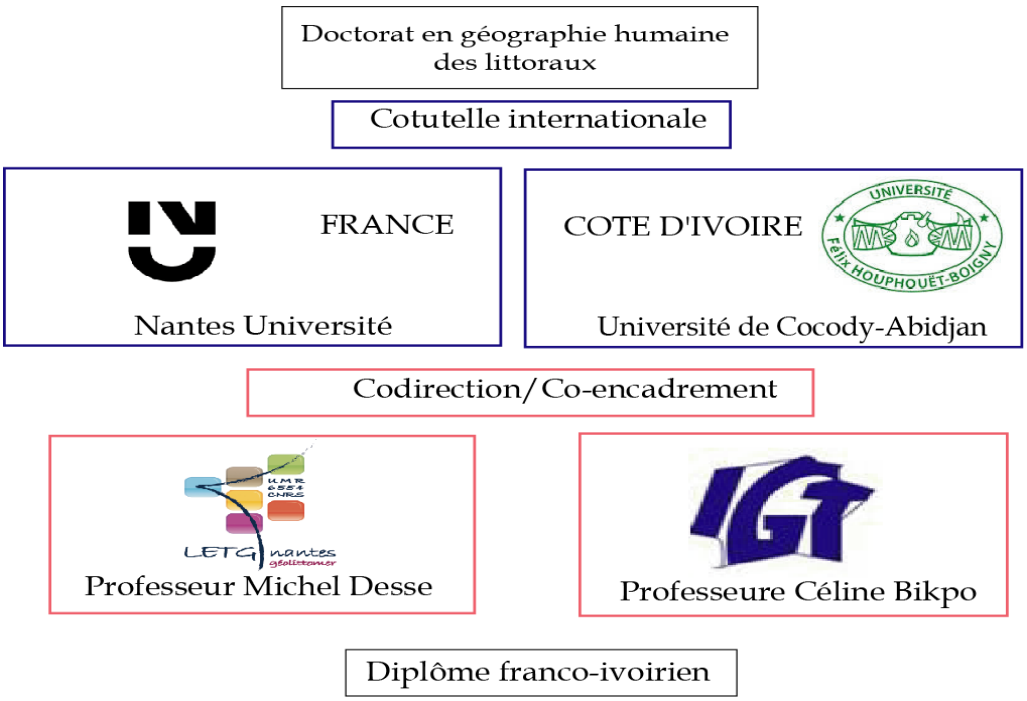
Les oppositions constantes autour des ressources communes, des pratiques et du vécu des populations, découlant de la confrontation des savoirs endogènes et exogènes, des types d'usages, des principes de cohabitations, souvent institutionnalisés ou non, contribuent à modeler, à façonner, et à reconfigurer le tissu urbain. Ces reconfigurations au Sud-ouest ivoirien, ne font que fragiliser le territoire, et ne font que renforcer les complexités liées aux différentes formes de littoralisation, dont elles en sont le résultat.

Ces mutations se nourrissent d'une gamme de comportements parfois non maîtrisables par les pouvoirs politiques, qui partent des pratiques ordinaires des populations aux stratégies de contournements, de résistance ou d'adaptation liées aux dynamiques urbaines. Conflits d'usages, ségrégations littorales, problèmes environnementaux, disparités et inégalités, informalités et illégalités, précarités socio-spatiales, spéculations foncières, tensions interethniques et bien d'autres types de dysfonctionnement sont les principales caractéristiques du modèle de littoralisation actuelle.

Une thèse en cotutelle réalisée au sein de deux institutions différentes

Selon Livian Y.F, (2015, p.2), l'attitude du chercheur et la manière de produire les résultats dépendent de la discipline et de la culture d'origine du chercheur. Pour cet auteur, au regard des traditions universitaires qui sont très diverses, la manière de produire les résultats est conçue selon l'institution d'origine ou l'école de formation. Or, la principale particularité de cette thèse est son déroulement dans le cadre d'une cotutelle internationale. Ces nouveaux formats de thèse sont de plus en plus envisagés dans toutes les universités du monde où l'économie de la connaissance s'incorpore à la mondialisation. Ce faisant, nous avons jugé utile de présenter l'atmosphère académique, universitaire et l'environnement socio-spatial dans lequel les travaux de recherches se sont déroulés afin d'éclairer l'univers des doctorants et étudiants qui aspirent à travailler en format cotutelle.

Figure 1 : Une thèse réalisée dans le cadre d'une double diplomation franco-ivoirien



En effet, cette thèse de doctorat a été effectuée au sein de deux différentes institutions que sont Nantes Université en France et l'Université Félix Houphouët Boigny en Côte d'Ivoire. À ce titre, nous avons été accueillis par deux écoles doctorales au sein desquelles à l'issue d'une convention de cotutelle établie, nous sommes devenus membres actifs des différents laboratoires afférents.

Il s'agit entre autres du laboratoire *LETG (Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique, UMR 6554 CNRS, France)* affilié à l'école doctorale STT (*Science, Temps et Territoires)* de Nantes Université, et l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) affiliée à l'école doctorale SCALL (*Société, Communication, Arts, Lettres et Langues*) de l'Université d'Abidjan.

Un travail de recherche ayant permis un regroupement des savoirs franco-ivoiriens

Dans le cadre de cette thèse, la thématique du littoral étant le point commun d'analyse des deux laboratoires qui nous ont accueilli, notre travail bien évidemment s'est effectué sous la supervision de deux professeurs des universités spécialistes de la question, qui ont été accompagnés dans leurs tâches par d'autres enseignants maîtres de conférences qui ont constitué le CSI (*Comité de Suivi Individuel*). L'un des traits caractéristiques de cette thèse a été les mobilités internationales effectuées entre les deux institutions.

L'objectif de ces mobilités était de parcourir le terrain, de participer à l'animation de la vie académique et scientifique des différents laboratoires (diffusion des travaux, échanges sur différentes thématiques, rencontres entre chercheurs, projets d'étude, activités et journées doctorales, etc.) et de participer également à des évènements scientifiques nationaux et internationaux (colloques, conférences et séminaires nationaux et internationaux, formations, excursions, etc.). Dans la forme, tout ce périple a élargi notre réseau de contact et de connaissance et nous a permis de solidifier nos acquis méthodologiques et nos savoirs scientifiques à travers le partage d'expérience avec divers acteurs du monde de la recherche issue de divers pays et écoles de formations. Dans le fonds, la conciliation des savoirs provenant de différents continents et institutions s'est présentée comme une aubaine pour enrichir nos approches d'analyses et nous donner des bases académiques assez solides (*Annexe 1*).

Au total, nous exprimons notre entière satisfaction et nous pouvons affirmer sans risque de se tromper que notre thèse en cotutelle internationale a consolidé sans équivoque notre intégration dans le monde de la recherche.

Les difficultés, les contraintes et les limites de l'étude

Comme tout travail scientifique, cette thèse n'a pas la prétention d'avoir cerné tous les contours et les aspects de l'étude littorale. Bien au contraire, elle se veut être une contribution à la compréhension du phénomène. À ce titre, il est important de rappeler que toute cette entreprise doctorale a été émaillée de grandes difficultés sur plusieurs niveaux. C'est la raison pour laquelle notre étude présente de nombreuses insuffisances et faiblesses tant sur les plans théoriques que méthodologiques.

En effet, la méthode utilisée pour collecter les données ne nous a pas permis d'interroger exhaustivement tous les acteurs qui territorialisent le littoral, chose qui relève de l'impossible. Par exemple, interroger les populations actives constamment mobiles (pécheurs, mareyeurs, commerçants ambulants) n'a pas été aisé dans la mesure où ces personnes qui exercent leurs activités économiques cherchent à écouler leurs captures ou vendre leur produit plutôt que de répondre à nos questions. Cette situation pose le problème de représentativité réelle de l'échantillon de la population enquêtée de la deuxième grappe.

Ensuite, la première phase de la collecte des informations s'est déroulée dans un contexte socio-politique (période post-électorale, problème foncier intense, fracture socio-ethnique, crise de confiance entre population et décideurs) fragile marquée par le refus catégorique de certaines populations de répondre à nos questions, voyant en nous des personnes douteuses (agent de la mairie, agent de sécurité, envoyé politique, etc.).

D'ailleurs, ceux qui ont accepté librement de nous répondre éprouvaient quelques difficultés, soit par doute, soit par méfiance à nous donner des informations sur certaines questions importantes contenues dans le questionnaire. Cette situation a parfois déjoué nos attentes et biaisé quelque peu nos résultats. Il a fallu user de plusieurs stratagèmes pour pouvoir convaincre ce type d'acteurs. En outre, en ce qui concerne les entretiens, nous avons dû user de grande patience face à la lenteur des démarches administratives qu'il fallait remplir afin d'obtenir les différents rendez-vous et les séances d'échanges souhaités auprès des responsables de structures. Cela a parfois affecté notre calendrier de travail et nous avons été obligés parfois de trouver des alternatives pour maintenir l'équilibre de la recherche. Le manque de certaines données statistiques (population par quartier par exemple) et cartographiques nous ont obligé à nous contenter de certaines parfois issues de quelques sources pas très officielles.

Lors de la campagne de terrain, l'état de la route et des voiries qui conduisent à nos sites d'études a été une véritable contrainte. L'état de dégradation avancée des routes nationales et régionales menant à ces espaces rendait vraiment pénible le voyage avec le temps qu'il fallait mettre sur la route et l'effort et l'énergie physique qu'il fallait déployer pour y arriver.

Enfin, l'une de notre plus grande difficulté lors de nos investigations a été le contexte sanitaire lié à la pandémie de la maladie à coronavirus (Covid-19) qui a sévi pendant un bon moment sur la planète et qui limitait tout contact avec les populations.
Les contraintes de cette pandémie en raison des mesures de prévention vis-à-vis des modes de contagions nous ont imposé l'arrêt des travaux de recherche pour un bon moment, il a fallu patienter des mois pour que la situation se stabilise afin de reprendre les travaux.

Au-delà, de toutes ces difficultés et limites soulevées, ce travail a été pour nous une belle expérience. Cette étape de notre cursus universitaire qui est le terrain a été significative, car remplie de belles émotions et de passions. Par conséquent, cette recherche a été enrichissante pour nous, car elle nous a permis de découvrir les richesses naturelles et humaines de ce monde, de connaître d'autres cultures et de développer notre capacité intellectuelle et mentale pour notre statut de futur docteur.

Organisation et structure de la thèse

Notre travail de thèse s'organise autour de trois parties, pour lesquelles, chacune d'elles est composée de deux chapitres.

Si l'objectif de notre thèse est de comprendre l'évolution et le développement des villes littorales secondaires par le lien entre littoralisation et urbanisation, il est important de préciser que le modèle d'analyse critique et synthétique qu'elle induit, conduit à déployer un cheminement scientifique dont l'approche part du global au local, du général au particulier, du commun au spécifique, de l'échelle macro à l'échelle micro.

Dans la première partie, notamment dans le chapitre 1, nous avons à partir d'un recours à la bibliographie existante tenté d'apporter un éclairage sur les concepts utiles à l'analyse des phénomènes. Nous avons par la suite porté un regard sur le caractère multidisciplinaire de notre étude et les modes d'analyse qu'elle implique. En menant une réflexion sur l'ensemble des notions opératoires, des variables d'analyses et sur le tableau théorique du champ disciplinaire, nous avons essayé de consolider notre approche méthodologique pour notre étude de terrain.

Enfin, nous avons essayé de situer les enjeux scientifiques de cette thèse via la compréhension des deux termes clés de l'intitulé de notre sujet. Une analyse sur leur aspect sémantique et leur caractéristique fonctionnelle au sens large, afin de mieux appréhender le lien entre ces deux phénomènes en tant que contenu et processus, et aussi pour mieux cerner leur compatibilité (rapprochement ou différenciation).

Dans le second chapitre, il était question de comprendre le phénomène à partir des constats généraux, des études de cas ou des exemples plus concrets d'autres territoires.

Cette approche comparée fournie par une bibliographie sélective des travaux sur la question nous a permis, à partir d'une confrontation avec des études déjà menées sur le Sud-ouest ivoirien, de mettre en lumière des points de similitudes et de différences, de globalité et de spécificité. Cette étape a permis de percevoir les questionnements nouveaux et les zones d'ombres que relève l'étude de la littoralisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Concernant la deuxième partie de notre thèse, nous nous sommes attelés à mettre en évidence l'attractivité du littoral ouest-ivoirien, à présenter les éléments de la gouvernance urbaine et à mettre en lumière les évolutions urbaines ainsi que les formes de littoralisation qui s'en suivent.

Dans le chapitre 3, nous avons effectué un descriptif des potentialités économiques des villes de la région à travers l'inventaire des ressources en eau favorables à la littoralisation. Ensuite, nous avons entamé une réflexion sur les politiques de planification qui ont conduit à la mise en valeur de cet espace, voire à sa polarisation. Il nous a semblé important de démontrer comment le jeu institutionnel (acteurs, financements, outils) a alimenté les mouvements de populations, et comment il a contribué à façonner le territoire. Aussi, dans ce chapitre, nous avons essayé de comprendre comment les politiques locales constituent aujourd'hui un maillon de régionalisation urbaine.

Le chapitre 4 avait pour objectif de rendre compte des formes de littoralisation dans les villes du Sud-ouest. À partir d'une analyse de la tâche urbaine sur plusieurs années, dans ce chapitre, nous nous sommes permis de montrer comment les formes de littoralisation observées sous différentes échelles peuvent être lues à travers les migrations de populations, les pratiques urbaines et les modes de territorialisation (facteurs, profil des populations, modes d'habiter, valeurs culturelles, représentations, etc.).

Cette seconde partie a permis de discuter les écarts réels entre les modèles et scénarios actuels de la littoralisation, et l'ambition de constituer de véritables pôles secondaires au Sud-ouest.

La troisième partie, quant à elle, est consacrée à une analyse des formes d'urbanisations actuelles par le jeu d'acteurs et des dynamiques proprement littorales qui s'y greffent autour. Elle se propose d'identifier les grands traits du modèle urbanistique de chaque ville afin de mieux apprécier l'équation entre les formes urbaines et le cadre institutionnel local et régional.

Ainsi, le chapitre 5 reposant sur un diagnostic de l'urbanité et de la « littoralité », s'est concentré à traiter les caractéristiques profondes des structures urbaines via les mouvements d'acteurs.

Comment celles-ci prennent forme et comment elles contribuent à façonner le territoire et à impacter le développement à travers les trajectoires socio-spatiales des individus. En interrogeant les mobilités, les modes de territorialisation, nous avons décrit la trajectoire de ces formes et les spécificités qu'elles conduisent.

Pour finir, le chapitre 6 s'est intéressé aux dynamiques et aux mutations urbaines. Il s'agissait d'évaluer dans un double aspect ; positif et négatif, les effets de ces mutations sur le développement. L'identification de ces dynamiques nous a permis d'élaborer un cahier de perspectives afin de faciliter une articulation entre littoralisation actuelle et développement local des villes du Sud-ouest.

Au total, en faisant ressortir les éléments explicatifs qui concernent le processus de la littoralisation, dont l'ampleur sur l'urbanisation est actuellement mesurable, cette partie présente la pertinence d'avoir évoqué, selon les réalités socio-spatiales de la ville, la nécessité d'un renouvellement des outils de planification.

Pour mener notre conclusion, en s'appuyant essentiellement sur des indicateurs quantitatifs et qualitatifs expliquant les formes de littoralisation sur différents axes du développement, nous avons pu mener une analyse approfondie de ses conséquences sur l'urbanisation et obtenir des éléments scientifiques probants qui leur sont liés et qui ont permis de justifier nos hypothèses.

Partie 1 : Littoralisation et urbanisation dans la région de San-Pédro : État de l'art et positionnements scientifiques

Introduction de la première partie

Cette première partie de notre thèse concerne le cadre conceptuel, théorique et méthodologique. Elle est composée de deux chapitres. L'objectif de cette partie est de mener une réflexion sur les principaux concepts de la géographie humaine des littoraux relatifs à notre sujet d'étude, mais aussi sur les fondamentaux des lois et des théories urbaines qui permettent de comprendre la littoralisation. Pour finir, dans cette partie, nous allons voir comment ils peuvent être appliqués dans notre travail de recherche.

Dans le premier chapitre, nous avons été conduit à voir quelle est la place des théories et des lois dans la géographie littorale. D'abord, cela nous a conduit à mener une réflexion à la fois sur les grands concepts qui interviennent dans notre thèse. De même, à travers ce chapitre, nous avons souhaité comprendre quelle légitimité nous pouvons donner à notre méthodologie de recherche.

L'analyse géographique des processus complexes comme la littoralisation invite à la comparaison de ce phénomène sur différents territoires. C'est pourquoi dans le chapitre 2, en partant d'une approche large des pays en développement pour ensuite la ramener au contexte ivoirien, l'urbanisation littorale a été analysée selon différents indicateurs. Une enquête de terrain a été menée dans ce cadre auprès de 1212 acteurs, soit 828 ménages répartis en 564 pour San-Pédro, 189 pour Grand-Béréby et 75 pour Tabou. En proposant un tableau de comparaison sur les villes secondaires littorales, et quelques métropoles, sans lequel il nous est difficile de saisir les spécificités du Sud-ouest ivoirien. Il a été question dans cette partie de se pencher sur les facteurs de la littoralisation, les fonctions de la ville littorale, les politiques publiques, les acteurs et les dynamiques littorales ainsi que des défis en termes d'aménagements durables.

Chapitre 1 : *Cadre conceptuel, théorique et méthodologique de la thèse : Penser le rapport entre littoralisation et urbanisation dans les villes secondaires*

Les problématiques de l'urbanisation littorale qui ont été l'objet de plusieurs recherches ont donné naissance à une diversité de connaissances et de positions scientifiques sur les évolutions des sociétés littorales. Cette diversité de positions sur les données existantes sur ces thématiques a renforcé davantage les écrits sur le littoral et faire de ces phénomènes des questions d'autant plus actuelles. La géographie humaine des littoraux présente donc un intérêt sur le champ des sciences sociales. Sous cet angle, pour faire un tour d'horizon, ce chapitre se concentre sur les interrogations à savoir comment cette discipline a-t-elle émergé ? Quels sont les concepts qu'elle mobilise ? Quelles sont les nouvelles pistes de réflexion qu'elle soulève ? Quels sont les enjeux scientifiques qui en résultent ?

1.1 Définition et analyse des concepts opératoires

Dans ce point, nous nous sommes attaché à revenir sur la définition des termes spécifiques à notre recherche qui, malgré l'abondance de travaux et de connaissances dans plusieurs domaines des sciences sociales, restent marqués par d'énormes controverses. Il ne s'agira pas de revenir de manière exhaustive sur le sens et l'essence de ces notions, mais plutôt de proposer des approches de définition applicables à notre étude et pouvant permettre de mieux construire une démarche analytique et explicative. À ce propos, notre travail conceptuel privilégiera les termes de littoral, littoralisation, urbanisation, planification et villes secondaires.

1.1.1 Le littoral : une notion ambiguë et complexe

Le concept du littoral est pluridimensionnel en raison de la complexité et de l'ambiguïté que sa définition incarne. À ce titre, nous nous sommes penchés sur quelques définitions dans le cadre de ce travail.

Tel que défini par Yahyaoui A, (2018, p.17) le littoral correspond à la portion de terre qui appartient au bord de la mer ou plus précisément à une étendue de pays située le long des côtes. Pognonec A, (2016, p. 29 - 31) souligne que c'est l'espace influencé par les forces marines agissant au contact des continents.

Elle poursuit pour dire que cet espace s'étend jusqu'à des distances qui englobent les activités quotidiennes et immédiates des hommes vivants sur la côte elle –même. Cet espace peut être donc considéré comme une paroi utile à travers laquelle la mer échange avec la terre (Eechout O, 2016, p.23).

Ces définitions sont loin de faire l'unanimité, car pour le géographe, il n'existe pas de définition unique du territoire littoral et d'autre part, la délimitation géographique de cet espace est associée à chaque sens (Herbert V *et al*, 2010, p.64). Cette variété de sens que l'on attribue à ce milieu est étroitement liée aux relations entre nature et société qui se sont opérées au fil des temps et qui s'opèrent encore aujourd'hui. À cela nous pouvons ajouter la jonction des éléments physiques et humains qui interagissent et qui constituent la principale caractéristique de cet espace. Ces interactions peuvent être identifiées en trois types : interaction entre éléments physiques, interaction entre éléments humains, interaction entre éléments physiques et éléments humains. On comprend donc que le littoral correspond à un milieu particulier possédant des caractéristiques physiques, biologiques et humaines qui lui sont propres. C'est dans cette optique que d'autres définitions sont proposées en intégrant les éléments physique et humain interagissant.

D'abord Ghézali M, (2010, p.6) en revenant sur la définition du professeur Michel Prieur met en exergue les interactions physiques en définissant le littoral comme l'espace géographique portant à la fois sur la partie maritime et la partie terrestre du rivage qui intègre les étangs salés et les zones humides en contact avec la mer. Selon Ouali M *et al* (2017, p.9) le littoral est un espace original entre deux différents mondes ; mer et terre ; disposant d'un avant-pays caractérisé par la mer, ses vagues, ses marées, ses courants et son autre rivage ainsi que d'un arrière-pays caractérisé par l'espace continental et ses terres fermes.

Pour mettre en évidence l'interaction entre éléments physique et humain, Houdart M, (2003, p.3) affirme que le littoral est l'écotone, l'espace de transition entre la mer et la terre, une bande côtière où les formes, les réalités naturelles, physiques ou biologiques, l'économie et les mentalités des habitants sont modelées par la proximité de l'océan, par le jeu des relations entre la mer, l'atmosphère et la terre. Cette définition de l'espace littoral donnée par l'auteur nous permet de rebondir sur la définition du territoire donnée par Noël J, (2011, p.25) selon laquelle c'est un espace ou milieu géographique complexe, qui relève à la fois de la nature et de la société, du passé et du futur, de la matérialité et de l'immatérialité, des pratiques et des représentations, dont la compréhension repose sur trois identités ; Existentiel ; comme entité

spatiale dotée d'une identité propre (limites, marquage, histoire), Matériel ; usages sociétaux, aménagements, physionomie du paysage et Organisationnel ; comportements territoriaux des acteurs dans la gestion et l'aménagement du territoire. Cette acception du territoire fait aussi référence à celle du littoral au sens large. En reprenant la pensée de Bernard Bousquet, le littoral dans l'analyse géographique, doit tenir compte essentiellement de trois dimensions ; **le littoral de nature** pour les géomorphologues qui est la zone de dépendance de la dynamique et de l'énergie du milieu ; **le littoral d'*œkoumène*** *ou* **fonctionnel** pour l'ensemble des géographes humains, qui relève de l'espace habité et mis en valeur par l'homme et le **littoral juridique** ou d'institution pour les géopoliticiens, que régissent les textes législatifs et réglementaires (Miossec A, 1998, p.171). À l'instar de sa définition, la délimitation du littoral ne fait pas également l'unanimité et est pensée en fonction des domaines ou des disciplines. Par exemple le géographe ou l'économiste ou encore l'écologiste ne peuvent pas avoir la même délimitation de ce milieu. Que cela soit au niveau de sa définition ou de sa délimitation, les approches ne sont qu'approximatives et varient selon le sens que le chercheur lui attribue. Cette difficulté à circonscrire cet espace n'est pas uniquement l'apanage des scientifiques, elle touche également les politiques et décideurs des pays côtiers qui ont du mal à délimiter les côtes. Alors qu'à l'échelle mondiale le littoral occupe un linéaire de plus de 1.600.000 km sur lequel 84 % des nations ont une façade sur l'océan et/ou les mers intérieures (Le Berre I, 2018, p.1).

Ayant pour objectif de mieux penser la délimitation du littoral, la Conférence de Montego-Bay a permis aux États côtiers de déterminer par des régimes de droit les zones maritimes qui leur sont destinées à partir de certains paramètres de délimitation du littoral (Casarotto W, 2014, p.17). De cette tentative de délimitation géo-juridique du littoral, Le Tixerant M, (2004, p.9) pense que les modalités de cette délimitation issue de la conférence de Montego-Bay connaissent bien des limites, car cette convention sur les mers ne reconnaît que les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone exclusivement économique (ZEE) et la haute mer. L'auteur à cet effet fait une nuance entre littoral et zone côtière. Pour lui ces deux concepts n'ont pas la même réalité géographique lorsqu'il considère le littoral comme un espace restreint et la zone côtière comme un espace plus large qui englobe parfois le littoral lui-même. Pour Louveau C. (2015, p.11), la délimitation du littoral reste variable et ses limites dépendent non seulement du phénomène étudié, mais également de l'échelle spatio-temporelle. Cependant, il précise que malgré les divergences quant à sa délimitation géographique, le littoral est reconnu à partir d'un certain consensus comme un lieu de contact, d'interface et de discontinuité, comme le lieu de rencontre entre deux périphéries : maritime et continentale. C'est donc l'interface entre l'espace continental et l'étendue marine.

Le volet social du littoral apparaît à travers les propos de Salem-Cormier M-C, (2000, p.204) quand elle affirme que les espaces marins peuvent être définis ou délimités par des entités spatiales structurées par les systèmes de pêche, à la fois support physique des activités halieutiques, produit des pratiques et représentations des sociétés littorales et enfin enjeux des ressources. Cette réduction du littoral à la pêche pousse Brunet R *et al*, (1993) à définir l'espace littoral au sens plus large comme à la fois le support physique informé par les pratiques des sociétés et produits historiques, culturels et sociaux.

Au-delà de cette manière de considérer les littoraux, nous pensons que la prise en compte des composantes écologiques, biologiques et humaines dans la tentative de circonscription de ce milieu n'est pas à négliger. D'ailleurs, si l'on s'en tient à cette approche, le cadrage du littoral et le domaine du milieu naturel semblent se confondre selon le CGDD, car près de 45 % des terres situées à moins de 500 mètres de la mer sont considérées comme des espaces littoraux où des zones d'habitats spécifiques associant végétaux et humains. Par exemple, dans certains espaces européens, la zone côtière correspond à une bande de 10 km de large à partir de la côte telle qu'elle apparaît dans la base CORINE[1].

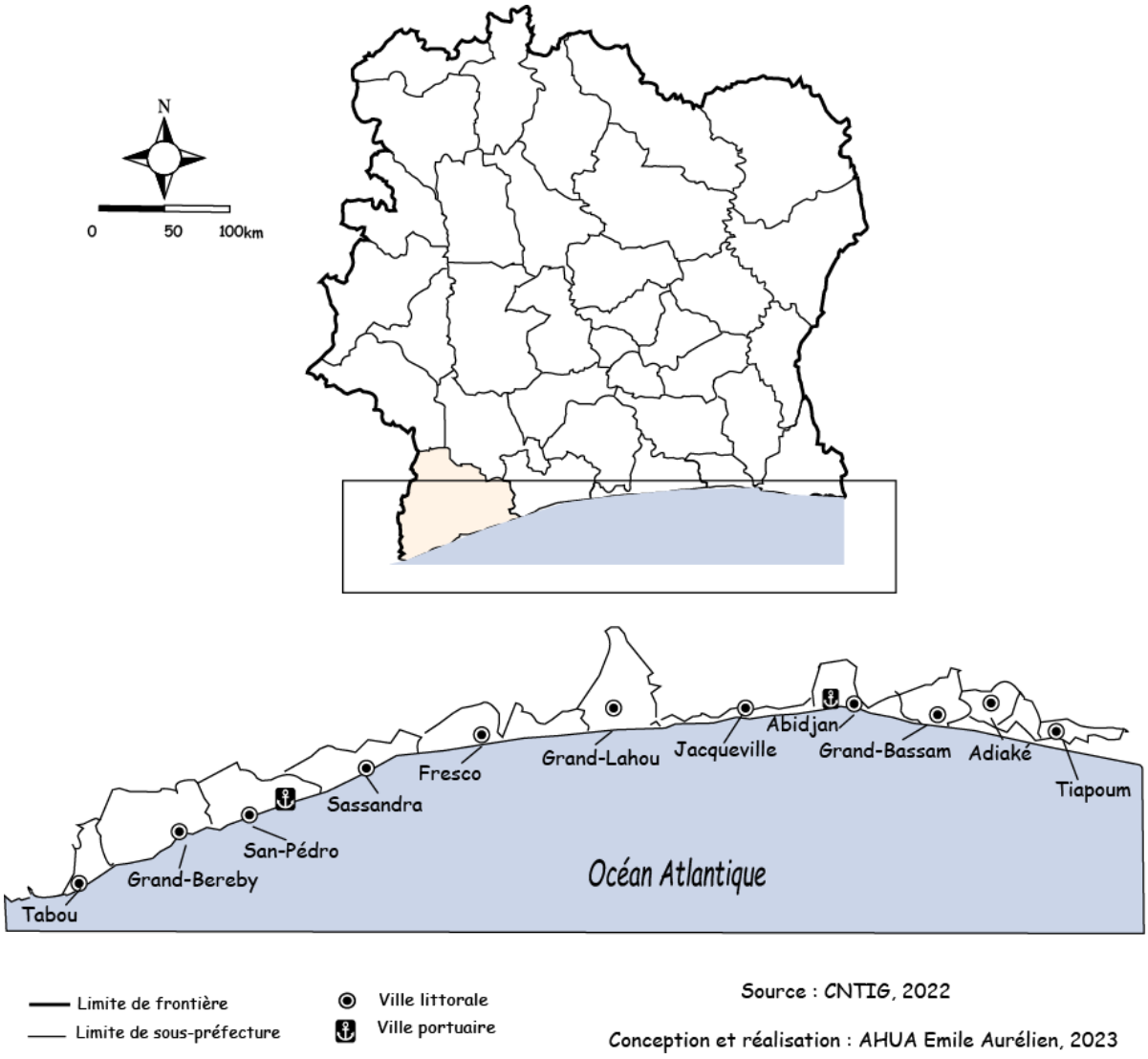
En Côte d'Ivoire, l'espace littoral ne fait pas l'objet d'une définition et délimitation spécifique dans la réglementation en vigueur, à défaut d'une définition et/ou délimitation exacte, les autorités définissent et délimitent le littoral à partir d'une approche définitionnelle (Aphing-Kouassi G, 2001, p.18). Ainsi, est considérée comme zone littorale, l'espace qui comprend le rivage de la mer à plus de 100 mètres de large à partir des hautes marées. Le littoral ivoirien à l'instar de tous les littoraux présente des variétés de formes physiques et des spécificités humaines qui lui sont propres (Pottier P et Anoh K.P, 2008, p.16). L'espace littoral ivoirien s'étend du cap de Palme à l'Ouest (frontière ivoiro-libérienne) au cap des trois pointes à l'Est (frontière ivoiro-ghanéenne), il est limité au Nord par la route côtière à l'Ouest d'Abidjan, en passant à Alépé à l'Est. Dans la partie sud, il est limité par l'isobathe 100 m. Avec une superficie estimée à 23253 km^2, le littoral ivoirien comprend environ 7 % de la superficie totale du pays (Ministère de l'environnement, 2003).

[1] La base de données CORINE est un inventaire biophysique de l'occupation des terres

Le littoral ivoirien se subdivise en deux zones littorales composées de différentes villes que sont : le littoral-ouest et le littoral-est. Dans cette partie côtière, plusieurs villes ayant une distance de moins de 200 km de la côte subissent l'influence de la mer.

Le littoral-ouest dans lequel se localise San-Pédro s'étend sur 170 km le long de la côte Atlantique et sur 50 mètres de largeur du Nord au Sud. Il couvre une superficie de 10000 km^{2,} soit un tiers (1/3) du territoire régional (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire).

Carte 5: Sous-préfectures et villes du littoral ivoirien



Au regard de ces différentes approches, nous pouvons définir le littoral tout simplement comme la zone de contact entre la mer et la terre qui subit l'influence du milieu marin. Dans notre thèse, nous prenons en compte les espaces qui ont une distance de moins de 1 km de la côte. À travers le monde, les littoraux sont des espaces de forte migration humaine. Ce processus de peuplement est appelé la littoralisation. Dès lors, qu'est-ce que la littoralisation ?

1.1.2 Littoralisation : un double sens du terme

C'est un processus qui exprime le mouvement de déplacement des populations vers les côtes ou vers les mers. Autrement dit, la littoralisation c'est le résultat de l'installation humaine dans les milieux côtiers ou littoraux. Ce processus se concrétise principalement par l'implantation des activités économiques et d'habitations près des mers. Miossec J-M, (1998) précise que ce processus de migration de populations vers les littoraux est lié à l'exploitation des richesses des mers, à leur colonisation renforcée par la mondialisation. Loinger G et Dubois G, (2001) définissent la littoralisation à travers un double processus : l'intensification accrue des activités et des flux migratoires vers les côtes et simultanément la régression des poids des espaces éloignés de la mer. Dans ce même cadre, Liziard S, (2015, p.18) définit la littoralisation comme une combinaison d'un modèle spatiale qui associe densification des zones côtières et déclin des arrière-pays.

Au sens large, ce concept peut recouvrir à la fois l'ensemble des processus qui induisent la densification des espaces côtiers et le résultat de ce processus (Voiron-Canico C, 1999, p.103). Dans notre recherche, nous définissons la littoralisation comme l'ensemble des mouvements de déplacements et/ou de concentrations des populations vers les littoraux (espaces de moins de 1 km de la mer). Mieux, la littoralisation est l'arrivée de nouvelles populations, de nouvelles activités, de nouvelles perceptions ainsi que la mise en place de politiques publiques et d'infrastructures autour du littoral. La littoralisation va de pair avec l'urbanisation qui favorise aussi la densification humaine des côtes. Il est donc important dans la suite de notre travail de définir le concept de l'urbanisation.

1.1.3 Urbanisation et urbanisation littorale : deux concepts concomitants ?

Selon le contexte employé, le terme urbanisation contient un double sens. Dans un premier temps, l'urbanisation peut être entendue de façon synthétique comme un processus de transformation d'un espace rural en espace urbain ou d'une société rurale en une société urbaine (Bègue B, 2013, p.6). Cette approche sous-entend l'évolution de la ville par la mise en place des services, des équipements et des biens au sein d'un espace donné. Dans un autre contexte, dans le Dictionnaire des notions et concepts de la géographie (p.47), l'urbanisation est définie comme le processus de concentration des populations dans la ville ayant pour conséquence l'étalement spatial. Par ces définitions, l'urbanisation peut refléter deux actions : une forte concentration des populations dans la ville (Atta K, 1978, p.3), et le processus de création des espaces urbains et son résultat (Robert S, 2009, p.19).

Cette manière de définir l'urbanisation met en évidence l'extension de la ville et son influence sur les zones périphériques. L'urbanisation dans son évolution peut être volontaire si elle est planifiée ou spontanée si elle est effectuée sans plan préétabli (Baud P *et al*, 2013, p.529).

Par ailleurs, l'urbanisation littorale doit s'appréhender comme le fait que la ville littorale commence à offrir une large gamme de services à travers l'installation ou la construction progressive d'infrastructures, car il faudrait le mentionner tout ce qui se passe en arrière du trait de côte n'est pas forcément urbain (Miossec A, 2012). Dans ce travail, nous définissons l'urbanisation comme l'évolution ou l'extension de la ville littorale par une augmentation de la population, l'intensification des infrastructures, des équipements, des biens et des services et les modifications socioculturelles des activités. L'urbanisation est induite par la forte littoralisation. À l'inverse, la littoralisation est parfois le résultat de l'urbanisation. Dans les deux cas de figure, il ressort que l'urbanisation et la littoralisation sont étroitement liées dans une boucle de causalité. En tout état de cause, ces deux phénomènes engendrent des modifications profondes dans les villes secondaires. Au regard de l'évolution de l'urbanisation, comment peut-on définir la ville secondaire ?

1.1.4 De la ville à la ville secondaire : essai d'une définition

Selon Baud P *et al*, 2013 (p.529), le concept de ville contient une double approche, une première pour laquelle elle est désignée comme une commune ou comme une entité administrative, et une seconde qui permet de la différencier du village par sa taille, son bâti, les populations et les activités qu'elle mobilise.

Tout d'abord, il est important de préciser que du point de vue fonctionnel, est désignée comme ville, une agglomération dont les habitants exercent de façon permanente les fonctions diversifiées de l'administration, du commerce, de l'industrie et/ou de l'artisanat, des services publics et privés, de l'agriculture, mais où la fonction agricole n'est pas dominante (Wertheimer M, 1985. p.138). Cette définition semble être très approximative, et est loin de faire l'unanimité. C'est pourquoi Antoni J-P *et al*, (2011, p.16) parle plutôt de proposition définitionnelle en lieu et place d'une définition proprement dite. En prenant appui sur l'angle sociologique, il définit la ville comme une agglomération importante dont le fonctionnement organique révèle un milieu géographique et social particulier, basé sur des économies d'agglomération permettant l'émergence de fonctions spécifiques et rares.

L'auteur va un peu plus loin quand il atteste que la ville ne se distingue donc pas uniquement par sa taille, mais également par la nature des fonctions qui s'y développent, la complexité des relations qui s'y nouent, qui « émergent », en quelque sorte, du fonctionnement de l'ensemble. La définition donnée par l'institut des futurs souhaitables dans ses analyses sur la ville prolonge admirablement le propos d'Antoni J-P *et al (*2011). La ville est ici définie comme un territoire avec plusieurs fonctions et services, à la fois milieu physique et humain où se concentre une population qui organise son espace en fonction du site et de son environnement, en fonction de ses besoins et de ses activités propres et aussi de contingences socio -politiques. Une distinction des types de villes est aussi proposée pour nourrir cette définition. Mais surtout pour comprendre le concept de ville secondaire. Il s'agit d'une part **des petites villes** où il existe un regroupement dense d'habitations à l'intérieur duquel tous les déplacements fonctionnels se font à pied et les limites pouvant être atteintes à la marche. D'autre part, **des villes moyennes** où la donnée démographique est souvent le premier moyen d'avoir des connaissances sur ces villes (peuplement important). En tout état de cause, les villes secondaires s'inscrivent dans une perspective hiérarchique en tenant compte de la hiérarchie urbaine voire le classement ou le rang des villes dans une région ou dans un pays. Ainsi, la réflexion de Wertheimer M, (1985) constitue un apport appréciable dans la tentative de définition de la ville. Pour lui, il n'existe pas de définition universellement acceptée pour caractériser une ville secondaire, car la conception utilisée de la ville secondaire répond à la fois à une approche fonctionnelle (service, production et agglomérations) et quantitative (nombre de la population).

Quant au terme de **ville secondaire**, il a des significations différentes, en fonction du contexte dans lequel il est utilisé (Mame B.C.M, 2021, p.63). Tout comme la définition de la ville, il peut se rapporter aussi à la taille de la population, à la zone administrative, l'importance politique, économique ou historique dans un pays. Cependant, dans la plupart des villes africaines, les petites villes ou moyennes villes sont désignées par rapport au poids tenu par les métropoles. Celles-ci sont considérées comme les villes intermédiaires, qui facilitent les interrelations entre les villes. Sur cette base, c'est au plan de l'emploi, des fonctions et de l'économie que la caractérisation comparative entre villes secondaires et villes métropoles est la plus intéressante. Rapportées à leur poids démographique, les villes secondaires peuvent avoir une situation très défavorisée au titre de l'emploi salarié, de l'investissement et de l'emploi industriel, de la fonction et de l'emploi du secteur tertiaire supérieur (Mainet H, 2017, p. 50 – 111).

L'institut des futurs souhaitables lors du forum d'échange sur les champs urbains en 2022 propose une autre définition et caractéristique de la ville secondaire qu'il appelle **ville intermédiaire**. En soulignant qu'elle ne correspond pas à l'échelon administratif et juridique, la ville intermédiaire est définie ici par sa position dans un système urbain. Elle est considérée comme un lieu d'échanges qui entre souvent dans des logiques qui dépassent l'espace régional.

Techniquement, il faut mentionner que la ville africaine a un modèle qui lui est propre. Eu égard de ces éléments énumérés ci-haut, dans ce travail, la définition de la ville secondaire que nous formulons s'inscrit dans la même lignée. Nous la définissons comme l'espace d'intermédiation entre la métropole et les espaces ruraux, où les fonctions et les services émergent, où les infrastructures sont en évolution et la population est en croissance importante.
Au regard des dynamiques d'urbanisation des littoraux, El Hamzaoui *et al,* (2015, p.2) rappellent que la complexité de délimitation de ces espaces rend leurs gestions et sauvegardes difficiles d'où elles requièrent une information de bonne qualité et actualisée pour aider à prendre les bonnes décisions pour un aménagement et une gestion durable des littoraux.

1.1.5 Planification urbaine et planification territoriale : deux notions dissociables ?

Il existe une pluralité de définition sur le concept de la planification, les chercheurs, les politiques et les décideurs, chacun à sa manière a proposé une définition. Toutes ces définitions pour la plupart, dans une perspective commune, s'articulent autour de l'idée de développement organisé et prévisionnelle. De celles que nous avons retenues pour proposer notre propre définition, nous retenons qu'au-delà de sa simple définition, les auteurs établissent un distinguo entre planification territoriale et planification urbaine.

D'abord, de manière générale, la planification est définie comme un processus d'aide à la décision qui vise, par concertation des acteurs concernés, à prévoir des ressources et des services requis pour atteindre des objectifs déterminés (Danvide T, 2015, p.28). Plus loin, Dans son manuel d'orientation sur la planification de projet ou de programme, la fédération internationale des sociétés de la croix rouge de Génève (2010, p.11- p.14), quant à elle, définit la planification comme étant l'ensemble des programmes organisés selon un plan. Lequel plan est un ensemble de dispositions arrêtées en vue de l'exécution d'un projet élaboré, comportant une suite ordonnée d'opérations, de moyens, et destinée à atteindre un but.

De ces définitions, nous pouvons aisément comprendre que la planification projette dans le temps, des objectifs à réaliser dans un domaine donné. Elle spécifie les échéances de la réalisation, les moyens ainsi que les outils d'évaluation. Par ailleurs, faut-il le souligner, que sa caractéristique fondamentale est la dimension du temps. Dans un contexte précis, on pourra parler de la planification territoriale lorsque celle-ci s'applique à un territoire dans sa globalité et de planification urbaine quand elle s'applique particulièrement à une ville (Gnele J-E, 2010, p.20).

D'un côté nous proposons une double définition de la planification territoriale. D'une part comme une démarche qui implique traditionnellement l'élaboration d'un plan territorial décliné en plans sectoriels s'inspirant du cadre stratégique et structurel global. Par la suite, se fondant sur les règles d'usage des sols, il est élaboré des plans locaux dont chacun permettra d'identifier les actions à mener et à partir desquels il sera élaboré des plans de détails puis enfin, des projets à réaliser (Fubini A, 2009, p.1 - 20). D'autre part, comme une action collective et volontaire menée par l'État sur un territoire donné dont les objectifs sont d'y organiser la répartition harmonieuse des populations, des activités et des infrastructures dans l'espace et dans le temps (Blanchart A, 2018, p.18). De l'autre côté, nous retenons les définitions selon lesquelles elles désignent l'ensemble des moyens institutionnels mis en œuvre pour gérer les évolutions urbaines, dont l'objet est de coordonner le développement et la création des villes, dans le respect du cadre de vie des habitants actuels et futurs (Prevost A, 2013, p.3).

Dans le contexte de la ville littorale, la planification comprend une dimension plus vaste quand elle est définie comme la bonne règle d'équilibrer la demande de développement avec les besoins de protection des écosystèmes (Miossec A, 2012, p.393). Ainsi, que nous soyons dans le cadre de la planification territoriale ou urbaine, il faut noter que la planification est non seulement un outil de spatialisation, mais également un outil transversal qui se décline au travers des actions de l'ensemble des services urbains ou territoriaux dont elle détermine le cadre, et sa mise en œuvre passe par l'élaboration des documents dits outils de planification (Fubini A, 2009). Dans cette optique, la planification regroupe l'essentiel des documents de planification issus d'études, de procédures juridiques et financières, de textes législatifs et réglementaires mis en œuvre par les services de l'État et les collectivités territoriales, dont le recours et l'usage permettent d'organiser l'aménagement de l'espace dans une vision d'équilibre.

1.2 La géographie humaine des littoraux, une thématique récente pour les sciences sociales

Chaque discipline à une identité particulière représentée par ses concepts, ses méthodes, ses pistes de réflexion, ses théories et ses problématiques. Le littoral en tant qu'objet d'études est abordé par plusieurs disciplines ou sciences. Cependant, ce n'est que récemment que les géographes se sont plus concentrés sur cette thématique. Dans ce point, nous examinerons le passage de la géographie humaine des littoraux d'une thématique problématisée à une thématique controversée.

1.2.1 La littoralisation dans les villes secondaires : émergence d'une problématique

Les sciences humaines et sociales se sont toujours intéressées aux phénomènes d'actualité. Kalaora B, (1998) pouvait le penser ; les travaux en sciences sociales concernent tous les phénomènes sociaux dynamiques et évolutifs. À travers ces propos, nous comprenons aisément pourquoi et comment la littoralisation aujourd'hui s'est imposée sur le champ des sciences sociales. Dans un contexte de forte littoralisation des sociétés, la protection et gestion durable des littoraux s'est identifiée comme une préoccupation mondiale. Ainsi, en moins de cinquante ans, elle est allée d'une question purement politique à une question scientifique. Son positionnement au cœur des débats et des réflexions a pris réellement forme quand les États se sont réunis à la conférence de Rio au Brésil en 1992. Dès cet instant, la littoralisation et ses enjeux urbanistiques ont fait l'objet de nombreuses conférences internationales, de nombreux programmes nationaux et locaux, de plusieurs projets d'études et travaux scientifiques. La géographie comme science de développement n'est pas restée en marge. Sur son champ d'investigation, elle a privilégié cette thématique à travers la multiplication de travaux de recherche. À ce titre, les nombreuses études et analyses qui se sont penchées sur ces questions ont reposé pour la plupart sur un schéma assez classique qui se subdivise en trois créneaux principaux que sont la description, l'explication et la prévision du phénomène de la littoralisation (Robert S, 2009, p.9).

Une telle démarche jugée trop linéaire et mitigée par de nombreux chercheurs a alimenté les controverses et les débats autour des méthodes. C'est la raison pour laquelle les résultats obtenus de ces recherches qui ont souvent accompagné la mise en place et l'instauration des dispositifs de réglementation de l'urbanisation et de gestion des littoraux maintes fois déployés n'ont pas pu véritablement orienter le développement (Liziard S, 2015, p.11).

L'aménagement des territoires littoraux est devenu alors une problématique centrale en raison des difficultés d'opérationnalisation des projets de gestion durable, à voir le jour face à une opposition constante de données et de connaissances sur la question (Osadtchy C, 2014, p.12). Cette situation de diversité de connaissances et de données est le résultat de la considération du littoral comme objet et sujet d'étude, à la fois ambiguë et complexe.

L'étude et la compréhension des différentes thématiques autour de la littoralisation et de l'urbanisation côtière nécessitent une prise en compte et une intégration des dynamiques socio-spatiales d'origines marines et continentales dans la mesure où leurs connaissances et leurs identifications sont un préalable à toute gestion intégrée (Herbert V *et al*, 2006, p.54). C'est à juste titre que l'étude de la littoralisation constitue un champ riche d'étude qui propose aujourd'hui plusieurs pistes de réflexion sur le carreau des sciences sociales. Que nous soyons dans un contexte national ou international ou à l'échelle urbaine comme rural, la littoralisation implique des méthodes d'analyses variées et spécifiques par l'adoption d'une méthodologie analytique ou systémique.

Au Sud-ouest ivoirien, cette problématique est également d'actualité, et invite à une réflexion plus globale, dans la mesure où cette région littorale du pays constitue un enjeu central de l'économie nationale et un pôle d'avenir pour un développement socio-économique, (Koby A.T, 2008, p.287). Si l'on s'intéresse à l'ensemble des travaux qui portent sur cette région, on observe qu'ils mettent l'accent sur les problématiques portuaires, de l'aménagement, de l'urbanisation et de la vulnérabilité (qui sont visiblement les conséquences de la littoralisation). Des écrits que nous avons pu répertorier et consulter pendant notre recherche, il en ressort une absence de travaux sur la littoralisation en tant que processus qui intègre migration, mobilité, perception de population en lien avec la gouvernance. Le tableau ci-après présente quantitativement le bilan des travaux effectués sur le Sud-ouest ivoirien en s'appuyant sur des axes de recherche bien définis.

Tableau 3: Points sur les travaux de recherche réalisés à l'échelle du Sud-ouest ivoirien

Thématiques	Thèses ou mémoires	Articles scientifiques	Ouvrage	Rapport d'étude	Total
Urbanisation, dynamique littorale et Aménagement	3	6	1	7	17
Port, industrialisation et développement	4	3	1	6	14
Littoralisation et gouvernance maritime	-	-	-	-	-
Pollution et vulnérabilité littorale	5	3	-	-	8
Tourisme littoral	1	3	-	-	4
Pêche et développement	4	3	-	-	7
Total	17	18	1	13	49

Source : *Bibliothèque IGT / Nantes Université et ressources numériques*

L'ensemble de ces travaux permettent de dégager des questionnements importants sur les enjeux du développement littoral, et ceux-ci à bien des égards alimentent des controverses scientifiques. Dès lors, si la géographie littorale s'inscrit continuellement dans les sillages de la controverse, il devient plus intéressant d'ouvrir une lucarne sur ce qui fait explicitement sa complexité et sa diversité scientifique.

1.2.2 Un sujet et objet d'étude complexe et au centre de multiples controverses

Le littoral constitue un objet de recherche et d'action dont il est difficile de saisir la matérialité, la symbolique, les délimitations et la définition même (Rocle N, 2017, p.33). Comme indiqué ci-haut, la thématique de la littoralisation est abordée par plusieurs domaines d'études et renferme plusieurs aspects et concepts d'analyses. Ainsi, la toute première difficulté que rencontre le spécialiste du littoral est la diversité d'informations et de regards sur son objet d'étude en tant que support. De nombreuses disciplines qui s'y intéressent, les données géographiques de référence sur le milieu littoral donnent lieu de constater que l'analyse de cette problématique ne peut être que partielle, limitée et incomplète. Le tableau 4 rend compte de la classification des données géographiques sur le littoral par les différentes disciplines.

Tableau 4 : Classification des données géographiques de référence sur le littoral

Grands domaines	Thématiques principales
Caractérisations de la zone côtière : Physique, biologique, chimique et écologique	Géographie de la zone côtière
	Faune et flore
	Qualité des eaux et des sédiments
	Hydrodynamiques côtières
Activités humaines et usages	Objets remarquables
	Occupation anthropique de la zone côtière
Administration, conservation, réglementation et aménagement de la zone côtière.	Limites parcellaires
	Limites administratives
	Conservation des patrimoines
	Sauvetage et sécurité
	Zones maritimes de restriction
	Zonages d'aménagements et de gestion de la zone côtière

Source *:* *CNIG, 2002*

Le discours scientifique sur le littoral ne peut faire l'objet de consensus au regard de ce tableau. Cette différence de domaines et d'angles d'analyses sur un même espace justifie la divergence de point de vue. Toutefois, cette raison à elle seule ne peut expliquer cette image scientifique versatile que reflète le milieu littoral. Sa complexité est aussi liée à sa position géographique, qui se caractérise par une interaction terre-mer.

Pour Le Berre I, (2018, p.1), sa position géographique a amené à le caractériser comme un milieu particulier intrinsèquement limité à une frange linéaire, qui est soumise à des dynamiques à la fois marines et terrestres. À travers ces deux types de forces qui s'exercent sur les côtes, l'étude des phénomènes littoraux prend curieusement de l'émergence sur plusieurs formes (méthodes, objectifs, théorie) et se positionne comme une thématique en pleine construction en géographie (Herbert V *et al,* 2006, p.54).

Dans le fond comme dans la forme, comme sur le plan physique qu'humain, le milieu côtier est difficile à maîtriser. Guyonnard V, (2017, p.7), interprète cette difficulté via les composantes du littoral que sont la mer, la plage et le rivage, sachant que chacune de ses composantes dispose des caractéristiques qui lui sont propres. Cormier-Salem M-C, (2000, p.228) justifie la complexité de ce milieu par le fait qu'il est simultanément l'intersection d'une étendue solide et d'une profondeur liquide. Pour Fargier L, (2012, p.23), ce sont plutôt les dynamiques marquées d'abondantes fluctuations spatiales et temporelles qui contribuent à le complexifier.

Selon l'analyse de Robert S, (2009, p.19), ce sont les pressions multiples qui s'exercent significativement sur un espace restreint et unique où la différence des us et coutumes est très probante qui contribuent aux dysfonctionnements des territoires propres à chaque espace côtier. Nous en déduisons alors que l'occupation et l'urbanisation des côtes par différentes populations qui modifient et influencent ces milieux renforcent davantage leur incompréhension en raison de la diversité d'origine de ces acteurs qui territorialisent le milieu côtier. D'ailleurs, il semble que ces pressions ne s'accompagnent pas uniquement de déséquilibres, car à bien des moments on n'en décèle des avantages. C'est ainsi que Robert S, (2009, p.19), renchérit sa position pour dire que la prise en compte de la variation des lieux, des époques et des acteurs ainsi que la diversité des usages et des intérêts divers des groupes sociaux est nécessaire pour l'appréhension des côtes.

Les littoraux supportent ainsi un grand nombre d'activités ; d'une part où les unes sont liées à la mer et entre elles (la pêche, le cabotage, le mareyage), d'autre part où les autres reposent sur l'exploitation de la bordure terrestre (Extraction des matériaux, des mangroves, agriculture, tourisme), (Desse M, 2005, p.5). C'est-à-dire que ces activités peuvent se compléter ou s'opposer.

Au vu de ces démonstrations, il ressort que les logiques du milieu côtier sont difficiles à cerner. Au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire, différentes populations cohabitent, il s'agit en l'occurrence des autochtones *« Kroumen, Neyo, Bakwe* », des allochtones ivoiriens (Baoulé, Malinké, Agni, Yacouba, etc.), et des allochtones africains (maliens, sénégalais, nigériens, ghanéens, etc.) et occidentaux (français, libanais, indiens, chinois, etc.). Cette cohabitation est marquée par une divergence des us et coutumes, mais aussi des perceptions du littoral spécifique à ces populations. Par ailleurs, en Côte d'Ivoire, tant au niveau des représentations sociales qu'au niveau des outils institutionnels, il n'existe pas de délimitation unique ou propre du littoral.

1.2.3 Une discipline qui impose une approche multi-scalaire et pluridisciplinaire

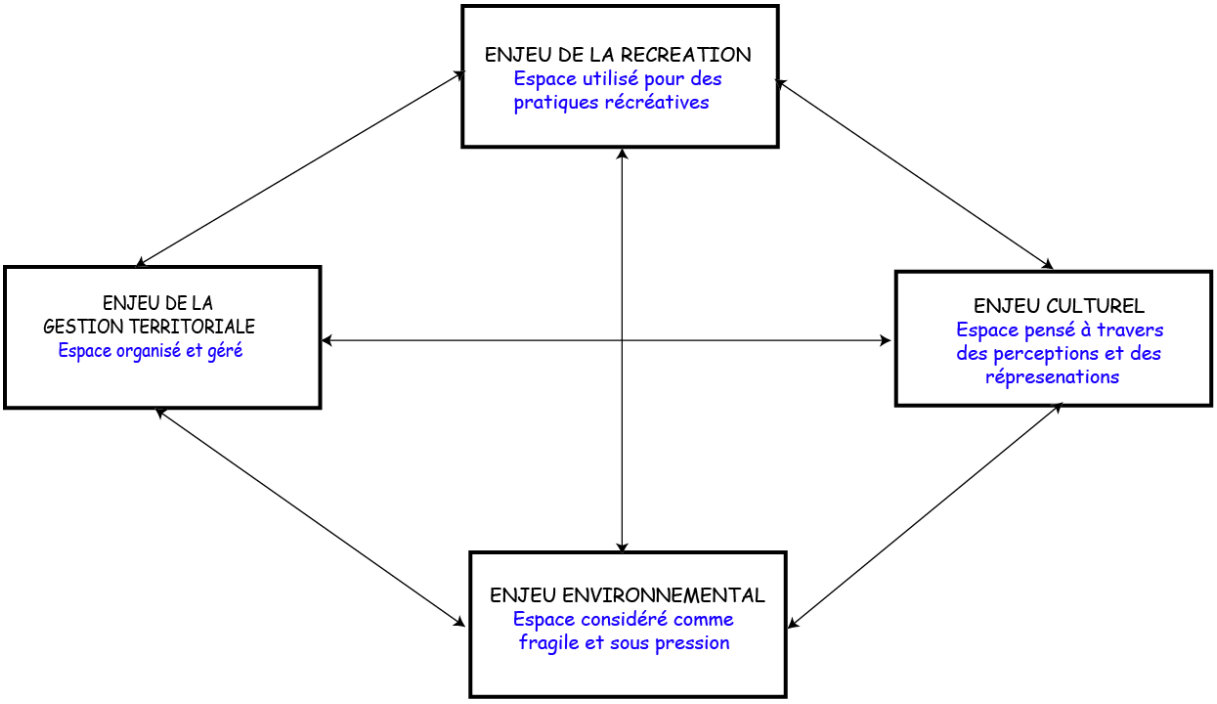
Analyser l'urbanisation côtière nécessite la prise en compte des aspects humains et physiques (économiques, sociaux, culturels), à la fois écologiques, marins et terrestres qui les accompagnent. Une telle expérience pour la géographie humaine des littoraux nécessite l'apport de plusieurs autres disciplines et le recours aux méthodes spécifiques, aux théories, aux lois et modèles géographiques. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette démarche.

Selon Le-Tixerant M, (2004, p.58), c'est le besoin de favoriser une gestion intégrée dans un objectif de planification et de développement durable qui fait appel à l'interdisciplinarité. Pour lui, les travaux sur le littoral affiné par de nombreux programmes développés sur les zones côtières font face à une carence de connaissances et d'informations. C'est donc à juste titre que le souci de disposer d'informations actualisées et adaptées au littoral nécessite une approche globale, intersectorielle et pluridisciplinaire. Cette carence de données concerne tout le système urbain et ses variables, qui impliquent pourtant une description minutieuse de leur contenu, de leur interaction et interrelation, de leur interdépendance, de leur évolution. Robert S, (2009, p.10) s'inscrit dans cette même veine quand il affirme que l'absence de données spécifiques est le résultat de l'immense complexification du littoral en tant que support social de l'urbanisation, mais aussi en tant que phénomène impliquant différents individus. Les multiples facteurs qui tendent à expliquer les dynamiques littorales présentent pour beaucoup une variabilité dans le temps et dans l'espace.

La gestion d'une masse considérable de données variables, d'origines et de natures diverses contraint à la prise en considération des sous-variables « *société* », « *temps* » et « *espace* » qui pourront sans doute donner une importance particulière à la gestion de l'information dans la prise de décision sur les zones côtières (Nakhli S et Ghazi A, 2008, p.5). Le temps est une dimension essentielle à prendre dans toute recherche sur l'évolution des phénomènes littoraux, notamment en lien avec l'urbanisation, qu'il s'agisse d'analyser la genèse ou d'envisager les actions à entreprendre pour y apporter des solutions (Jollivet M, 1998). Quant à l'espace, il occupe une place centrale dans la construction de la géographie comme discipline scientifique (Cormier-Salem M-C, 2000, p.208).

Enfin, le volet social se présente comme la variable la plus sensible et complexe qui arrive toutefois à relier temps et espace. Nous l'examinons dans notre thèse en prenant appui sur les travaux de Guyonnard V, (2017, p.7-8). En démontrant que l'espace littoral par l'entremise de ses principales composantes (mer, rivage, plage) possède une connotation nouvelle qui permet de le désigner comme point de construction sociale et culturelle. Dans ses travaux sur la plage de Charente-Maritime en France, l'auteur considère le littoral comme intéressant pour analyser la dimension spatiale du jeu social. Ainsi, pour lui la plage comme élément du littoral peut être appréhendée à partir de quatre grandes dimensions qui se résument dans la figure 2.

Figure 2: Les différentes dimensions pour comprendre l'espace littoral

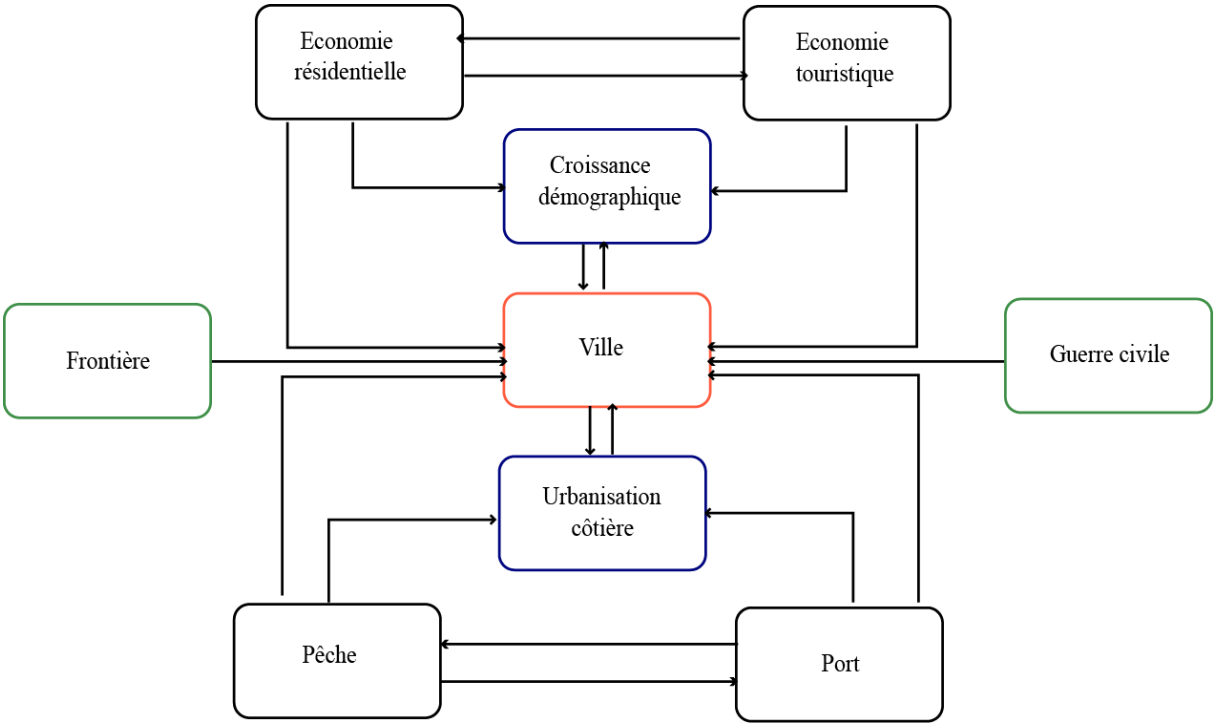


Source : *Valentin GUYONNARD, 2017*

À partir de cette figure, on gagnerait à comprendre qu'excepté les dimensions environnementales et socio-économiques qui le sont plus souvent développées dans les écrits, les dimensions culturelles sont des approches d'autant plus novatrices pour cerner les phénomènes littoraux. Parler de culture dans l'analyse géographique c'est toucher à la fois aux représentations, aux connaissances, aux attitudes, aux valeurs, aux préférences et à tout ce qui permet de les communiquer, de les faire partager et de les répandre (Claval P, 1981). Pour revenir à la thèse de Guyonnard V, (2004, p.34), nous précisons que la prise en compte de l'aspect culturel de la zone côtière en géographie s'avère très récente. Cependant, elle présente une importance dans l'étude de l'urbanisation côtière, si l'on tient compte de la présence de différentes populations qui territorialisent ce milieu à partir d'objectifs divers et différentes activités en lien avec les us et coutumes qui leur sont propres à une période bien définie. Di Méo G, (2008) pouvait le dire, les faits culturels naissent dans un creuset social et se constituent dans le tissu des rapports sociaux et spatiaux ; même si, en retour, les contenus culturels façonnent les contextes sociaux et spatiaux qui les produisent et les expriment. Ce large constat pourrait laisser penser que la géographie humaine des littoraux est consubstantielle à la sphère culturelle des sociétés. En effet, nous pourrions répondre par l'affirmative dans une certaine mesure où les dynamiques actuelles de la littoralisation ne sauraient donc exclure les éléments culturels, qui par essence sont étroitement liés aux principaux moteurs de la littoralisation.

Pour tenter de saisir la littoralisation dans ses différentes dimensions, nous présentons dans la figure 3 les moteurs actuels qui alimentent l'urbanisation littorale.

Figure 3 : Les moteurs actuels de l'urbanisation littorale



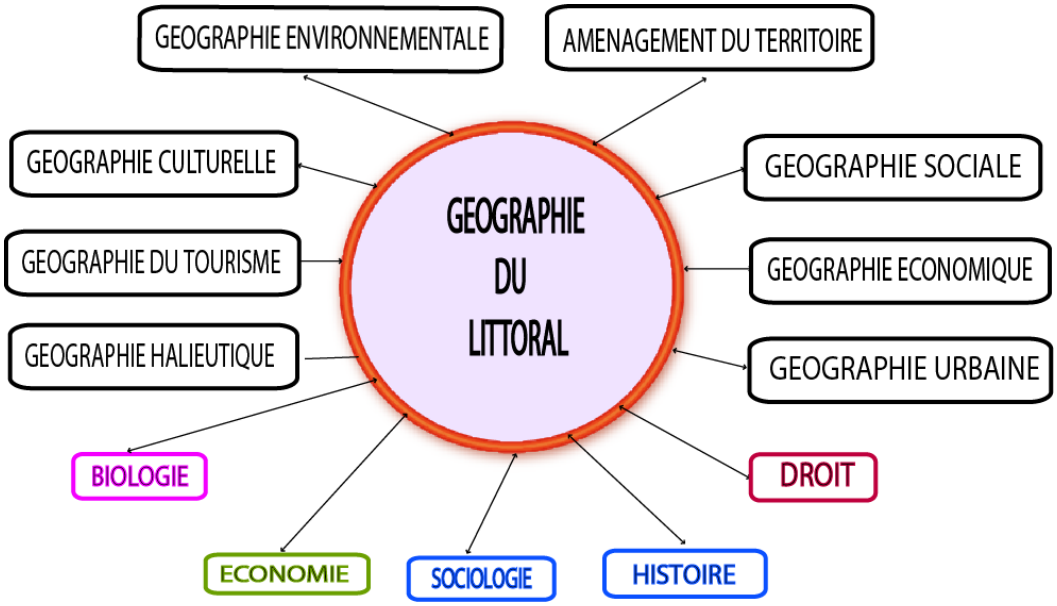
Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023 (inspiré de Samuel ROBERT, 2009)*

Les moteurs de l'urbanisation présentés, peuvent donner l'illusion qu'il existe un consensus général autour de ceux-ci. Bien que non ! La réalité est qu'il existe tout simplement une grande pluralité de recherches, d'approches, de méthodes et de faits légitimes en sciences humaines et sociales qui ont articulé et argumenté leurs travaux autour de ces éléments jugés factuels et pertinents. Dans cette nébuleuse, le recours à la multidisciplinarité, l'interdisciplinarité ou la transdisciplinarité est capital pour un meilleur positionnement scientifique et pour l'instauration d'une matrice stable d'arguments et d'hypothèses dans les résolutions des problématiques naissantes dans les villes secondaires autour du littoral.

La géographie humaine dans ses analyses ne peut jouer toute seule ce rôle d'informateur, d'actualisateur et de régulateur des processus de littoralisation. En conséquence, le recours à d'autres disciplines géographiques et d'autres disciplines des sciences sociales semble être fondamental, incontournable et s'impose de plus en plus comme l'une des démarches scientifiques les plus rigoureuses pour étudier le littoral.

Dans cette thèse, nous revendiquons une approche géographique qui s'adosse sur une méthodologie combinatoire. Elle tente à l'image des travaux d'Arrault J-B, (2007), et Noël J, (2011) d'articuler l'étude verticale : *Interconnexions entre les faits (du global au local),* et l'étude horizontale : *interrelations entre les segments de la filière étudiée (discipline de la géographie).* Sur la base de ces articulations, notre étude sera ancrée sur le croisement de différentes disciplines pour analyser, interpréter et présenter nos résultats. Elle s'inscrira dans un champ transdisciplinaire à la croisée des géographies urbaines, économiques, culturelles, environnementales, sociales, halieutiques, de la géographie du tourisme, de l'aménagement du territoire ainsi que du droit, de l'économie, de la biologie, de l'histoire et de la sociologie (figure 4).

Figure 4: Schématisation du champ disciplinaire de l'étude de la littoralisation



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2020*

Notre objet d'étude se déroulant en ville, en premier lieu tout au long de notre analyse, nous aurons recours à la géographie urbaine. Elle nous sera utile pour appréhender le fait urbain et son organisation spatio-temporelle et sociale. La géographie sociale quant à elle servira de référence dans notre travail pour analyser les représentations, les perceptions et le vécu des acteurs considérés comme témoin de l'évolution des territoires.

Nous considérons cette discipline comme essentielle pour ce travail, car implique-t-elle simultanément les acteurs, l'espace et la temporalité (Golly A-R, 2017, p.14). Elle nous prêtera des arguments forts solides pour étudier les acteurs du littoral comme individus ou comme collectifs qui territorialisent et modifient l'espace.

À la suite, nous utiliserons la géographie économique pour mieux appréhender les inégalités, les précarités, les marges littorales, et mesurer les interactions dans l'espace entre les activités économiques présentes sur le littoral. Sa capacité à théoriser et modéliser les phénomènes nous sera fort utile. Également, la géographie de l'environnement sera importante au cours de cette entreprise pour une cartographie des espaces côtiers vulnérables afin de catégoriser et pré-visualiser le type de politique à adopter pour un aménagement adéquat du territoire et une planification durable. Elle permettra, en outre, de jeter un regard sur les problèmes écologiques, l'occupation du sol, la gestion des ordures, etc. La géographie culturelle, comme nous l'avons déjà évoqué, étant spécifique dans l'analyse des sociétés, nous facilitera l'interrogation des idéologies, des us et coutumes, de l'instrument religieux, etc. Il s'agira autrement de montrer le poids de la posture sociale (ethnie, religion, idéologie, etc.) dans la littoralisation et les formes de territorialisation de l'espace côtier qu'elles engendrent. L'histoire comme science du passé sera inévitable pour analyser l'évolution de l'urbanisation et les phases de la littoralisation sur les côtes du littoral-ouest ivoirien, pour retracer les migrations, pour faire le bilan des pratiques institutionnelles, etc. En outre, la sociologie complétera cette fusion théorico-disciplinaire à travers son apport dans l'observation et l'explication des rapports socio-complexes, des faits sociétaux et des interactions entre populations au sein d'un même espace. Enfin, un recours à la géographie halieutique, au droit, à l'économie et à la biologie sera nécessaire pour analyser ces problématiques.

Toute cette connexion de la géographie littorale avec les disciplines géographiques, les autres sciences sociales et les autres sciences que présume cette recherche justifie son caractère pluridimensionnel et pluridisciplinaire. Fort de ce champ disciplinaire multivarié, il est primordial de noter que l'étude géographique d'un tel phénomène ne peut s'éloigner des différentes positions scientifiques sur le littoral. Autrement dit, même si sa définition et sa délimitation sont objet de divergences, les ressources, les richesses et les composantes physiques du littoral doivent constituer des rudiments de connaissances fondamentales que peuvent partager les spécialistes du littoral.

1.3 Méthodologie de la thèse : Une approche mixte centrée sur la trilogie « spatialité-socialité-temporalité »

L'approche méthodologique utilisée dans cette recherche ambitionne de questionner les relations entre l'espace littoral, le temps et la société à travers l'étude de cas des villes de Tabou, San-Pédro et Grand-Béréby.

L'aspect cosmopolite des populations de ces sites, associé à la diversité des pratiques spatio-temporelles, permet d'interroger les formes de mobilités, le vécu des acteurs, les usages et les pratiques, les territoires de vie, les trajectoires sociales, etc. En partant de la mobilisation de données globales aux données spécifiques, la méthodologie adoptée permet une lecture de l'hétérogénéité et de l'homogénéité de la littoralisation et de la « littoralité[2] » sur différentes échelles. L'approche méthodologique adoptée dans ce travail de recherche obéit à une démarche séquentielle. La première phase repose sur une étude documentaire. Puis la seconde sur les enquêtes de terrain. Elle s'achève par un processus de traitement manuel ou numérique des informations ou des données.

1.3.1 Une analyse documentaire comparative et théorico-conceptuelle

La problématique de la littoralisation et ses thématiques environnantes ont fait l'objet d'une multitude de travaux en sciences sociales. Pourtant, les thèmes qui ressortent en géographie sont marqués d'énormes spécificités selon l'échelle ou selon la situation urbaine de l'espace d'étude considérée. C'est pourquoi la présente étude s'appuiera sur un ensemble de connaissances existantes sur les villes littorales ivoiriennes, notamment celles du Sud-ouest ainsi que sur des villes secondaires d'autres territoires pour en constituer une base de données. Un ensemble de connaissance dont la synthèse s'avère être indéniable pour construire une argumentation à la fois théorique et méthodologique.

1.3.1.1 Une littérature sélective sur les villes littorales secondaires

Les villes littorales apparaissent aujourd'hui comme les hauts lieux de la mondialisation, et leur analyse requiert un recours à une multitude de travaux déjà menés sur la question. Ainsi, la revue de la littérature a été la première démarche de notre recherche. En regroupant les écrits portant sur notre thématique de recherche (les thèses des universités, des mémoires de recherche, des articles, communications scientifiques, des ouvrages thématiques et méthodologiques ainsi que des rapports d'études), nous avons, dans la lignée d'une géographie littorale récente, capitalisé des connaissances portant sur des sujets bien localisés.

[2]La littoralité est définie par Pierre Bruyelle (1998, p.208) comme le degré d'attraction des littoraux, et la mesure de ce degré, en termes de populations, d'emplois, de production, etc.

L'ensemble des travaux consultés ont pour la plupart évoqué les mobiles de la littoralisation, les pratiques urbaines autour du littoral, les modes d'habiter, les représentations, les politiques publiques spécifiques, les modes de territorialisation, les dynamiques proprement littorales, les mutations, etc. Ces travaux traitent principalement des espaces spécifiques, pour lesquels leur synthèse dégage des marqueurs territoriaux assez différents ; surtout celles qui concernent les formes urbaines, les organisations socioculturelles, les dynamiques spatiales, les structures démographiques, les mobilités, etc. Il en découle que dans certaines études, les espaces littoraux fonctionnent ainsi comme des lieux de constructions socio-économiques et de fabriques identitaires (Grandclement A, 2020 ; Samuel R, 2019 ; Sidibe I, 2013 ; Lucchini F, 2010). Tandis que dans d'autres travaux, ils apparaissent comme des territoires exposés aux risques ou des sites de fragmentation et de disparitions des territorialités urbaines originelles (Mulot V, 2015 ; Mulot V *et al* 2010 ; Lorion D et Villeneuve N, 2007).

Le cas des villes secondaires des pays en développement est très fulgurant, et la plupart des travaux se situent à la croisée de problématiques particulières comme l'informalité, la marginalité, l'inégalité, la précarité (Mérat J-P, 2018 ; Hassane M.H, 2015). Ces villes apparaissent pour de nombreux auteurs comme des terrains idéaux pour traiter ces questions, et le choix des villes du Sud-ouest ivoirien s'inscrit dans cette démarche. Il a semblé donc pertinent d'accélérer l'étude des spécificités sur ces espaces afin d'asseoir un autre front à la réflexion territoriale ayant tendance à mettre en relation et/ou en confrontation le territoire urbain et ses réalités. C'est pourquoi notre recherche dans les villes secondaires du Sud-ouest et l'évolution des problématiques spatiales et territoriales qui s'y greffent ont entraîné la nécessité d'orienter les réflexions vers plus d'approches nouvelles et prospectives. Parallèlement, la difficile appréhension des réalités urbaines nous a amenés à alimenter notre revue de la littérature autour d'une réflexion qui prend appui sur la théorie de la complexité urbaine afin d'intégrer l'étude de la littoralisation dans une approche épistémologique et méthodologique qui permet de dégager les logiques révélatrices de l'urbanisation en rapport avec le littoral.

1.3.1.2 Le recours à la théorie de la « complexité urbaine » pour analyser le fait urbain

Les villes deviennent de plus en plus complexes, à la fois dans leurs formes et dans leurs fonctions, tandis que le système de planification et d'aménagement urbain conserve le mode rationnel descendant, de haut en bas, en supposant que l'urbanité soit prévisible (Partanen J et Wallin S, 2017, p.1).

C’est pourquoi la réflexion sur les complexités urbaines offre une perspective prometteuse sur les villes en tant que systèmes d'organisations incertaines, ascendants et adaptatifs.

En considérant l’hypothèse selon laquelle la ville évolue de manière complexe et non linéaire et selon un processus de genèse auto-organisé par les individus (Noaime E, 2016, p.41). Cette recherche s’articule autour de différents indicateurs théoriques qui permettent de prendre en compte plusieurs types de complexité pour comprendre les spécificités d’une part des villes secondaires, mais plus particulièrement des villes côtières d’autre part.

Par définition, la théorie de la complexité urbaine est l’impossibilité d’intégrer ou d’expliquer simultanément toutes les données d’un système, d’un problème donné (Almaleh F, 2016, p.2). La théorie de la complexité prône l’incertitude dans l’explication d’un fait urbain et bouscule l’identité conceptuelle de l’urbanité. La thèse de Joumana S, (2019) traitant de la complexité urbaine sur laquelle nous nous sommes essentiellement appuyés pour cerner l’applicabilité de la théorie offre une large palette d’informations sur la ville. Dans ses travaux, elle démontre que la ville n'est pas simplement un système, c'est en quelque sorte un système de systèmes, dans lequel nous pouvons identifier de nombreux sous-systèmes, ou réseaux, tels que : système d'espace public, système de transport, système énergétique, système social, système de communication, système d'éducation, système de santé, système de gouvernance et autres.

L'approche méthodologique analytique, également appelée positivisme ou réductionnisme, consiste principalement à décomposer les systèmes en leurs parties constitutives pour les analyser, puis à tenter de comprendre l'ensemble du système en tant que somme de ces composants individuels. Pour essayer de comprendre la ville littorale en tant que système complexe, chaque dimension de ce réseau de variables en interaction doit être prise en compte, et considérée dans son ensemble comme un agent, afin de parvenir à une compréhension globale, plus holistique des faits. Pour mieux comprendre les dynamiques littorales au Sud-ouest et les logiques explicatrices qui s’y greffent autour, nous avons décidé de choisir l’approche analytique classique pour conduire notre recherche. Mais aussi, nous avons pris en compte les implications de la théorie de la complexité urbaine pour lesquels nous allons étudier chaque élément du système.

En effet, en choisissant cette double approche, nous voulons tenter de nous offrir un langage urbain spécifique au Sud-ouest ivoirien pouvant permettre de répondre d’une manière nouvelle aux problématiques de la gouvernance et de la planification. Mais aussi pour obtenir de nouvelles méthodes pour l’aménagement urbain et la gestion du territoire.

Pour analyser la littoralisation à partir de la théorie de la complexité urbaine, nous avons mobilisé une littérature substantielle, qui à la fois relève d'une fertilité conceptuelle, épistémologique et méthodologique. Elle a permis de faire ressortir les concepts fondamentaux de la littoralisation et de l'urbanisation, de relever les principes de transdisciplinarité et d'interdisciplinarité (discipline sur lesquelles s'appuie la géographie littorale) et de mettre en lumière les nouvelles pistes de réflexion qu'offre notre sujet de thèse.

1.3.2 Une enquête de terrain à la croisée de plusieurs angles de questionnements

Les approches actuelles en matière de diagnostic, de conception et de gestion des villes sont souvent remises en question, car les structures sont changeantes. Les incertitudes augmentant dans la société urbaine, elles exigent aujourd'hui une pensée plus systémique et des interventions plus relationnelles (Joumana S, 2019, p.10). Pour mieux comprendre ces évolutions et les transformations urbaines qui y découlent, nous avons décidé d'interroger la littoralisation selon une trilogie analytique qui comprend les variables *socialité, temporalité* et *spatialité.*

1.3.2.1 L'angle de la « socialité » dans l'étude de la littoralisation

Tout au long de notre travail de terrain, nous avons cherché à faire ressortir le rapport qu'entretient le système social (pris dans son ensemble) avec le littoral par le questionnement des actions individuelles et collectives. Dans un premier temps, à partir de questionnaires que nous avons conçus et réalisés, il s'agissait d'interroger les populations locales pour connaître le profil global de ces derniers, leurs comportements, leurs représentations, etc. (Annexe 2). Ensuite, il était question d'identifier leurs pratiques, leurs lieux de vie, leurs trajectoires sociales, leurs différentes mobilités (pendulaire ou résidentielle), etc. L'objectif était de cerner le lien réel que ces populations entretiennent avec le littoral. La diversité de profil dans l'ensemble de la population nous a permis de catégoriser les acteurs présents sur les sites de l'enquête par le profil ethno-social et professionnel.

Cette subdivision présente la pertinence d'avoir des résultats comparatifs hétérogènes ou homogènes d'acteurs différents dans un même espace. De ce fait, nous avons identifié les autochtones (ivoirien originaire du Sud-ouest), les allochtones (ivoirien non originaire du Sud-ouest) et les allogènes (non ivoiriens).

Au départ, les observations préliminaires s'appuyant essentiellement sur une technique probabiliste aléatoire de la population des sites choisis pour l'étude nous ont prouvé que cette méthode ne permet que de comprendre partiellement le phénomène étudié. Ceci est dû à l'exclusion potentielle de certains autres acteurs littoraux qui entretiennent des rapports aussi étroits avec le littoral ; bien que n'ayant pas le statut de ménages ou résidents des quartiers. Cette insuffisance méthodologique aurait dû engendrer une limitation des illustrations quantitatives, même qualitatives du phénomène dans une dimension sociale et temporelle. Ce qui constituerait une faille dans la résolution de notre problématique, sachant que notre objet de recherche est complexe et dynamique par nature. Et puisque nous nous intéressons à la continuité des interactions littorales à partir des variables « société-temps-espaces ». C'est ainsi que, tenant compte des constats, nous avons constitué différents réseaux d'acteurs qui prennent en compte les ménages, les populations au bord des plages, les populations sur les espaces publics ou urbains spécifiques, les touristes et les actifs économiques qui interagissent avec le littoral.

Pour la représentativité de l'échantillon, nous avons opté pour deux méthodes différentes. D'une part, la méthode par grappe pour les ménages (réseau 1), et d'autre part, la méthode accidentelle ou de convenance pour les autres acteurs (réseau 2). Les ménages sont considérés comme la catégorie d'acteurs qui entretiennent un rapport particulier avec le littoral. Par définition, nous considérons un ménage comme l'ensemble des occupants permanents d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté, incluant même les cas de colocation, par exemple (Toulemon L, 2011). Sur notre terrain d'étude, nous avons les ménages qui habitent les quartiers proches de la mer ou balnéaires (moins de 100mètres de la mer). Et ceux qui habitent les quartiers dynamiques à plus de 100mètres (quartiers centraux et péricentraux).

Les méthodes aléatoires (ou échantillonnages scientifiques, parfois également appelés échantillonnages statistiques) font appel à un mécanisme probabiliste pour former l'échantillon issu de la population. Ces mécanismes permettent de connaître en amont la probabilité (différente de zéro) qu'une unité donnée de la population appartienne à l'échantillon (Layla S,K, 2003, p.287).

Ces méthodes d'échantillonnage aléatoire permettent d'allouer une chance à tous les individus d'une population d'être sélectionné. Cela signifie que chaque élément de la population a une probabilité égale de faire partie de l'échantillon.

À ce titre, on distingue quatre principales méthodes. L'échantillon aléatoire simple, l'échantillon aléatoire stratifié, l'échantillon en grappes et l'échantillon systématique.

L'utilisation de cette méthode est appropriée lorsque la population est nombreuse et homogène. Elle permet de définir clairement la nature de la population et de mieux sélectionner l'échantillon, peu importe la méthode. C'est à l'intérieur de ce principe méthodologique que ressort la méthode d'échantillonnage par grappe que nous avons choisi pour mener notre enquête. Cette méthode implique que la population source soit subdivisée naturellement en groupe ou en grappe afin de composer l'échantillon. Par définition, un échantillon est un ensemble quantitatif qui permet de représenter à travers un petit nombre la réalité d'une population étendue. Pour, qu'un échantillon donné puisse représenter la population avec un minimum d'erreurs possibles, la méthode d'échantillonnage impose au chercheur une rigueur à la fois statistique et imprégnée du terrain (résultats recherchés et réalités locales).

Du point de vue de ses caractéristiques, la méthode par grappe est couramment utilisée compte tenu de la taille des populations cibles parfois trop grandes pour être pleinement incluses dans les travaux de terrain. L'échantillonnage par grappe à deux degrés est une méthode d'échantillonnage plus faisable et réaliste dans les cas où la population est trop importante ou dispersée sur une vaste zone géographique. Elle nécessite la subdivision de la population mère en grappe, puis une nouvelle subdivision des grappes en sous-grappes. Dans cette méthode, un échantillonnage aléatoire simple (parfois d'autres méthodes d'échantillonnage comme l'échantillonnage systématique sont également utilisées) est utilisé pour sélectionner les éléments des grappes ou des sous –grappes sélectionnées, en se restreignant davantage à la taille d'échantillon souhaitée si votre échantillon est trop grand pour affiner davantage la population de la cible d'enquête. Si donc, avec l'échantillonnage à deux degrés, il est possible d'utiliser un échantillonnage aléatoire simple pour sélectionner des éléments de chacun des groupes sélectionnés. Alors notre méthodologie s'avère justifiée dans le cadre de notre thèse. En effet, les grappes en tant que sous ensemble de la population, les individus à enquêter seront sélectionnés au hasard à l'intérieur de ces unités. Les grappes ou unités sont des zones ou aires géographiques délimitées. Dans notre cas de figure, l'ensemble des villes littorales choisies pour mener l'étude constituent les grappes.

Pourtant, les enquêtes de terrain, se déroulant dans des quartiers dont le choix a obéi à des critères bien définis (caractéristiques et typologie de ces quartiers), nous avons constitué des sous-grappes (unités secondaires) qui sont bien évidemment ces différents sites de l'enquête.

En allant du choix d'unités primaires à celui des unités secondaires. Cette double procédure nous permet de préciser que notre méthode correspond aux différents critères et étapes statistiques recommandés pour le choix des grappes à deux degrés.

Il s'agit, entre autres, de l'identification d'une population cible et de la taille d'échantillon souhaitée. De la division de la population cible en grappes en fonction de critères spécifiques que nous avons dégagée. De la sélection des grappes en utilisant des méthodes de sélection aléatoire tout en gardant à l'esprit la taille d'échantillon souhaitée. Selon Magnani R, (2001, p.26) le choix des grappes obéit à quatre principaux critères : les grappes doivent avoir des limites physiques claires pour faciliter l'identification du terrain. Elles doivent être situées relativement proches les unes des autres. Les grappes ne doivent pas avoir un nombre trop important de personnes. L'information de la taille de la population des grappes devrait être disponible avant la sélection des échantillons. Il en découle qu'il est important de connaître la taille de la population et sa répartition géographique afin de faciliter le choix de l'échantillon (n) des sous-grappes ou quartiers qui seront déterminés à partir d'une formule adaptée à la réalité du territoire. Cela dit, pour déterminer le nombre de ménages à enquêter, nous nous sommes appuyés sur les données du RGPH 2021 fournies par l'Institut Nationale de la Statistique. Par ailleurs, notre choix porté sur cette technique d'enquête (par grappe) découle du fait que nous ne disposons pas de données de population selon les quartiers et qu'il serait trop onéreux, voire impossible, d'interroger toute la population des quartiers pour les villes retenues pour notre terrain. C'est la raison pour laquelle dans le processus d'échantillonnage, la population par ville obtenue des services statistiques constituera ici la population (N) pour chaque grappe (unités primaires).

L'avantage d'utiliser cette méthode, c'est qu'elle permet d'accroître la précision des estimations de la population dans l'ensemble, lorsqu'on n'a pas une liste exhaustive de la population des sous-grappes. Elle peut être pratique du point de vue opérationnel et administratif. Aussi, elle peut faciliter la mise en œuvre de résultats fiables d'une population aux caractéristiques communes si les grappes de la population sont établies correctement. L'échantillonnage en grappes peut créer des résultats hautement fiables/valides, car le groupe d'échantillons sélectionné reflétera des caractéristiques similaires de la population.

Le coût de l'enquête constituant aussi une autre contrainte importante pour le chercheur et cette méthode en permettant la disponibilité de ressources statistiques telles que l'existence d'une base de sondage ou d'un réseau d'enquêteurs réduit le coût de la recherche sur le terrain et aussi la durée de l'enquête. Elle assure un plan d'échantillonnage efficace, qui peut être adopté en fonction de la variable de l'enquête et du type de données recherchées. Elle donne sans ambiguïté la possibilité de collecter des données par observation directe et participante auprès des acteurs en présence à la recherche de spécificités urbaines. Cependant, cette technique présente des limites comme toute méthode statistique. Il s'agit notamment des erreurs d'échantillonnages éventuelles (par rapport aux nombres initiaux) qui peuvent être significatives pour les interprétations des résultats. Il s'agit également des risques liés à la variabilité des données socio-spatiales et temporelles d'un phénomène, surtout quand les grappes ont des tailles moins équivalentes. Si l'on tient compte principalement de l'effet de proximité ou du voisinage, les résultats issus de ces éléments voisins peuvent avoir tendance à se ressembler et d'expliquer moins les dynamiques d'un phénomène.

En tout état de cause, il est important de noter que notre méthode est celle qui paraît adéquate à notre étude au regard de la structure des territoires d'études et au lien avec les données que nous recherchons. Les données des différentes grappes qui servent de bases de sondage à notre calcul sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 5: Nombre de ménage des villes de l'enquête

Villes	Elements statistiques	Nombre de ménages	Nombre d'enquêté.es
Tabou	N1	9.743	75
Grand –Bereby	N2	26.269	189
San-Pédro	N2	75.903	564
Total	**N**	**111.915**	**828**

Source : *INS, 2022*

Au regard de ces chiffres, pour lesquels nous ne pouvons interroger toute la population. Et en raison de l'absence de données des quartiers, nous avons eu recours à une autre méthode pour déterminer le nombre de personnes à enquêter dans ces quartiers. Cette technique est la méthode aréolaire utilisée pour certaines enquêtes urbaines particulièrement dans les pays sous-développés ou l'on observe une absence de bases de sondage. Elle ne correspond pas à des critères administratifs, mais à plutôt à des critères physiques (bâtiment, rue, pâté de maisons, quartier, etc.).

En règle générale, une base de sondage aréolaire est un ensemble d'éléments terrestres, qui peuvent être des points ou des segments de terre, qui couvrent géographiquement une population cible.

Elle consiste à sélectionner des segments ou des points pour recueillir des informations directement sur eux (observations directes/mesures) et sur les pratiques en rapport avec cet élément terrestre (mobilité sur les routes, présence dans les habitats, etc.). La méthode aréolaire obéit également à une démarche séquentielle. D'abord, elle part de la constitution de l'échantillon des unités primaires (villes dans notre cas) à partir de découpages géographiques existants (régions, départements, communes, etc.). Ensuite, elle impose que le choix de l'échantillon ne soit pas trop grand afin d'atténuer la charge pour les unités à enquêter.

Tout de même, elle ne doit pas être trop petite pour que les éléments puissent être repérables facilement lors des interprétations de résultats.

S'appuyant sur une division spatiale des zones, l'échantillon qui ressort de la méthode aréolaire n'est pas issu directement d'un tirage d'individus ou de ménages dans une liste, mais d'un tirage d'aires géographiques dans lesquelles on interrogera tous les individus ou ménages présents à l'intérieur. À ce titre, il faut donc fabriquer au préalable des « unités de tirage » destinées à être échantillonnées. Pour ce faire, il faudrait découper l'ensemble du territoire en aires de tailles équivalentes. Une fois le découpage en unités secondaires réalisées, l'échantillon peut être déterminé plus facilement à l'intérieur de ces unités et tous les éléments à l'intérieur sont interrogés.

L'échantillon aréolaire présente les mêmes avantages que l'échantillon à plusieurs degrés. L'absence de base de sondage complète et à jour dans des aires géographiques de second niveau est contournée pour éviter la surreprésentation de certaines zones tout en conservant la réalité du terrain d'étude.

Les bases de sondages aréolaires sont considérées comme présentant une faiblesse majeure en ce qui concerne les éléments qui ne sont pas proportionnellement associés à l'utilisation des aires géographiques. Cette méthode est également considérée comme étant moins représentative du point de vue qualitatif, car les aires géographiques considérées ont souvent des densités de population (ménage, services, structures urbaines) non équivalentes et donc des réalités qui nécessitent des mesures non proportionnelles.

La détermination de la taille de l'échantillon étant une étape importante lors de l'organisation d'une enquête statistique. Celle-ci implique non seulement des calculs complexes, mais aussi la prise en compte des différentes exigences propres à l'enquête, (Layla S,K, 2003, p.306). Ainsi la précision souhaitée des résultats de l'enquête est à considérer.

C'est la raison pour laquelle pour déterminer l'échantillon (n) de chaque sous-grappe c'est-à-dire le nombre de personnes à enquêter par quartier. Sachant que la population totale est connue, mais celle des sous-grappes inconnues (Périé P, 2011, p.51). Après une pré-enquête des sites, un choix raisonné et collégial reposant sur la connaissance du terrain a permis de retenir neuf (9) quartiers soit trois (3) par ville, illustrant la diversité des systèmes urbains et des interactions littorales. À travers ce choix raisonné, nous avons expressément choisi pour chaque ville, un quartier balnéaire, un quartier central (centre-ville) et un quartier péricentral (nouvellement urbanisés) pour mener l'investigation.

Nous avons décidé de choisir ces quartiers en nous appuyant sur une hypothèse assez simple. Nous considérons que les formes d'organisation socio-spatiales, les modèles d'urbanisation et de façonnement du paysage ainsi que les niveaux de développement de ces espaces sont conditionnés par la distance au littoral. Comment sélectionner les ménages à enquêter (par ville) pour qu'ils soient représentatifs dans chacune des zones étudiées ? Pour répondre à cette préoccupation, nous avons utilisé la formule suivante :

$$\mathbf{N=\sum Ni} \quad \text{qui équivaut à } \mathbf{N= N_1 + N_2 + N_3}$$

Sachant que $N_1 = 9743$, $N_2 = 26.269$ et $N_3 = 75.903$

On aura donc N = 111.915

Après avoir déterminé la taille de la population, nous avons déterminé le poids de chaque grappe par le calcul des proportions. Nous avons utilisé la formule ci-après :

$$\mathbf{Wi = \frac{Ni}{N} * 100}$$

Pour chaque proportion par rapport à la population **N**, le poids de chaque grappe a été défini.

$$W_1 = 9\ \%\ , \quad W_2 = 23\ \% \quad \text{et } W_3 = 68\ \%\ ,$$

Pour identifier l'échantillon **n** de l'ensemble des grappes, nous avons cherché à trouver au préalable l'échantillon **m** de chaque sous-grappe.

À cet effet, il était important que chaque échantillon $\mathbf{n_i}$ pour chaque grappe correspond à Wi, soit sa proportion dans la population N. Ainsi, notre base de sondage s'est appuyée sur un choix défini au hasard à partir de la grappe ayant le plus petit effectif.

En tenant compte de la faisabilité de l'enquête et du cadre opérationnel, nous avons choisi d'enquêter 25 personnes dans chaque sous-grappe pour la plus petite grappe. Pour cela on a

$$\mathbf{m} = 25, \text{ Or } \mathbf{n_1} = \sum \mathbf{mi} \text{ : donc on aura } \mathbf{n_1} = 75.$$

L'échantillon $\mathbf{n_1}$ étant connu, et celles-ci devant représenter 9 % de $\mathbf{n,}$ à l'instar de son poids W_1 dans **N**. Il était question pour la suite d'identifier l'échantillon $\mathbf{n_2}$ et $\mathbf{n_3}$ en tenant également compte de leurs poids respectifs dans **N**. Pour ce faire, nous avons utilisé la formule suivante :

$$\mathbf{n_2} = \frac{\mathbf{n_1}}{\mathbf{W_1}} * \mathbf{W_2} \quad \text{Et} \quad \mathbf{n_3} = \frac{\mathbf{n_1}}{\mathbf{W_1}} * \mathbf{W_3}$$

De ce qui précède, on aura (en appliquant les approximations pour les équilibres à l'intérieur des sous-grappes) : $\mathbf{n}$ = 828 soit $\mathbf{n_1}$ = 75, $\mathbf{n_2}$ =189 et $\mathbf{n_3}$ = 564.

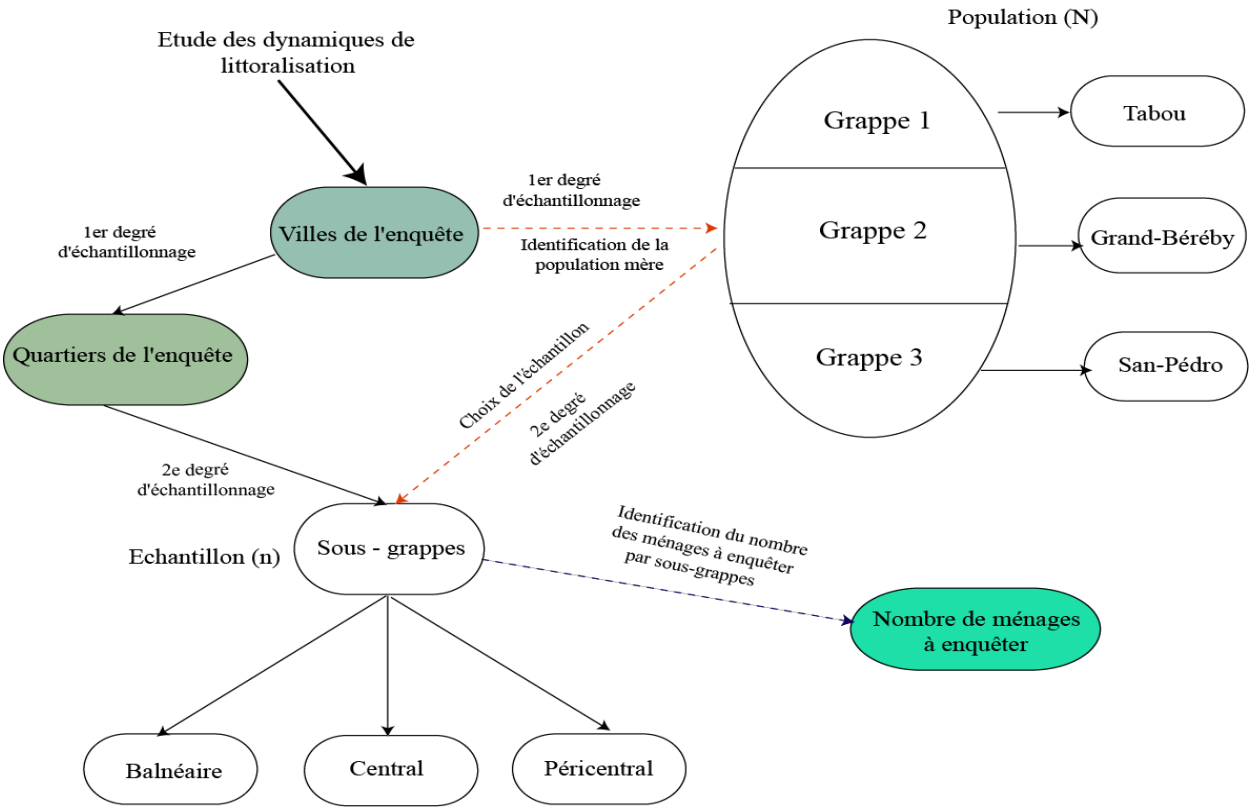
Pour terminer, nous avons divisé la taille de l'échantillon $\mathbf{n_i}$ par trois (le nombre de sous-grappe) afin de trouver l'échantillon **mi**. Ce qui donne les résultats qui sont consignés dans le tableau suivant.

Tableau 6: Nombre de ménages enquêtés par quartiers

Types de quartiers Villes	**San-Pédro**		**Grand-Béréby**		**Tabou**		**Totaux**
Quartiers balnéaires	Balmer	188	Belleville	63	Port-Bouet	25	**276**
Quartiers centraux	Poro	188	Ouélé 1	63	Commerce	25	**276**
Quartiers péricentraux	Lac Sonouko	188	Sogb	63	Aéroport	25	**276**
Totaux	**564**		**189**		**75**		**828**

Eu égard, de ce qui précède, nous pouvons déduire que la méthodologie utilisée se présente comme adéquate pour notre réflexion. Celle-ci a facilité une lecture comparative de la littoralisation via des enquêtes dans des quartiers illustratifs qui reflètent de la diversité des contextes urbains en site balnéaires, centraux et périphériques. La figure suivante est un résumé du mécanisme de mise en œuvre de la méthode.

Figure 5: Récapitulatif du procédé de la méthode d'enquête par grappe pour les ménages



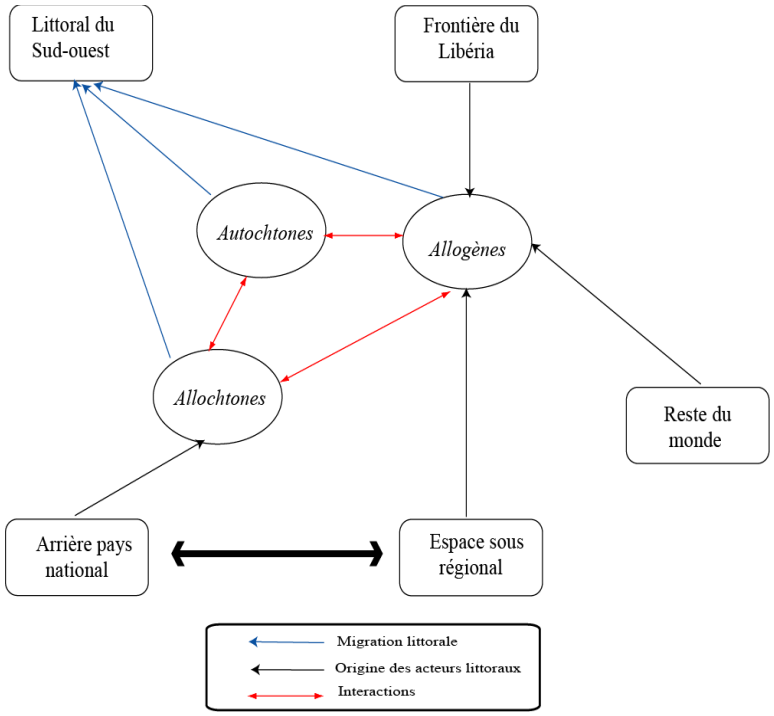
Cette technique comme évoquée plus haut se complète avec la méthode par convenance qui s'est avérée très utile.

Concernant la méthode accidentelle ou de convenance, le nombre d'enquêtés dépendait des acteurs présents sur le site de l'enquête lors du terrain (Paillé P, 2006 ; Lacombe B, 1999). Toutes les personnes que nous avons trouvées sur un endroit donné à un moment donné ont été interrogées et ont constitué l'échantillon pour ces types d'acteurs. Nous nous sommes efforcés par le choix de cette méthode de construire un échantillon assez représentatif intégrant à la fois des populations des quartiers balnéaires (à proximité de la mer), des quartiers dynamiques (éloignés de la mer), des commerçants (toutes activités incluses) et des touristes. Mais aussi, tous les profils confondus de populations pour mieux cerner les types et les formes d'organisation humaines ainsi que les usages. Dans l'ensemble, la campagne de terrain a permis d'interroger des hommes et des femmes, des jeunes et des adultes, des autochtones (population *kroumen*), des allochtones (*Baoulé, Agni, Malinké)* et des allogènes (Burkinabé, Sénégalais, Libanais, Français, Chinois).

Cette approche variée et multiple a facilité la mobilisation de données collectées directement sur le terrain dont le traitement a pu expliquer la réalité et le contexte social dans lequel se produit le phénomène investigué.

La littoralisation en tant que processus spatial continu est alimentée par différents réseaux d'acteurs et différentes formes d'interactions. C'est à juste titre que nous avons usé de la méthode du parcours commenté pour renforcer notre collecte d'informations en plus des questionnaires. Le recours à cette approche du parcours commenté visait à cristalliser notre méthodologie en apportant des éléments nouveaux d'analyse de terrain qui sont liés à l'expérience spatiale des individus. En parcourant avec différents acteurs, les sites de fréquentation habituelle et leur territoire du quotidien, nous avons saisi les opinions intrinsèques de ces derniers. Mais aussi, nous avons croisé les regards sur les expériences socio-spatiales des individus afin de positionner les mots sur les espaces, les trajectoires de vie, les aspirations, les perceptions et les sensations, qui le plus souvent sont tacites, non partagés donc méconnus du grand public (Boyer F et Dureau F, 2020 ; Laurent C et Dureau F, 2016 ; Cailly L et Dodier R, 2007 ; Delaunay D et Dureau F, 2003 ; Bourdieu P, 1972).

Figure 6: Schématisation de l'angle social de l'enquête



Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

En fait, cette méthode consistait à interroger spécifiquement et techniquement une personne en lui donnant l'occasion de s'exprimer verbalement durant un trajet non défini.

Il s'agissait pour nous, d'accompagner l'individu choisi par hasard du lieu d'origine au lieu de destination (à pied, à moto ou en voiture), selon la condition que celui-ci y adhère à la démarche d'enquête. La durée du trajet dépendait de l'itinéraire de l'enquêté(e).

Ce dernier devait décrire verbalement ce qu'il sait de certains endroits ou services, ce qu'il a vécu éventuellement, ce qu'il percevait et ressentait. Cette approche a permis de saisir les réalités sensibles de l'espace littoral. Ce faisant, nous avons opté pour le choix des espaces communs et d'affluence comme site d'enquête. Il s'agit notamment des gares routières, des hôtels, des restaurants, des grandes surfaces commerciales, des marchés, des carrefours, des salons de coiffure, de l'aéroport, des commissariats de police, des services publics, des banques, des lieux de commerce liés directement ou non à la mer, etc. Le parcours commenté comme méthode complémentaire s'est déroulé dans une bonne ambiance. Nous avons parfois usé de la marche, parfois effectuée des mobilités dans les taxis-villes, les minicars ou à moto. Pour cela, nous avons effectué 3 voyages (San-Pédro – Abidjan par la côtière ; San-Pédro – Abidjan par l'autoroute du nord, Tabou – San-Pédro).

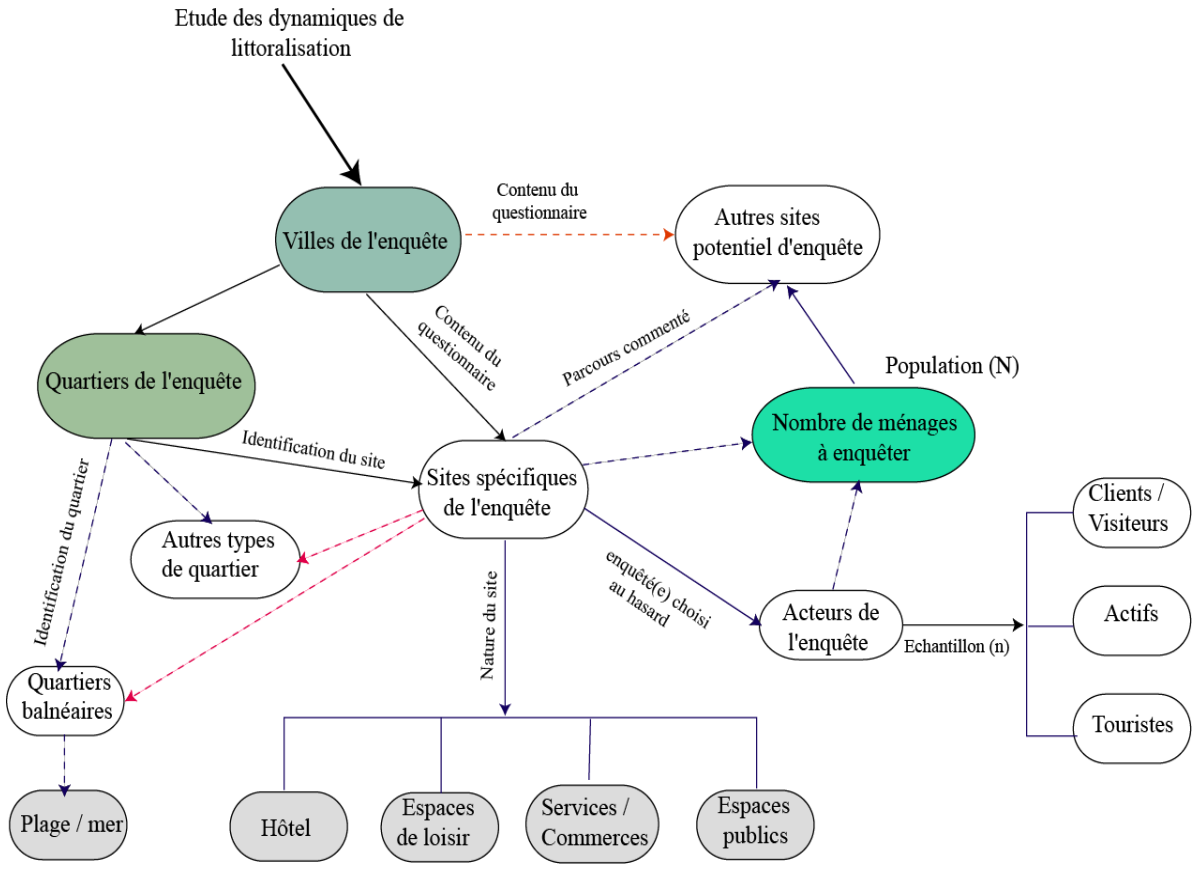
Dans l'ensemble, nous avons pu échanger avec des transporteurs, des voyageurs (arrivant et partant), des clients de services publics et privés et bien d'autres acteurs économiques. Nous nous sommes servis d'un dictaphone pour l'enregistrement de certains échanges. Cette forme d'exploration scientifique à la fois basée sur l'écoute de l'enquêté et sur l'observation participante (geste et attitude de l'enquêté), assure une articulation entre l'espace parcouru, vécu et l'espace voulu ou attendu par l'individu. L'originalité de cette approche nous a permis de prêter une attention particulière aux aspects phénoménologiques qui ont un impact non-négligeable sur l'évolution de la littoralisation. L'expérience sensible des acteurs, leur manière de sentir et de percevoir l'espace, devient ainsi incontournable dans nos réflexions.

En clair, cette méthode a été opérationnelle pour comprendre le choix et les préférences des sites (choix du restaurant, choix de l'hôtel, espace balnéaire). Elle a permis une connexion entre compréhensions du phénomène, son observation, et sa description allant des formes d'appropriation spatiale aux pratiques de fréquentations des lieux. La limite de cette méthode était le temps qu'il fallait pour pouvoir échanger avec un seul enquêté. Nous avons pu donc interroger qu'une minorité de personnes. Cependant, ces petits moments d'échanges se sont avérés riches et sympathiques, car les différents parcours et itinéraires parcourus ont facilité l'analyse de quelques faits marquants qui peuvent expliquer l'organisation de la littoralisation et ses effets sur les acteurs et sur les activités.

L'ambiance collective dans les espaces publics, les situations de co-présence et de cohabitation, les conditions climatiques, l'animation sonore et visuelle, etc. sont autant d'éléments scientifiques sur lesquels l'analyse d'un récit ou d'un discours individuel peut aider à la pensée collective ou à la gouvernance.

Soulignons-le, le rapprochement de ces différents réseaux d'acteurs que nous avons constitués et des méthodes utilisées pour les interroger se sont révélés nécessaires pour comprendre les jeux d'acteurs, les représentations, les comportements des individus, les types d'interactions, les pratiques littorales et les structures urbaines. Nous avons pu interroger 103 ménages (riverains) en bordure de plage et 171 acteurs économiques. La figure suivante met en lumière le procédé d'application de la méthode accidentelle et du parcours commenté.

Figure 7: Récapitulatif du procédé de la méthode d'enquête accidentelle pour les autres acteurs



Au total, en considérant les différents réseaux d'acteurs, ce sont 1212 personnes que nous avons pu interroger. Soit 68 % de personnes pour les ménages, 8 % pour les populations en bordure de plage et 24 % pour les autres acteurs. Les tableaux ci-après présentent les nombres d'enquêtés en fonction du type d'acteurs et des sites.

Tableau 7: Nombre d'enquêtés sur les plages ou sites spécifiques

Sites d'enquête	Types d'acteurs	San-Pédro	Grand-Béréby	Tabou	Totaux	
En bordure de plage	Mareyeurs	12	8	6	**26**	**222**
	Pécheurs	14	8	9	**31**	
	Commerçants ambulants et informels	17	8	6	**31**	
	Restaurateurs	10	3	4	**17**	
	Touristes	39	33	21	**93**	
	Hôteliers	10	2	2	**14**	
	Aquaculteurs	5	-	-	**5**	
	Transporteurs (taxi-ville)	2	2	1	**5**	
Autres sites urbains spécifiques	Agriculteurs	4	3	8	**15**	**59**
	Transporteurs (taxi-ville)	4	1	-	**5**	
	Éleveurs	3	-	2	**5**	
	Commerçants	8	5	4	**17**	
	Voyageurs (gare et aéroport)	10	4	3	**17**	
Totaux		**138**	**77**	**66**	**281**	

Tableau 8: Nombre de la population totale enquêtée pour la thèse

Nombre d'enquêté(e)s Sites de l'enquête	San-Pédro	Grand-Béréby	Tabou	Totaux
Nombre de ménages enquêtés dans les quartiers	564	189	75	**828**
Nombre de personnes riveraines enquêtées en bordure de plage	53	28	22	**103**
Nombres de touristes	39	33	21	**93**
Nombre de voyageurs	10	4	3	**17**
Nombre d'actifs économiques enquêtés sur les sites spécifiques	21	11	14	**46**
Nombre d'actifs économiques enquêtés en bordure de plage	68	29	28	**125**
Totaux	**765**	**294**	**164**	**1212**

Cherchant à collecter le maximum de données possibles, pour comprendre à partir d'éléments factuels les dynamiques urbaines que nous avons pu observer directement ou par les discours des populations enquêtées. Nous avons mené des entretiens semi-directifs auprès des gestionnaires et des décideurs (collectivités locales, autorités municipales et préfectorales, conseils régionaux et ministères décentralisés) pour cerner le contour institutionnel de la littoralisation (Annexe 3). L'idée était de recueillir des informations statistiques et historiques permettant de découvrir le rôle du politique dans la planification.

Sur la base d'un guide d'entretien que nous avons administré, nous avons questionné les politiques de planification à l'œuvre ; celles qui ont été exécutées, et celles qui sont en cours. L'objectif étant de faire l'équation entre les objectifs et les résultats de ces projets afin d'identifier les écarts et les failles en vue d'éventuelles perspectives. Dans le fond, nous avons privilégié les échanges qui expliquent comment les décisions collectives sont prises (motivations, stratégies, discours, etc.) ? Quelles modifications peuvent-elles avoir sur les systèmes littoraux ? Quelles dérives peuvent-elles induire ?

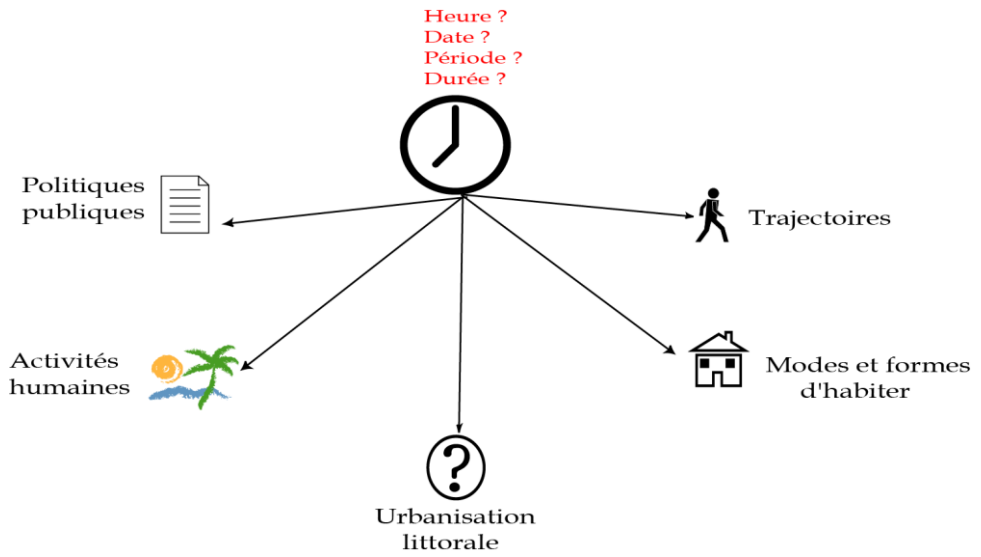
Nous avons également à travers ces échanges, essayé de comprendre les stratégies collectives qui sont développées face à l'imbrication socio-ethnique que produit la littoralisation.

1.3.2.2 L'angle de la « temporalité » dans l'étude de la littoralisation

Le questionnement des temporalités a été indéniable pour comprendre les évolutions littorales. La dimension géo-historique de ce volet de la recherche a permis d'intégrer le rapport temps-espace dans notre analyse (Royoux D et Vassalo P, 2013). À l'issue des enquêtes, nous avons cherché à savoir pour chaque population interrogée les dates des migrations, les périodes de mobilité, les heures de contact avec la mer, les trajectoires de vie en lien avec le temps (déménagement, déplacement, changement dans les formes urbaines).

Du côté des entretiens, l'accent a été mis sur les dates d'instauration des politiques, les périodes de ruptures et de changements majeurs en termes d'effectifs de populations, d'activités, d'emplois, de productions, etc. Mais plus qualitativement, nous avons entamé des discussions visant à connaître et à comprendre comment les pratiques, les formes urbaines, les structures apparaissent, se développent et disparaissent. La dimension temporelle dans le cadre de notre thèse nous imposait de faire la nuance entre le temps et la durée pour mieux argumenter nos résultats. C'est pourquoi nous avons mis l'accent distinctement sur l'année de migration, de changement d'objet, de pratique ou de lieu ; les heures de mobilité, de présence à la plage, de loisirs, de tâche quotidienne ; le délai d'exécution des projets.

Figure 8: Schématisation de l'aspect temporel de l'enquête de terrain



Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

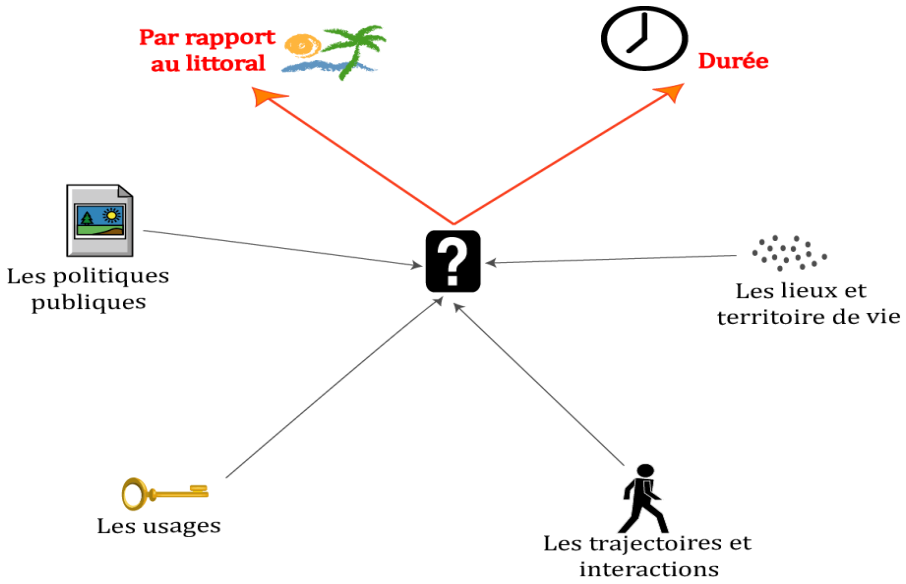
L'analyse temporelle de la littoralisation implique de rechercher les variables liées à la date (mobilité résidentielle), à la période (politiques pré ou post-ARSO, politiques avant la crise, etc.), à l'heure (arrivée à la plage ou départ, installation des activités, etc.), ainsi qu'à la durée (déplacement plage – domicile, présence à la plage, etc.).

En considérant les différences de réponses qu'on pouvait obtenir auprès des populations, l'examen de la temporalité revient à considérer que la littoralisation ne peut être analysée sans prendre en compte l'angle spatial (la spécificité des aires linguistiques et culturelles). C'est à grands traits, quoiqu'à divers degrés, que la spatialité se présente comme incontournable dans notre étude de terrain.

1.3.2.3 L'angle de la « spatialité » dans l'étude de la littoralisation

En allant du collectif aux individus, la littoralisation dans ses formes principales prend plusieurs aspects. De l'échelle de la ville à l'échelle des quartiers, les marqueurs territoriaux qu'elles présentent dépendent des réalités de l'espace (populations présentes, valeurs et représentations, profil démographique, stratégie collective et individuelle). Pour comprendre les spatialités de la littoralisation, nous avons articulé les données de la socialité et de la temporalité.

Figure 9: Schématisation synthétique de l'approche triptyque



Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

D'une part, temporellement, il s'agissait de la recherche des lieux de vie, des trajectoires des individus d'un point A à un point B (il y cinq ans, il y a dix ans), du quartier d'origine au quartier actuel, de la chronologie des déplacements (dans l'année, dans le mois, dans la semaine). Socialement, les questions portaient sur les perceptions et le vécu des populations par rapport au littoral (distance par rapport à la mer), les interactions entre individus (types de relations, de cohabitations, l'environnement social), le retracement des trajectoires (ensemble des lieux de vie, des contacts interpersonnels), les mobiles des changements d'habitats ou de quartiers, les modes d'appropriation spatiales, la valorisation des ressources, les expériences personnelles lors de leur présence à la plage (Dumont M, 2008 ; Guy Di Méo, 2007 ; Fremont A, 1976).

L'indissociabilité du rapport « société – temps – espace » dans notre méthodologie d'étude est l'expression de l'originalité de notre thèse sur le Sud-ouest ivoirien. Pouvons-nous donc déduire que l'intégration de ce triptyque méthodologique de manière simultanée, dans une logique de complémentarité à la recherche en général sur la thématique de l'urbain, est la motivation essentielle de cette approche d'analyse pour laquelle nous avons opté. Cette démarche qui rend possible une lecture de la littoralisation à travers ces différents compartiments témoigne d'une plus-value, d'une nouveauté dans la recherche au sujet de la littoralisation au Sud-ouest ivoirien voire en Côte d'Ivoire.

L'ensemble de ce cheminement a conduit à engager une triple démarche de traitement des données. Dans un premier temps, un traitement de données empiriques (résultats obtenus sur le terrain) au croisement des discours d'acteurs (institutionnels, populations), des documents du PND (Plan National de développement), du PSDR (Plan Stratégique de Développement Régional) et de notre expérience personnelle du terrain. Après nous avons procédé à une comparaison systématique des différentes informations obtenues au sein des grappes pour en comprendre leur différent contenu. Pour finir, nous avons repris l'ensemble de ces données empiriques formalisées pour les confronter au modèle théorique pour ainsi discuter les hypothèses et les résultats proprement dits de la thèse. Le recours aux logiciels (Arc-Gis, Adobe Illustrator, In design, Epi-info, Envi et R) dans cette étape de la recherche a été incontournable tant pour l'expression cartographique que pour les démonstrations statistiques et graphiques des résultats. La réalisation de schémas, de systèmes et de chorèmes a constitué d'autres formes d'illustrations pour alimenter notre argumentation.

Tout ce processus, allant de la collecte des données à leur traitement, marqué par une intrication épistémologique, théorique et méthodologique ont permis d'asseoir des prérequis favorables à la mise en œuvre de politiques de planification urbaine efficiente et adaptée. Cependant, il convient de noter que le déploiement de cette méthodologie sur le terrain s'est heurté à de nombreuses difficultés et contraintes déjà évoquées en introduction générale.

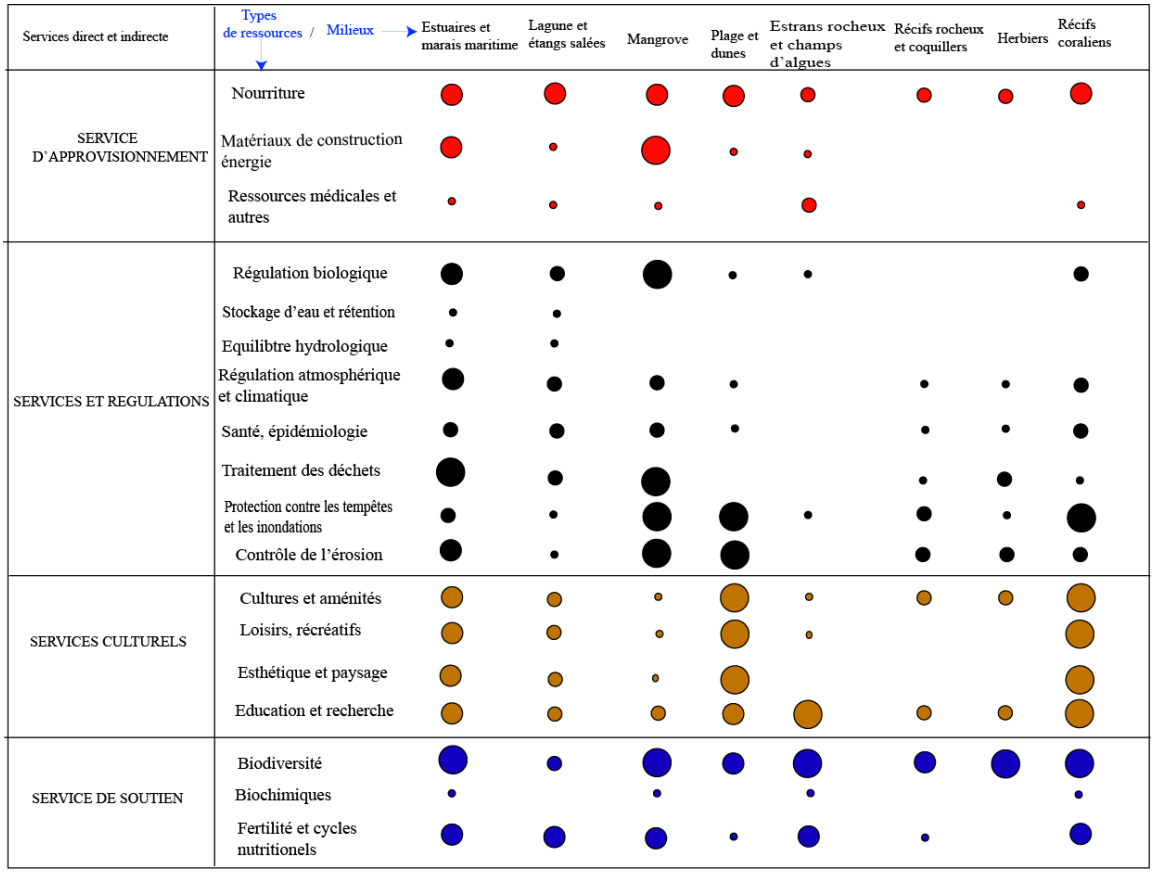
1.4 Lecture des caractéristiques de l'espace littoral

Les littoraux dans ces dernières décennies ont été victimes de plusieurs modes d'anthropisations qui ont fait d'eux des espaces fortement dénaturalisés. Cette forte occupation et artificialisation de ces espaces est liée en partie aux composantes de ce milieu et aux services écosystèmes qu'ils offrent.

1.4.1 Le littoral : un espace diversifié, riche et complet

Avec évidence les habitats côtiers fournissent des services écosystémiques riches et variés. Le tableau 9 est un catalogue des services écosystémiques du littoral.

Tableau 9: Services écosystémiques fournis par les habitats côtiers



Source : Agardy T *et al (2005, p.528)*

À partir de ce tableau, on observe que les littoraux ont un fort potentiel et disposent d'une richesse qui se présente fondamentale pour tous les êtres vivants (homme, végétaux et animaux). Tant dans les écosystèmes tropicaux que méditerranéen, les littoraux présentent un intérêt écologique majeur par rapport aux autres zones biogéographiques de la biosphère (CARASP, 2003). Et la diversification des éléments qui composent les habitats côtiers traduit leur richesse.

N'gongang E, (2012, p.7 - 9) subdivise ces composantes qui font la richesse du littoral à partir des éléments physiques et hydrologiques dans lequel l'on trouve le climat, les courants, marées et vagues, la qualité des eaux et les rudiments géologiques. Ensuite, des ressources naturelles à travers la faune, la flore, les espaces protégés, les ressources minérales et halieutiques. Enfin, à partir du caractère humain caractérisé par la population, la démographie, l'habitat, les stratégies d'occupation. Laouina A, (2006, p. 191 - 194) quant à lui considère les eaux marines (Atlantique ou Méditerranéenne), le rivage, les plages, les falaises, les îles, les lagunes, les estuaires et leurs systèmes adjacents (fleuves, cours d'eau, plans d'eau, etc.) comme les caractéristiques propres des littoraux qui incarnent leurs richesses. À travers ces différentes composantes, l'on peut percevoir que les littoraux sont ainsi des espaces naturellement riches en matière de ressource (Ouali M *et al*, 2017, p.2).

La diversité des ressources littorales, les services qu'ils rendent et l'immensité des océans ont longtemps conduit les sociétés littorales à les considérer comme abondantes et illimitées (Le Berre I, 2018, p.4). En conséquence, ces sites sont devenus l'objet de nombreuses convoitises et des proies d'une anthropisation croissante dans le continuum spatio-temporel.

1.4.2 L'espace littoral : un milieu convoité et anthropisé

À l'échelle mondiale, la population des littoraux présente une densité qui est cinq fois supérieure à celle des terres habitées (Noin D, 1999, p.65). Dans 60 % des pays ayant une façade maritime, les villes principales (plus de 100.000habitans) sont les villes littorales et celles-ci abritent 70 % de la population urbaine (Le Berre I, 2018, p.6). Ainsi, sur dix des plus grandes villes du monde, huit sont des villes littorales. En Côte d'Ivoire, trois des dix plus grandes villes sont des villes littorales. Au sein de ces villes côtières, la population qui réside à moins de 60 km du littoral continue de croître au point où la constitution des méga-villes littorales s'accentue (Laouina A, 2006, p.189). Selon le rapport de World Urbanization Prospects (2015) cette croissance de la population littorale autour des années 2050 augmentera à plus de 75 %.

À travers ses prévisions statistiques, nous constatons clairement que l'espace littoral représente à la fois un intérêt certain pour l'homme à l'heure actuelle et un défi pour le futur.

Alors qu'à l'échelle mondiale l'on pouvait estimer que la population vit à moins de 150 km des côtes, les hommes se sont plus rapprochés du littoral et ce tableau nous renseigne sur les volumes de populations en fonction des distances des côtes au cours ces dernières années.

Tableau 10: Distribution de la population mondiale selon la distance au trait de côte

Distance par rapport à la côte (km)	Population (en million)	Population cumulée (en million)	Pourcentage cumulé (%)
< 30	1.147	1.147	20,6
> 30 à 60	480	1.627	29,2
> 60 à 90	327	1.954	35
> 90 à 120	251	2.205	50
> 120	3.362	5.567	100

Source : *FAO, 2002*

À partir des données du tableau 10, nous observons qu'au sein de la frange de population qui réside près des côtes, plus de 50 % de la population mondiale vivent à moins de 60 km de la mer. En Côte d'Ivoire, 31 % de la population vit à moins de 180 km des côtes. Ces chiffres démontrent l'importante attractivité des littoraux dont les proximités représentent des pôles de migrations humaines. Les sites balnéaires sont devenus objet de convoitise humaine par la qualité des paysages littoraux et l'importance de leurs ressources. Principalement, Robert S, (2009, p.14) affirme que le facteur d'influence de cette forte population auprès des côtes est lié à la vue sur la mer, qui selon lui contribue de manière incontournable à leur attractivité. Par ailleurs, fort est de remarquer que cette attractivité littorale découle aussi de la capacité des sociétés humaines à dompter ces espaces. Pour Desse M, (2005, p.5) les pressions humaines sur les littoraux sont diverses et d'intensités variées. Ces espaces deviennent ainsi le lieu de multiples activités humaines engendrant différentes formes d'urbanisation sur les côtes (Ouali *et al*, 2017). Selon Liziard S, (2015, p.24), les différentes formes d'urbanisation littorale sont induites d'une part, par la maritimisation de l'économie issue de la mondialisation (échange, industrie portuaire) et d'autre part, par l'activité touristique qui a contribué à parfaire ces lieux. Les usages anthropiques qui accompagnent cette maritimisation et mondialisation doivent être appréhendés à partir de l'échelle et de l'espace sur lequel on se trouve, mais aussi selon la culture et les techniques des groupes sociaux qui territorialisent les espaces marins à une époque bien donnée (Le Berre I, 2018, p.6).

Par ailleurs, le multi-usage des littoraux selon les espaces et les périodes suggère un inventaire pour les formes d'urbanisation.

Tableau 11: Classification des usages de la zone côtière

Activités littorales	Types de contact avec la mer
Pêche	Direct
Navigation et communication	
Port	
Naufrages de transport	
Aquaculture	
Exploitation minière	
Tourisme	
Industrie	Direct/Indirect
Extraction de matériaux	
Agriculture	
Résidence	Indirect
Infrastructure	
Service informel	
Loisirs	

Source : *Nos lectures et enquêtes, 2021 - 2022*

De l'examen du tableau 11, nous observons qu'il existe une panoplie d'activités près de la mer dont l'usage se fait par un contact direct et/ou indirect avec la ressource. Cette pluralité d'activités est à l'origine des diversités littorales relatives aux formes de littoralisation enregistrées, aux types de pressions humaines exercées et aux différents objectifs des politiques institutionnelles.

À l'instar de toutes les villes littorales, les villes du Sud-ouest ivoirien regorgent d'importantes ressources. Ces dernières bénéficiant d'environ 264 km d'étendues sur la côte Atlantique sont aujourd'hui au cœur d'une forte littoralisation (Kouakou N.N, 2014, p.82). Les villes littorales du Sud-ouest ivoirien n'ont pas été épargnées des pressions anthropiques ces dernières années. Disposant chacune de leurs spécificités naturelles, elles sont toutes situées au contact de deux plans d'eau ; l'Océan Atlantique et le fleuve (Tapé S.P, 2011, p.31). Ces ressources en eau ont attiré de nombreuses populations.

1.4.3 L'espace littoral ivoirien : Un site au cœur d'une forte migration de population

Depuis la période coloniale, les villes balnéaires en Côte d'Ivoire ont été les premiers sites à être occupés et aménagés par le colon pour servir de site de comptoirs commerciaux[3]. Dès les premiers âges, les côtes ivoiriennes ont été occupées par les Occidentaux (Portugais, Hollandais, Anglais, Français) et les populations Ewe et Fante venues du Ghana à l'est de la Côte d'Ivoire (Delaunay K, 1995, p.31). Ces premières occupations sont l'égide des migrants étrangers en raison de la mythologie africaine qui a existé pendant longtemps autour des plages ivoiriennes notamment au Sud avec l'existence des génies, des sirènes (Mamie Watta[4]), etc. De ce fait, ces premières occupations des côtes du pays vont rompre la mythologie, la perception et les superstitions existantes autour de l'exploitation des mers. Par conséquent, les vagues migratoires en direction du littoral seront ininterrompues allant jusqu'à l'occupation effective des eaux marines et des lagunes par les migrants étrangers au début des années 1960, et plus tard par les populations locales après 1980 (Anoh K.P, 2010, p.351 - 352). Ces populations dont la majorité sont venues du secteur continental, de l'arrière-pays national et d'outre-mer ont dompté les zones côtières et développé des activités au gré de leurs besoins alimentaires, culturels, sociaux, etc. (Kablan N et Pottier P, 2008, p.249).

À l'échelle nationale, la répartition des hommes et des activités a évolué selon un gradient Nord-Sud (Koby A.T, 2008, p.275). Cette direction des flux de population a eu certainement pour conséquence directe une accumulation des plus fortes agrégations démographiques dans les franges littorales du pays. Ainsi, les effectifs des populations dans les villes littorales ivoiriennes ont considérablement augmenté. Une croissance exponentielle de la population littorale que nous présentons dans le tableau 12.

Tableau 12: Évolution de la population littorale en Côte d'Ivoire

Années	**1975**	**1988**	**1998**	**2007**	**2014**
Nombre de la population	1.105.913	2.217.570	3.426.665	5.500.000	7.000.000

Source : *INS, ARSO (1975 -2014)*

[3]Site de commerce à l'époque coloniale
[4] Divinité aquatique dans la mythologie africaine

Ce boom démographique en milieu littoral ivoirien est plus perceptible dans les villes portuaires ; Abidjan et San-Pédro. Plusieurs auteurs qui se sont intéressés au littoral ivoirien tels que Aphing-Kouassi G, (2001) ; Dembele O, (2008) ; Koby A.T, (2008) ; Koffié-Bikpo C.Y, (2010), etc., ont mis en avant plusieurs facteurs expliquant l'attrait du littoral ivoirien. Ces facteurs pour la plupart sont relatifs à l'ouverture des mers sur les embouchures de fleuve et de lagunes, à la beauté des plages (Sud- ouest ivoirien par exemple), à la réalisation d'infrastructures de transport et de loisirs, aux conditions climatiques favorables, aux types d'aménagements, aux ports autonomes, aux potentialités de pêche, etc. Malgré ces facteurs qui expliquent l'attractivité du littoral, le Sud-ouest ivoirien, depuis longtemps, est resté en dehors des grandes initiatives de développement de la Côte d'Ivoire, du fait de son enclavement et d'une absence flagrante d'infrastructures capables de supporter les activités économiques (Aphing-Kouassi G, 2001, p.43). Ce n'est qu'autour de 1960, que la littoralisation dans cette région prend une envolée. Pour Schwartz A, (1977), le peuplement de cette région du Sud-ouest provient pour l'essentiel d'une immigration massive de maliens, de burkinabé, de guinéens et surtout d'ivoiriens originaires des savanes du Centre et du Nord du pays qui découvre le milieu forestier et littoral riche en potentialité, pratiquement vide d'hommes à cette période. Cette énergie humaine déployée pour le peuplement de ce territoire invite à découvrir le Sud-ouest notamment la ville de San-Pédro dans ses principales caractéristiques. Mais avant, nous tenterons d'utiliser l'approche systémique afin de mieux théoriser notre travail.

1.5 Théorisation de notre champ d'étude : la théorie du système urbain

Avant d'entamer une réflexion sur le système urbain, nous allons en amont mener une analyse sur la notion de système. Pour définir le système, nous nous sommes appuyés sur la pensée de Racine J-B, (1969), qui définit le système comme essentiellement un ensemble général d'objets, d'unités, d'éléments ou mieux de composants (régions urbaines, villes, unités de production, etc.), où chaque élément possédant à un moment donné du temps et dans une position géographique définie un certain nombre de caractéristiques, qualifiées d'attributs.

La ville en tant que système est composée de plusieurs variables dont l'interaction crée des dynamiques complexes. Et c'est dans cette veine que Brevet N, (2008, p.21) affirmait que durant ces quarante dernières années, la croissance urbaine a considérablement transformé la notion de ville. Déjà, la théorie évolutive des villes développée par Pumain D, (1997) considérait que les villes ne sont jamais isolées, mais se développent en relation avec de multiples réseaux, qui les ont progressivement rendues mutuellement interdépendantes.

C’est la force de ces interdépendances qui a donné forme à l’expression de « système de villes », Pumain D, (1992, 1997, 2012). Pourtant, la notion de système qui est au cœur de l’analyse systémique n’est pas sans ambiguïté. Car l’approche systémique est appréhendée via le postulat selon lequel la réalité constitue une totalité et que les phénomènes sociaux doivent être interprétés en fonction des liens d’interdépendance qui les relient entre eux (Loubet des Bayle J-L, 2000, p.352). Selon Peña O et Sanguin A-L, (2000, p.26), considérer dans un système, les unités composantes et leurs attributs caractéristiques conjointement avec les relations et les liens de dépendance existant entre eux et leurs caractéristiques, c'est faire l'analyse du système ou l'analyse systémique. Ceci étant, l’analyse du système urbain en tant que fait dynamique et complexe, consiste soit à expliquer un phénomène étudié par les relations qu’il entretient avec les autres éléments d’une même structure, soit à traiter le phénomène comme une structure s’expliquant par les relations qui s’établissent entre les éléments qui le constituent. Dans le premier cas, le phénomène est considéré comme un élément d’une structure, dans le second il est considéré lui-même comme une structure (Loubet des Bayle J-L, 2000, p.351).

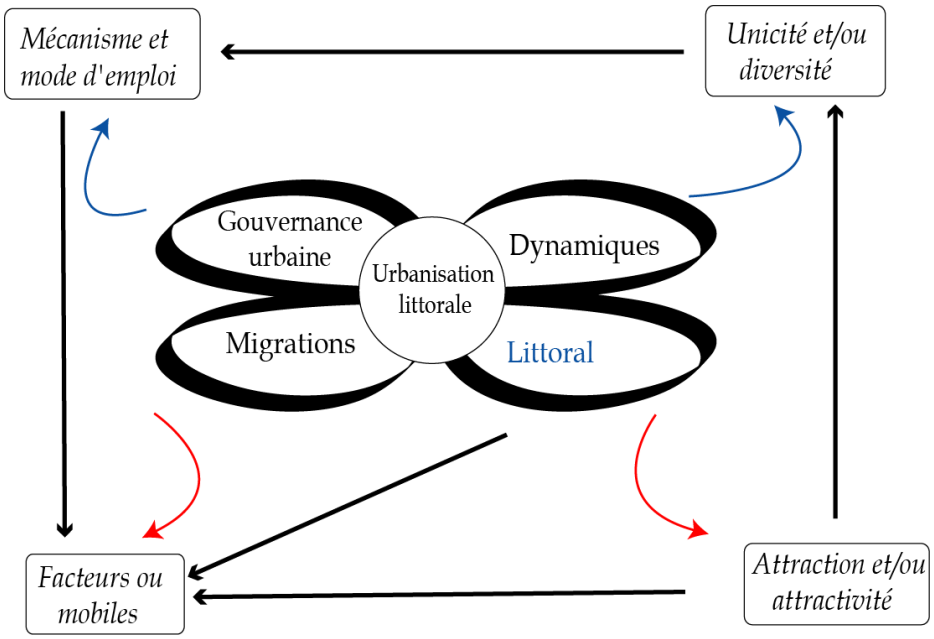
Les littoraux comme lieux de cristallisation urbaine, mais à des degrés très différents, demeurent des lieux ponctuels de concentration de fonctions spécifiques et de population, pour elle-même, et en relation avec les territoires proches ou lointains (Bruyelle P, 1998, p.207). Ce faisant, la conception et construction de systèmes, composés de variables d’analyses et d’énoncés schématiques d’interactions ou d’inter-influences possibles entre celles-ci, permet non seulement de mieux comprendre l’angle d’attaque sur lequel s’appuie notre recherche, de combler le vide laissé par les travaux antérieurs, mais aussi de consolider l’approche méthodologique pour laquelle nous avons opté.

Pour comprendre le fait urbain en milieu littoral, nous avons élaboré notre analyse sur quatre sous-systèmes. Portant respectivement sur l’urbanisation littorale, sur la ville littorale, sur la gouvernance et sur l’individu dans l’espace littoral. Reposant sur une terminologie du phénomène étudié, nous avons construit ces schémas à partir des principaux concepts opératoires, des éléments contenus dans nos hypothèses et des enjeux fondamentaux liés à la thématique de la thèse. À l’intérieur de cette schématisation, il faut préciser que les variables jouent à la fois le rôle d’éléments composants du système (contenu ou contenant) ou d’éléments interagissant (pouvant influencer ou être influencé).

1.5.1 Sous-système de l'urbanisation littorale

Les villes littorales se caractérisent par des structures urbaines liées à leur particularité, et il est à signaler que les formes d'aménagements qui tendent à maintenir la relation de ville avec la mer présentent des spécificités (Ouerdane A, 2018, p.15, p.18). À ce propos, notre objectif dans la construction de ce modèle est de comprendre l'urbanisation littorale, de sa genèse à sa constitution. Mais aussi, il est question de saisir le rôle ou l'influence du littoral dans la mise en place des formes d'urbanisation par l'étude des usages et des modes de gestion de l'espace instaurés par les pouvoirs publics. La construction de ce système se propose d'introduire des variables pouvant faciliter l'appréhension simultanée des mécanismes de gouvernance urbaine, des moteurs de la littoralisation, des types d'usage et des facteurs structurants de l'urbanisation.

Figure 10 : Système de l'urbanisation littorale des villes secondaires



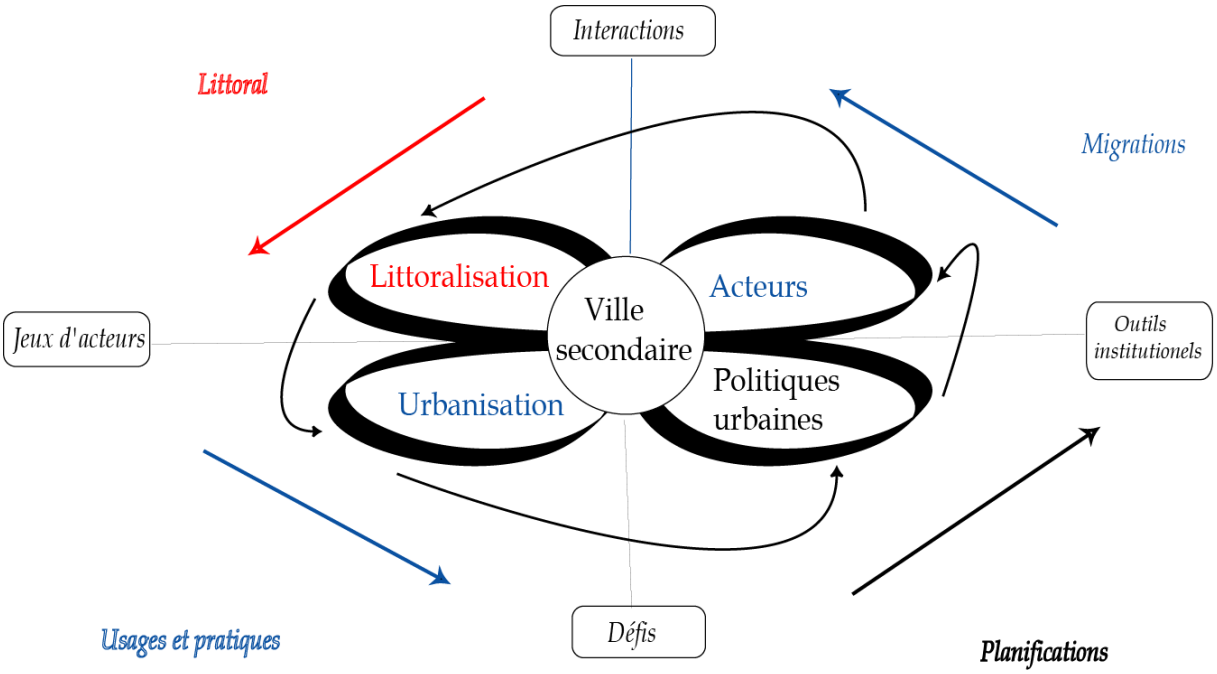
Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

Ce système a permis une vision réelle de la place de la géographie dans la théorisation de l'urbanisation littorale dans les villes secondaires, et quelle est la spécificité qu'on pourrait leur attribuer dans l'analyse géographique. Autrement, il se veut être un tableau de lecture des grandes lignes de l'aménagement du territoire dans les choix de politique de développement territorial.

1.5.2 Sous-système de la ville littorale secondaire

À la diversité de leurs tailles, de leur type fonctionnel, des infrastructures et des populations qui y vivent, toutes les villes littorales assurent l'articulation entre ce qui se passe sur terre et ce qui se passe en mer ou grâce à elle (Bruyelle P, 1998, p.207). Pour comprendre cette articulation au sens de Bruyelle Pierre, il nous faut rappeler que la relation littoral/ville soulève un certain nombre de préoccupations, notamment celles qui permettent d'expliquer comment et pourquoi les littoraux sont préférentiels aux villes de l'intérieur ? Quels sont les facteurs de cette attractivité littorale ? Quelles sont les diversités de situation ? Quel est le rôle de la localisation littorale sur l'apparition et le développement de certaines fonctions ? Quels sont les rapports entre la croissance démographique, économique, spatiale, le fonctionnement de la ville et sa situation littorale, ses bases génératrices et motrices ? Quelle est la spécificité des villes littorales par rapport à d'autres, en termes de localisation, de rapport au site, de problèmes d'évolutions, d'organisations socio-spatiales, de contenu fonctionnel, d'insertion dans les systèmes urbains régionaux ou nationaux ? Sur quel critère peut-on fonder une typologie de la ville littorale ? Dans quelle mesure l'urbanisation littorale pèse sur la hiérarchie urbaine ? Ces interrogations, pour être traitées, ont permis la construction du système ci-dessous.

Figure 11 : Système de la ville littorale secondaire



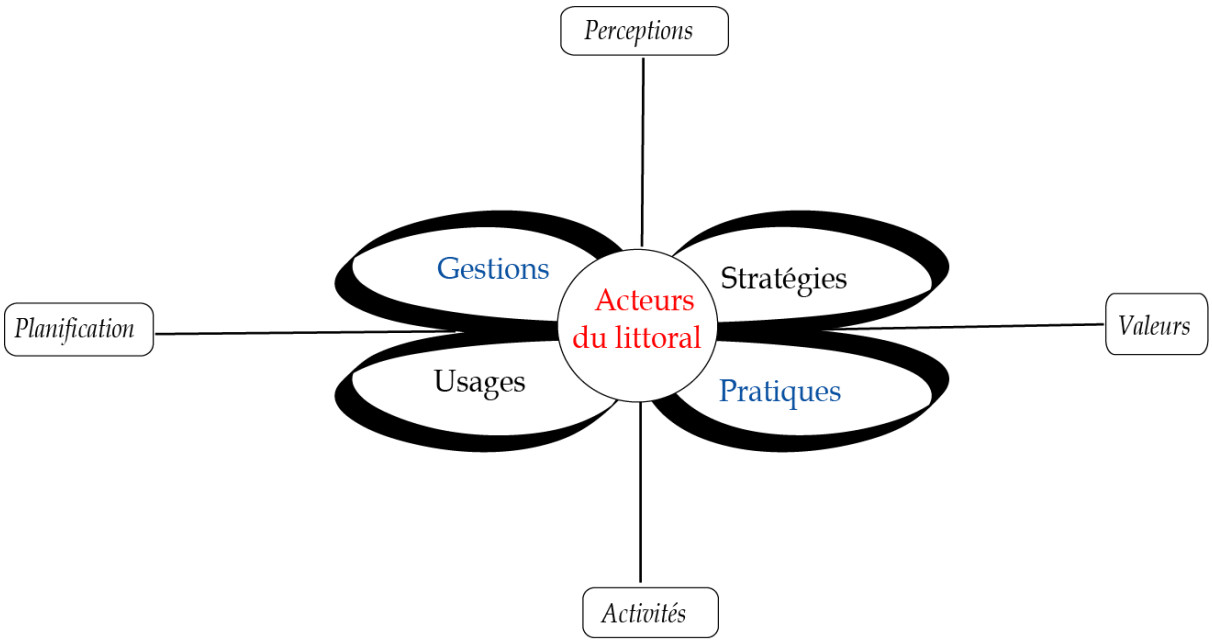
Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

Le recours à ce système est une forme de légitimation des complexités littorales, il apparaît de ce fait, comme l'instrument par lequel il est possible d'attribuer une certaine identité ou spécificité à la ville littorale.

1.5.3 Sous-système des acteurs littoraux

L'ensemble des travaux portant sur les sociétés urbaines ont faiblement abordé les changements induits dans la ville secondaire via l'hybridité sociale et identitaire, les spécificités des modes de vie et des modes d'habiter (Mainet H et Kihonge E, 2015, p.1- 2). Cette carence motive notre choix d'étudier le rôle et les trajectoires de l'individu dans le tissu urbain. Il s'agit d'analyser l'individu à travers ses contacts interpersonnels, ses mobilités, ses rapports avec le littoral, ses temporalités, ses perceptions, ses stratégies, ses comportements, ses changements dans les formes urbaines. Le présent système a été conçu pour matérialiser les variables liées à l'étude de l'individu pour comprendre sa place, son rôle et son poids dans l'évolution de la littoralisation et dans la matérialisation de l'urbanisation.

Figure 12 : Système des individus dans l'espace littoral



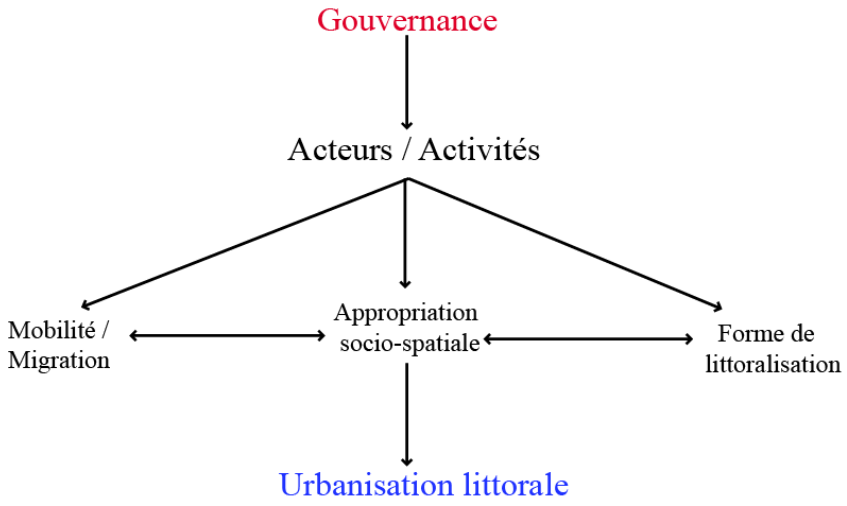
Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

L'aboutissement de ce système consiste à comprendre le fait urbain à partir des cartes mentales. Il s'agit, en effet, de considérer que la représentation et la perception qu'ont les individus d'un objet (matériel ou immatériel) ou d'un espace à part entière explique, entre autres, les types de relations et d'interactions qui sont engagés.

1.5.4 Sous-système de la gouvernance littorale

Les modes de gouvernance ont largement contribué à l'évolution et à l'organisation des villes. La nature des politiques d'aménagements, de leur conception à leur application, participe à l'évolution des dynamiques urbaines et sociales régionales (Brevet N, 2008, p.31). Comment ces politiques sont-elles articulées ? Quels sont les effets de ces politiques publiques sur les pratiques ? L'examen du rapport entre gouvernance et formes de littoralisation nous permettra de comprendre le poids véritable des politiques d'aménagements dans les processus de territorialisation ainsi que les stratégies liées aux appropriations spatiales par les sociétés.

Figure 13: Éléments de gouvernance de la ville



Source : *AHUA Emile Aurélien, juin 2022*

Ces différentes variables de ce sous-système montrent que la gouvernance doit tenir compte de plusieurs éléments. Les politiques doivent être dynamiques, adaptatives et anticipatives.

Ces schématisations systémiques proposent des réflexions en profondeur, qui s'appuient sur un large questionnement autour de l'urbain, tout en intégrant les éléments du littoral. Le rôle de ces systèmes est d'offrir sur la base des travaux de terrain un schéma d'aménagement et de planification cohérent à la région de San-Pédro. C'est pourquoi la structuration du réseau urbain régional dans sa forme actuelle nous invite également à une analyse par modélisation pour comprendre la hiérarchie des villes.

1.6 La hiérarchie des villes littorales du Sud-ouest ivoirien à partir de la loi rang-taille

Pour mieux percevoir et comprendre la hiérarchie des villes littorales secondaires de la région de San-Pédro, ainsi que les types d'urbanité et les modes de fonctionnements de ces villes, nous avons décidé de recourir à la loi rang-taille dans notre recherche.

C'est pourquoi ce point de notre travail a pour but de justifier ce choix porté sur la loi rang-taille et de montrer comment celle-ci pourrait s'appliquer dans notre thèse.

1.6.1 Pourquoi la loi rang-taille pour étudier les villes littorales secondaires de la région de San-Pédro?

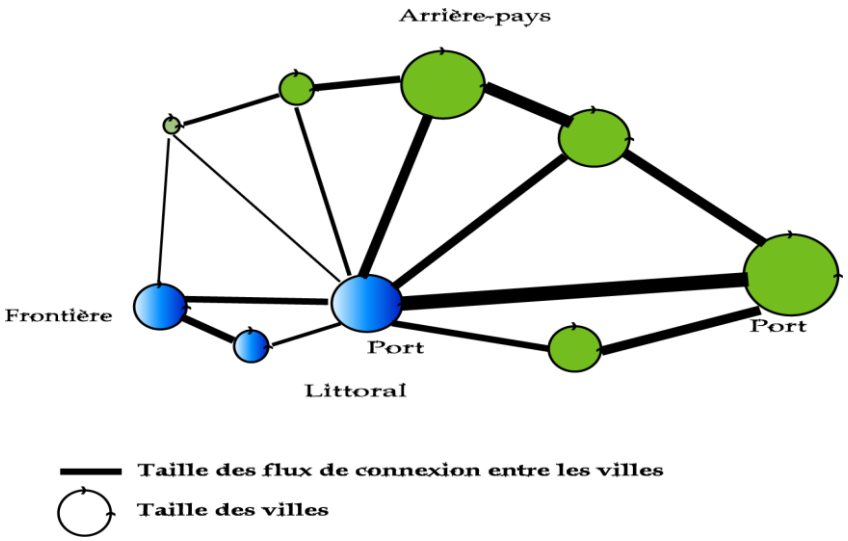
En évoquant la question de la loi rang-taille, nous entamons notre propos par la définition de la loi en géographie. La loi est une formule générale énonçant une relation constante ou habituelle entre des phénomènes. Le terme de loi est aussi employé pour désigner des règles de comportements plutôt invariantes dans le temps et dans l'espace. La « loi » rang-taille des villes permet de caractériser en partie la hiérarchie des villes dans un système urbain. Cette loi aborde la relation entre deux villes voisines. Son expression, sous une forme mathématique, paraît énoncer une évidence : les flux entre deux villes sont proportionnels au volume de leur population respective et inversement proportionnels au carré de leur distance. Cela signifie que plus une ville est grande, plus les flux de relations avec d'autres sont importants, tandis que, plus les villes sont lointaines, plus les flux sont faibles.

La Loi de Zipf ou la loi rang-taille peut être évoquée pour expliquer les rapports entre deux villes littorales dans un espace donné. En géographie, la loi rang-taille est utilisée afin de vérifier l'existence d'un réseau urbain et la hiérarchisation existante. Dans l'application de cette loi, il faut que les agglomérations aient un lien entre elles, mais également il faut que ce même réseau soit hiérarchisé en suivant un ordre décroissant. Pumain D, (2006) considère la loi rang-taille comme étant une caractéristique de l'organisation des villes en réseaux à un niveau macro-géographique à l'échelle d'une grande région, d'un État ou d'un continent. La loi de Zipf est importante pour la géographie, parce qu'elle apparaît comme un descripteur universel et un outil de comparaison commode des inégalités de taille entre des entités géographiques, par exemple des villes ou des territoires (Pumain D, 2012, p.32). L'importance de cette loi tient aussi à ce qu'elle décrit une forme de différenciation très fréquente dans les systèmes complexes.

Concrètement, les géographes apportent un ensemble de regards analytiques originaux sur la loi de Zipf dans la mesure où ces derniers admettent l'hypothèse qu'une ville ou une région dotée de nouvelles infrastructures est plus attrayante pour les firmes comme pour les ménages. Ce qui induit des changements démographiques urbains importants au sein d'un pays. Les analyses des géographes conduisent à considérer les hiérarchies urbaines comme une distribution des équipements et infrastructures collectifs publics et privés (Nassori D, 2017, p.42).

L'espace polarisé dans la région est souvent associé à la ville principale et celui-ci se définit par sa capacité à créer un réseau autour duquel des champs spatiaux gravitent. Les concepts de hiérarchie et d'interdépendance spatiale nous ont invité à schématiser un réseau régional. Dans un tel réseau, les pôles et leur connectivité seront appréhendés par la densité des flux avec les autres points urbains.

Figure 14: Modèle d'organisation du système urbain régional selon la loi de Zipf



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023* **Enoncés des Postulats :** Gœury D et Sierra P, 2016; Lhomme S, 2012 ; Pumain D et Saint-Julien T, 2010 ; Merlin P, 2000 ; Bailly A.S, 1973

Par les échanges d'informations et de ressources qui s'opèrent entre les villes connectées en réseau, l'innovation circule et devient motrice du développement urbain auquel elle s'identifie. En ce sens, les villes en systèmes remplissent la fonction d'adaptateur des territoires au changement social, technologique, économique ou culturel, qu'elles alimentent en permanence par les innovations qui se développent dans leurs réseaux (Pumain D, 2012, p.41). Toutefois, la richesse des villes littorales dépend, en effet, aussi des infrastructures portuaires présentes.

Sur le cas du Sud-ouest, nous tenterons d'appliquer cette loi pour mieux comprendre l'organisation et la hiérarchie des villes de cette zone.

1.6.2 Applicabilité de la loi rang-taille à notre espace d'étude

La loi rang-taille des villes, est une règle de distribution appliquée aux villes qui consiste à les classer en fonction du rang de leur population. La relation entre la population de chaque ville serait une constante dans la mesure où la première ville est plus peuplée que la seconde ville, et la seconde plus peuplée que la troisième dans un rapport qui serait universel dans le temps et dans l'espace. En clair, la distribution rang-taille est une signature de l'ordre hiérarchique des systèmes urbains. À partir d'un repère à double échelle (en x pour la population et en y pour leur rang), la courbe de l'ensemble des points qui représente la population et le rang des villes suit une droite d'ajustement. Dans un contexte de mondialisation et de métropolisation des villes secondaires, cette méthode permet de cerner les hiérarchies urbaines, d'établir des comparaisons et d'anticiper les formes de macrocéphalies urbaines. Selon la formule de Zipf, le niveau ou la taille d'une ville dans un réseau urbain se détermine à partir de la population de la ville principale (la plus peuplée). Ainsi, la formule de Zipf est la suivante : $P_{rx} = P_1 / rx$. De cette formule, P_{rx} est la population d'une ville de rang x, ensuite P_1 est la population de la première ville et rx le rang de la ville. Dans notre cas de figure, $P_1 = 390.654$

Tableau 13: Rang de la taille des villes de la région de San-Pédro selon la courbe de Zipf en 2021

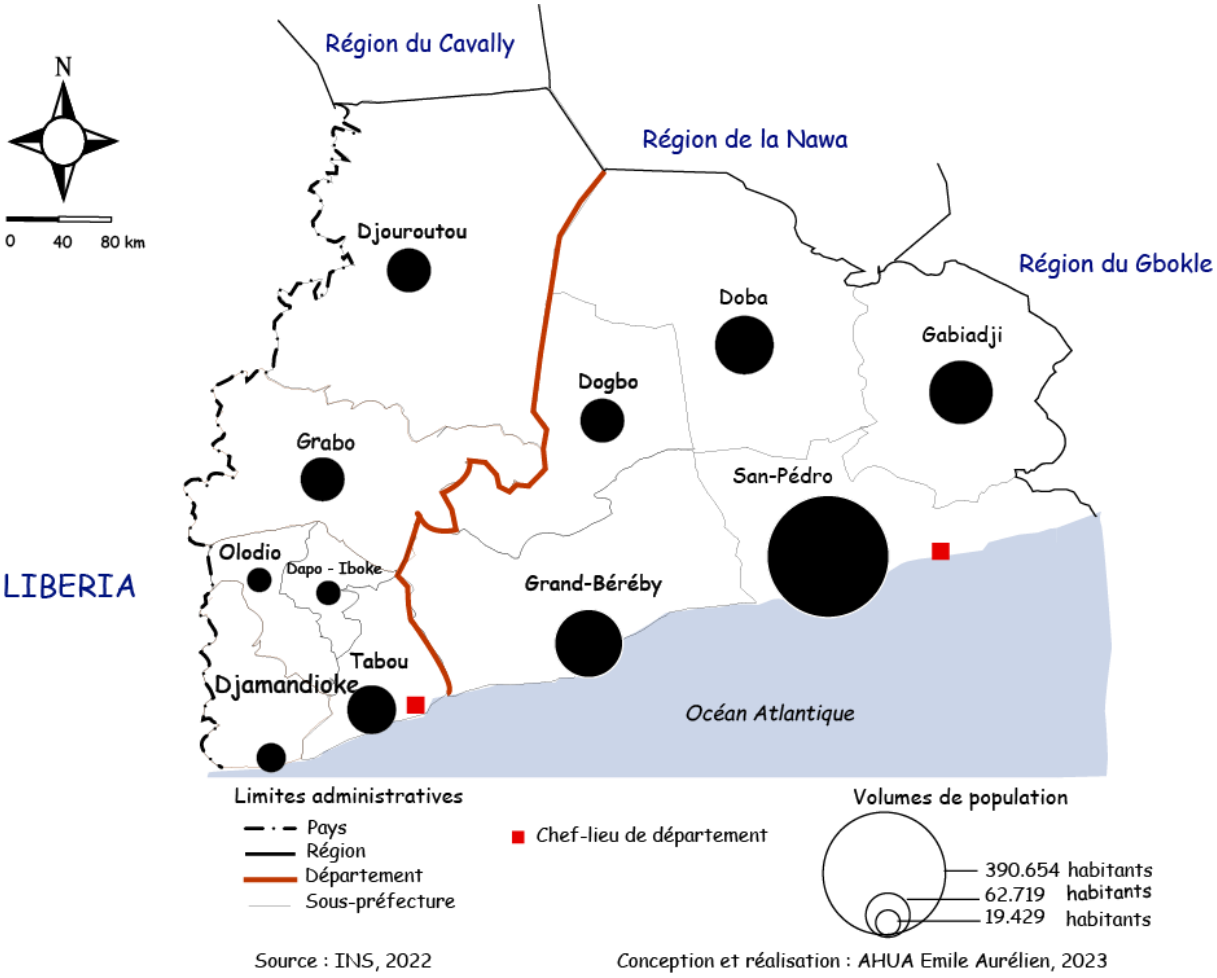
Rang de la ville	Villes	Populations des sous-préfectures	Populations théoriques	Localisation administrative (Sous-préfecture)
1	San-Pédro	390.654	390.654	San-Pédro
2	Grand-Béreby	129.340	195.327	San-Pédro
3	Gabiadji	113.369	130.218	San-Pédro
4	Doba	95.246	97.664	San-Pédro
5	Djouroutou	91.316	78.131	Tabou
6	Tabou	62.719	65.109	Tabou
7	Dogbo	61.632	55.808	San-Pédro
8	Grabo	53.824	48.832	Tabou
9	Djamadioké	22.824	43.406	Tabou
10	Dapo-Iboké	20.368	39.065	Tabou
11	Olodio	19.429	35.514	Tabou

Source : *Données INS 2021*

Pour mieux comprendre cette forme de hiérarchisation urbaine que présentent ces villes littorales de l'extrême ouest de la Côte d'Ivoire, et les éléments factuels qui pourraient l'expliquer, nous analyserons dans notre thèse le niveau des services offerts par les villes principales et leurs caractéristiques démographiques, qui selon Baudelle G, (2003, p.157), explique leurs niveaux de développement.

C’est dans cette veine que cette carte présente les volumes de populations des différentes sous-préfectures de la région.

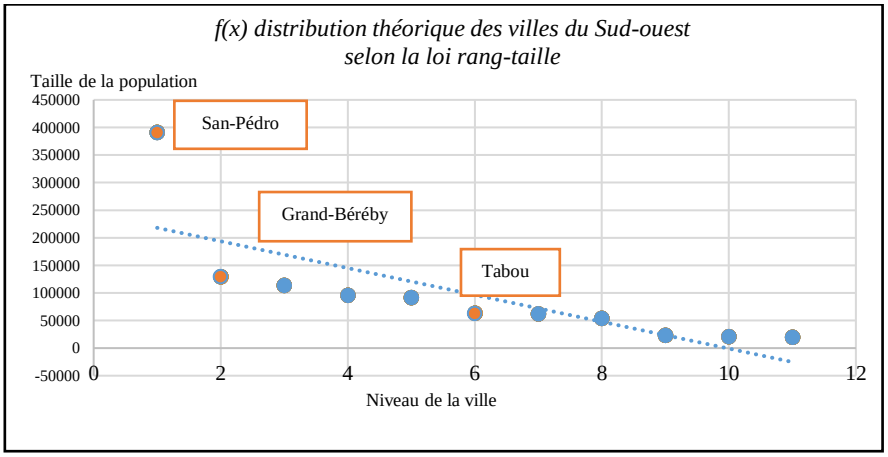
Carte 6 : Répartition de la population du Sud-ouest de la Côte d’Ivoire selon les sous-préfectures

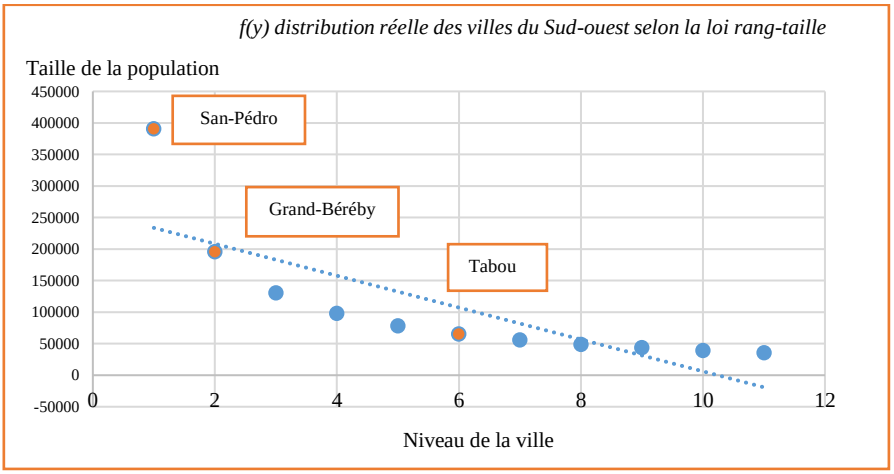


À partir des volumes de population, les villes proches de la mer, notamment les villes de San-Pédro, de Tabou et de Grand-Béréby apparaissent comme les principaux points d’ancrage des mouvements migratoires. Qu’est en t-il de leur rang ?

L’application de la formule de Zipf au Sud-ouest ivoirien permet de construire deux courbes de régression linéaire, pour laquelle la première f(y) est la population normale et f(x) la population théorique. La courbe f(x) indique la distribution et les écarts en termes de populations entre les villes et la seconde courbe précise la position relative des villes en fonction de leur rang.

Graphique 3: Courbes de régression linéaire de la distribution des villes de la région





Source : *Données INS 2021*

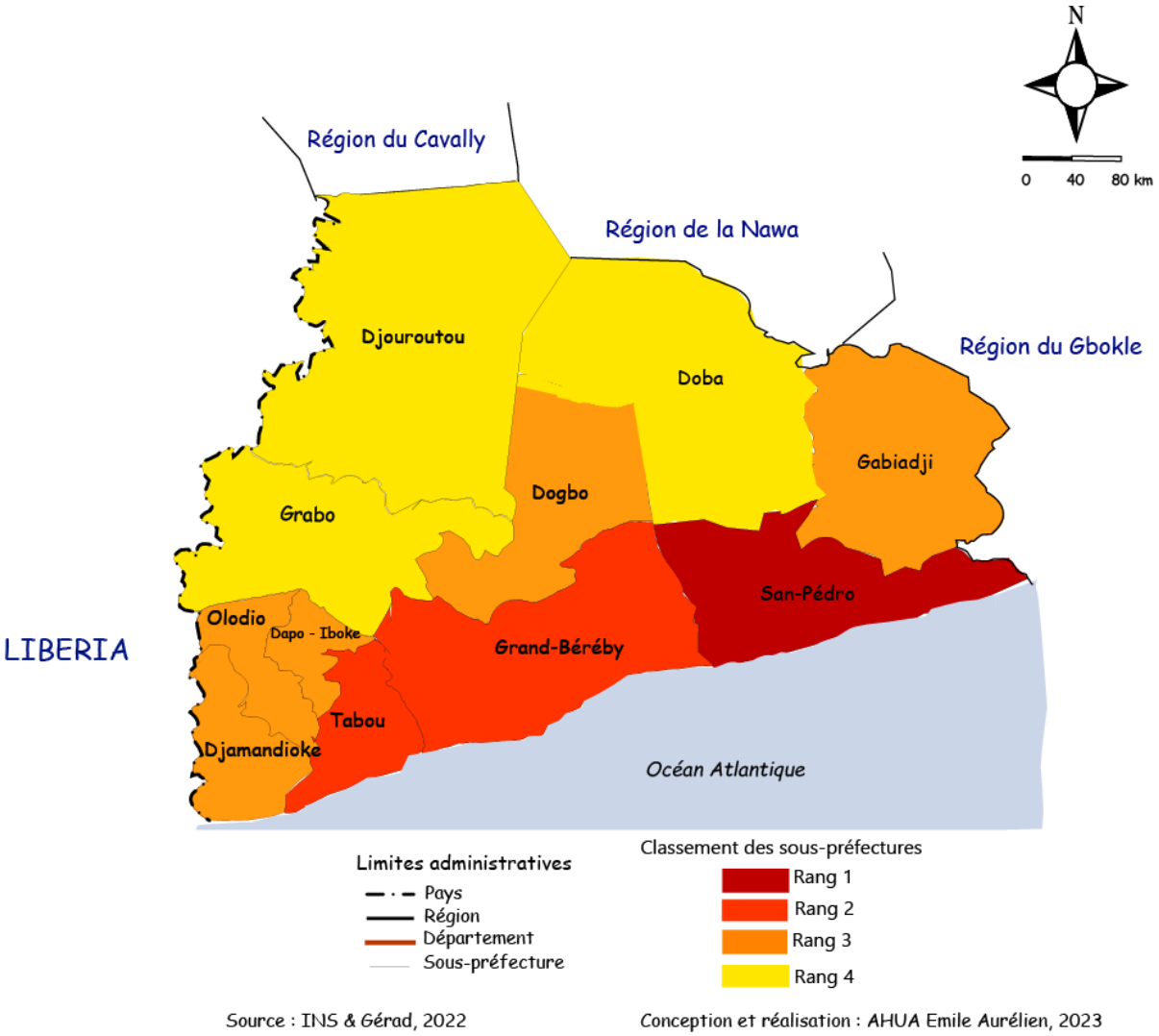
En observant la courbe f(y), nous constatons que dans l'ensemble l'évolution des villes de la région est conforme aux prévisions tirées de la formule de Zipf. Toutefois, l'écart entre San-Pédro et les autres villes, ainsi que les positions des villes de Grand-Béréby et de Tabou invite spécifiquement à s'interroger sur cette distribution urbaine.

De ce fait, en tenant compte de la pensée de Bailly A et Beguin H, (1995, p.15), les inégalités observables dans cette distribution graphique en tant que fait urbain sont l'expression d'une liste très longue de contrastes et d'enjeux spatiaux dont l'analyse repose sur les interrogations de savoir : Pourquoi les distributions spatiales sont-elles disposées de telles manières ? Quels sont les processus et les pratiques qui les engendrent ? L'espace est-il un élément moteur favorisant certaines répartitions ou n'est-il qu'un support ?

Ces questions majeures constituent une boussole à l'analyse de cette distribution, mais aussi le point de départ de nouvelles questions ; *Qui ?* (Acteurs) *Quoi ?* (Pratiques) *Où ? (*Territoires) Comment *?* (Territorialités) *Pourquoi ?* (Facteurs et déterminants), *Quand ?* (Temps).

En plus des volumes de population, les différentes fonctions de la ville sont aussi importantes pour l'analyse de la hiérarchie urbaine. Ainsi, les différentes fonctions des villes permettent à travers les structures urbaines présentes de mettre en lumière les types d'attractivité des villes. Plusieurs types d'attractivité pour les villes ont été définis dans notre travail, il s'agit entre autres des centres d'attractivités régionales, subrégionales, élémentaires et des centres urbains non attractifs. La carte suivante nous montre les différents niveaux de hiérarchie sur la base des fonctions urbaines.

Carte 7: Classement des sous-préfectures du Sud-ouest en fonction des services urbains présents



Source : INS & Gérad, 2022

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Plus on est proche du littoral, plus les fonctions urbaines sont diversifiées. Ainsi, les villes proches de la mer sont de premier niveau dans le système urbain et les villes de transition ou qui n'éloignent pas de l'arrière-pays sont de niveaux inférieurs.

Plus clairement, la ville de San-Pédro est le centre d'attraction régionale et occupe le premier niveau de la hiérarchie urbaine régionale. Grâce à ses multiples fonctions administratives, politiques, techniques, sanitaires, scolaires et commerciales, elle exerce une polarisation régionale qui s'étend même aux régions environnantes. San-Pédro est donc une ville à vocation régionale.

Au niveau des centres d'attraction subrégionale, en premier lieu, nous avons la ville de Tabou, chef-lieu de département, qui polarise son département et constitue une importante localité de l'armature urbaine régionale. Ce statut lui confère une diversité de fonctions, notamment sur le plan administratif, technique, scolaire et médical. Ensuite, les villes de Grabo, Grand-Béréby, Gabiadji et Doba, toutes chefs-lieux de sous-préfectures et/ou de communes qui sont des centres relais se placent au second niveau de la hiérarchie urbaine.

Quant aux centres d'attraction élémentaire, ils renferment les petites villes. Il s'agit de localités de faible poids démographique et sans réelles fonctions urbaines. Parmi ces centres, nous avons les villes de Dapo-Iboké, Djamandioké, Djouroutou, Dogbo et Olodio. À ces chefs-lieux de sous-préfecture s'ajoutent des localités émergentes comme Dapadji, Gligbeuadji, Dagadji, Moussadougou, Watté et Baba. Ces centres ont une activité agricole et artisanale importante.

Enfin, concernant les centres non attractifs, ils représentent 50 % des localités urbaines de la région. Ces centres se caractérisent par l'absence d'équipement structurant.

Au regard de la carte, nous pouvons affirmer de toute évidence, que la configuration régionale via les infrastructures et structures urbaines présentes entraîne à la fois une typologie de ces villes littorales et une caractérisation intrinsèquement liée à un ensemble de pratiques et de fonctions qui fondent l'identité des habitants et du territoire lui-même. Tous ces éléments qui justifient que le Sud-ouest est un territoire déséquilibré.

Pour comprendre la littoralisation au sens de la démographie des différentes localités de la région, une analyse sur les localités ayant une population supérieure ou égale à 3000 habitants, seuil démographique retenue par l'INS pour les caractériser s'avère indéniable.

Ceci étant, d'après les données démographiques, la région de San-Pédro compte une trentaine de localités urbaines se trouvant au-delà des 3000 habitants.

Tableau 14: Structure démographique des villes de San-Pédro

Taille	Nombre de localités	Pourcentage %
3000-5000	17	50
5000-10000	6	17,6
10000-20000	5	14,7
20000-40000	5	14,7
Plus de 40000	1	3,0
Total	**34**	100

Source *: Enquêtes de terrain AfricUrba-CI / GERAD/Phoenix, juin 2015*

Dix-sept villes ont une population comprise entre 3000 et 5000 habitants. Dans les faits, il s'agit de localités en devenir. La répartition de ces localités selon la taille démographique et le taux d'urbanisation met en évidence la faible structuration du système urbain régional et une forme d'inégalité. L'urbanisation de la région de San-Pédro est très fortement tirée par la ville de San-Pédro, 5^{e} ville de Côte d'Ivoire.

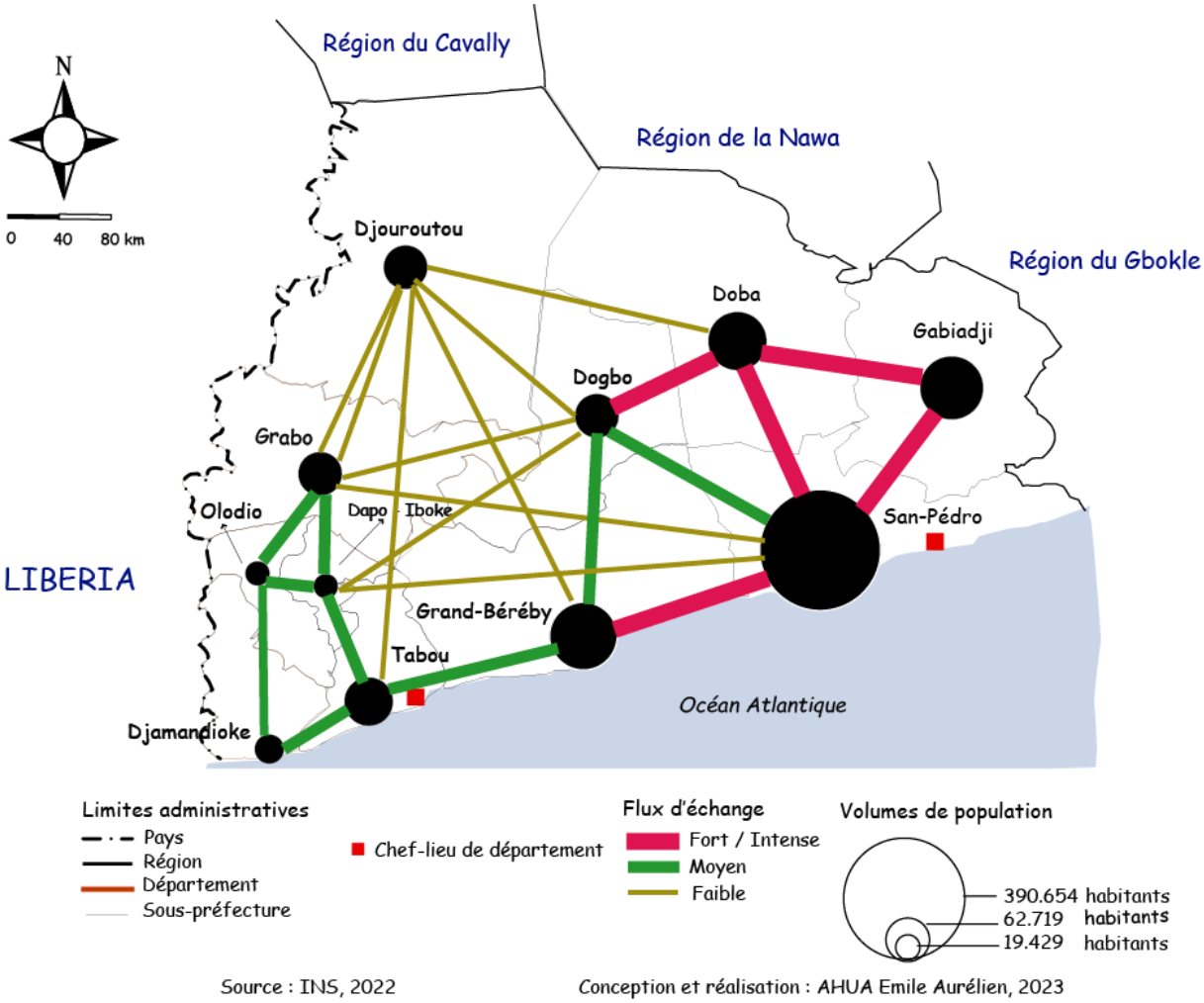
Aujourd'hui, la ville de San-Pédro compose 61% de la population et son statut de pôle économique lui confère un important rôle dans l'animation de l'espace régional. Elle est par conséquent l'un des principaux réceptacles des migrants en Côte d'Ivoire.

Par la suite, nous avons des localités qui attirent de nombreux migrants venus de l'intérieur de la Côte d'Ivoire et de la sous-région et qui offrent des services et des biens à leur arrière-pays rural. Au nombre de cinq autres villes, celles-ci constituent le second niveau du réseau urbain de la région. En dehors de Grand-Béréby, chef-lieu de sous-préfecture, les localités de cette classe n'ont pas de statut administratif. Leur dynamisme démographique est lié à leur position géographique et/ou à leurs ressources agricoles et forestières.

Enfin, pour le dernier niveau, il s'agit des localités qui disposent d'équipements leur permettant d'offrir des services et des biens à leur hinterland rural. Elles se singularisent, en effet, par l'absence d'équipements, voire leur insuffisance. Cette classe regroupe plusieurs chefs-lieux de sous-préfectures (Grabo, Gabiadji, Dogbo, Djamandioké, Dapo-Iboké, Olodio et Djouroutou).

Les volumes de populations et le niveau des services offerts entre les différentes villes expliquent les types de flux qu'on peut avoir.

Carte 8: Hypothèse des flux d'échanges potentiels en fonction de la proximité des sous-préfectures du Sud-ouest ivoirien en 2021



S'appuyant sur les différents équipements et services, sur les fonctions de la ville et sur les volumes de populations, la proximité entre les villes associées à leurs caractéristiques propres joue un rôle fondamental dans l'intensité des flux potentiels que l'on peut avoir dans la région.

Conclusion du Chapitre 1

Les villes littorales secondaires en Afrique associent aujourd'hui modernité et logique traditionnelle dans un monde social en action et en mutation. Ces espaces, d'une part, sont très attachés aux valeurs de la mondialisation, et d'autre part, sont soumis très fortement à l'influence et aux exigences des pratiques locales coutumières et des diverses croyances spécifiques aux territoires. La littoralisation demeure ainsi complexe et difficile à cerner. Même si, elle est devenue une thématique prisée pour les géographes et les chercheurs en sciences sociales. À l'instar de tout travail de recherche dont l'essence et l'originalité reposent sur les outils conceptuels, théoriques et méthodologiques, ce chapitre s'est efforcé d'explorer les contours de notre champ d'analyse en l'articulant autour de notre problématique de recherche. Il ne s'agissait pas pour nous de présenter ici de manière exhaustive l'ensemble des éléments théoriques, conceptuels et méthodologiques issus des recherches déjà menées sur la littoralisation, tâche qui paraît impossible. Mais il était question de dégager de cet ensemble, les différentes connaissances qui nous permettront d'éclairer notre problématique de recherche, de définir clairement les objectifs assignés à l'étude et de formaliser nos hypothèses. Pour renforcer notre compréhension du lien entre littoralisation et urbanisation, dans le prochain chapitre, nous ferons un point de la littérature sur la question à travers une analyse comparée.

Chapitre 2 : *Littoralisation dans les villes secondaires : Une lecture comparative et analytique d'un processus complexe*

À l'échelle planétaire, les espaces littoraux ont vu leur importance stratégique s'accroître avec l'approfondissement du processus de mondialisation et l'affirmation de nouvelles puissances régionales (Drobenko B, 2012, p.226 ; Cabanne C, 1998, p.251). Ainsi, le développement de l'attractivité portuaire, la sécurisation des flux commerciaux et humains, l'exploitation des ressources, la protection des écosystèmes marins et l'urbanisation littorale constituent autant d'enjeux économiques, écologiques et politiques majeurs du XXI^{e} siècle (Alix Y *et al*, 2015, p. 74 ; Miossec A, 1998, p.413). Pourtant, il faut remarquer que ces villes connaissent un processus continu de changement et de réajustement de leurs différentes parties qui se sont développées spontanément ou ont été planifiées selon diverses conditions socio-économiques et politiques à différentes périodes (Noaime E, 2016, p.7). C'est à juste titre que nous posons les questions à savoir : quelles sont les caractéristiques de la littoralisation dans les villes secondaires ? Quels sont les facteurs à l'origine ? Comment influence-t-elle l'urbanisation de ces villes ? En nous appuyant sur des études de cas des villes littorales à l'échelle des pays développés et des pays en développement, nous privilégions dans ce chapitre une approche comparée allant du global au local.

2.1 Littoralisation dans les villes secondaires à l'ère de la mondialisation

La terre abrite 7,3 milliards d'individus, avec une concentration de 60 % de cette population en Asie, 16 % en Afrique, 10 % en Europe, 9 % en Amérique latine et aux Caraïbes, avec en dernière place l'Amérique du Nord, qui recense seulement 5 % de la population mondiale. Ces informations très précises sur la croissance démographique mondiale nous sont fournies par le rapport de World Urbanization Prospects (2015). Il y ressort également que la population mondiale s'accroît de l'ordre de 1,18 % par an, et risque de doubler entre 2015 et 2050. À l'intérieur de cette tendance démographique mondiale, rappelons que, près de 65 % de la population vit à moins de 100 km du littoral (Noin D, 1999, p.65). Cet espace, peut-on le constater, est le lieu de vie de 40 % de la population mondiale, soit près de 2,4 milliards d'êtres humains. Cette population occupe 28 % des littoraux du monde (Martínez L et Vasquez G, 2007). Et pour preuve, huit des dix plus grandes villes du monde sont des villes littorales comme mentionné haut.

Il demeure alors probant d'affirmer qu'aujourd'hui, tant dans les pays développés, que dans ceux en voie de développement, l'organisation de l'espace mondial se caractérise par une forte littoralisation ; une concentration des hommes et des activités le long des littoraux (Héritier S, 2012, p.48 ; Corlay J-P, 1998, p.97). Pourtant, ces dernières années, les mouvements urbains ont été rythmés par un double processus : d'une part un phénomène croissant de macrocéphalie et de saturation des grandes métropoles. De l'autre côté, un fort peuplement des villes secondaires.

L'urbanisation dans les petites villes s'incorpore aujourd'hui aux défis de planification et de gouvernance urbaine des États. Et leur gestion s'insère dans une complexité non différente de celles des métropoles. Ainsi, le développement de ces dernières se situe entre le formel et l'informel, entre conceptions traditionnelles et politiques institutionnelles classiques, entre chaos et créativité, entre risque et opportunisme (Förster T et Armann C, 2018, p.22). C'est pourquoi il devient difficile de concevoir le développement de ces villes comme une seule entité, de comprendre leur complexité sociale et surtout de les administrer à travers des connaissances ou hypothèses prédéfinies. Dans cette rubrique de notre revue de la littérature, nous abordons le passage de l'urbanité et de la littoralité des métropoles aux villes secondaires.

2.1.1 Un glissement territorial croissant vers les petites villes littorales à l'instar de la Côte d'Ivoire

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les villes petites et moyennes ont été considérées de différentes façons par les acteurs du développement. Avant les années 2000, ces lieux de l'industrialisation ont été le socle de politiques d'aménagement rapidement abandonnées, mais elles ont connu récemment un nouvel intérêt politique et institutionnel (Brun J, 2018, p.36). Cette nécessaire évolution stratégique en termes de développement territorial peut également se lire clairement à travers le marketing territorial mis en place par les acteurs des petites villes. L'environnement, le patrimoine et les caractéristiques sociales dans ces espaces ont connu de nouveaux enjeux et ont largement été utilisés pour promouvoir les territoires (Edouard J-C, 2019, p.6). Ces différents éléments considérés comme outils de développement, de planification spatiale s'avèrent indéniables pour la gestion durable des villes secondaires, notamment celles qui sont littorales dans la mesure où elles assurent l'articulation entre ce qui se passe sur terre et sur ce qui se passe sur ou sous la mer.

En s'appuyant sur la pensée de Bruyelle Pierre, (1998, p.207), il convient de rappeler que les littoraux sont des lieux de cristallisation urbaine, mais à des degrés divers. Ces espaces se diffèrent par la taille, les types fonctionnels, les ports, les stations balnéaires, les centres industriels, les centres résidentiels, etc. L'auteur distingue ainsi l'ampleur de la littoralisation par les degrés de littoralité. Il présente les pays fortement littoralisés dont le taux de littoralisation est compris entre 50 % et 100 %, les pays moyennement littoralisés dont le taux varie entre 1/3 et 50 %, et les pays faiblement littoralisés dont le taux est inférieur à 1/3. Cette distinction est consignée dans le tableau suivant.

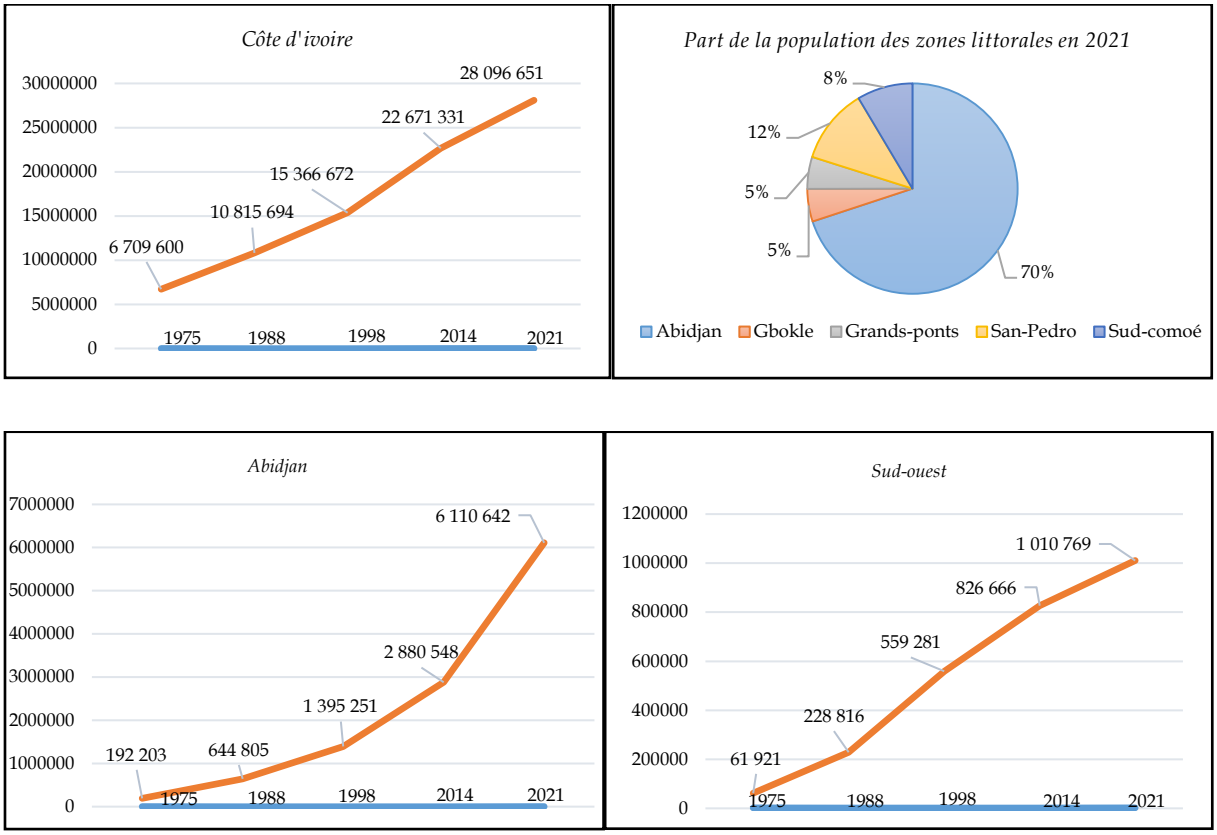
Tableau 15: Degré de littoralisation des pays côtiers

Degrés de littoralisation	**Pays littoraux**	**Continents**
Pays fortement littoralisés	Norvège, Danemark, Portugal, Grèce,	Europe
	Japon,	Asie
	Nouvelle Zélande, Australie	Océanie
	Sénégal, Guinée, **Côte d'Ivoire**	Afrique de l'Ouest
Pays moyennement littoralisés	Suède, Italie, Espagne,	Europe
	Maroc, Algérie, Tanzanie, Kenya, Tunisie	Afrique de l'Est et Centrale
	Cuba	Amérique
	Turquie,	Europe et Asie
Pays faiblement littoralisés	Pologne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France,	Europe
	Russie,	Europe et Asie

Source *:* *Pierre Bruyelle, 1998, p.209*

La Côte d'Ivoire à l'observation du tableau s'inscrit dans la lignée des pays les plus littoralisés au monde. L'espace littoral ivoirien comprenant 7 % du territoire, les villes qui la composent se trouvent être au cœur d'une croissance exponentielle et d'une urbanisation accélérée. Les flux migratoires nettement positifs enregistrés dans le pays ont généré un boom démographique dans l'espace littoral ivoirien. De 2.217.570 habitants en 1988, la population littorale ivoirienne a atteint 7.000.000 d'habitants en 2014 (RGPH, 1988, 2014). D'où le taux d'urbanisation littorale est passé de 19,99 % en 1988 à 30,91 % en 2014. Cette nette évolution de cette population littorale en Côte d'Ivoire s'est faite dans la ville d'Abidjan puis de San-Pédro très récemment. Aujourd'hui, ces deux villes concentrant l'essentiel des services, des infrastructures, des équipements (hôpitaux, écoles, ponts, routes, ports, etc.). Cependant, cette littoralisation demeure à l'étape embryonnaire surtout à San-Pédro, ville secondaire, et le poids de la littoralisation sur le développement reste toutefois perceptible.

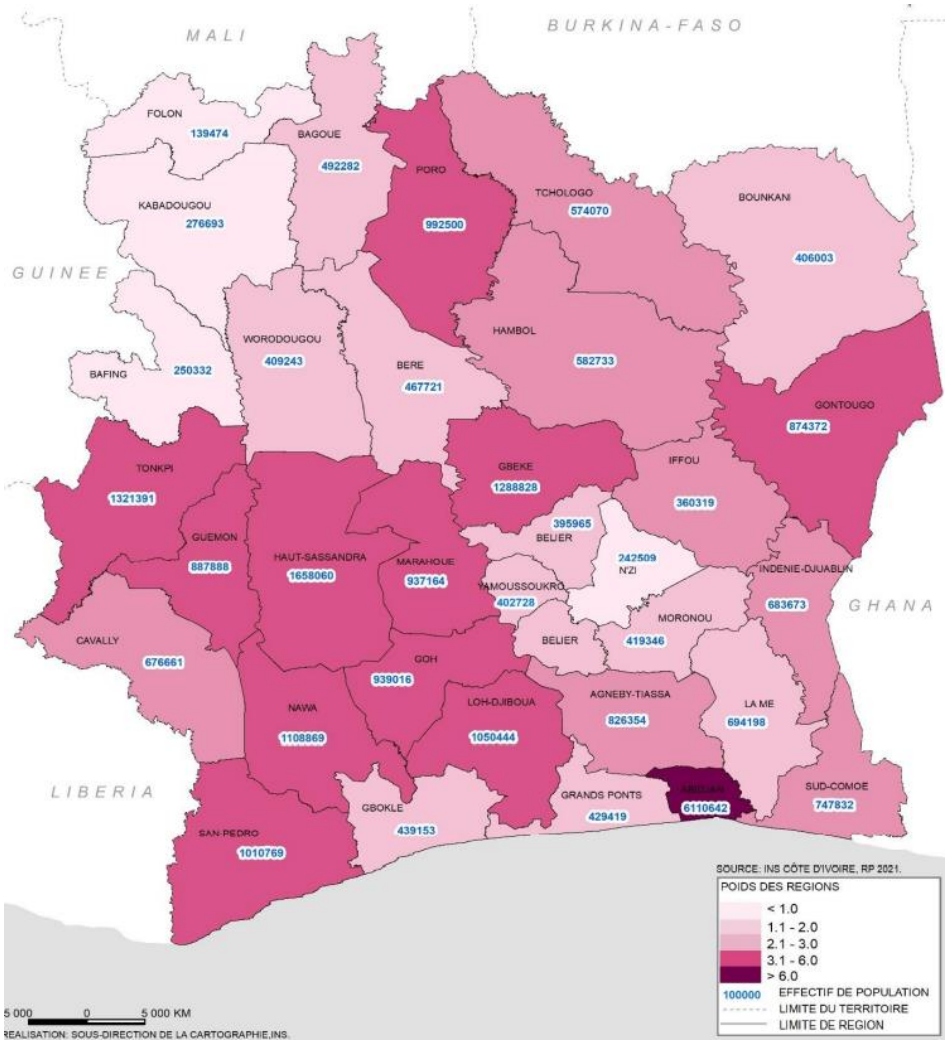
Graphique 4: Éléments démographiques comparés des pôles littoraux ivoiriens



Source : *INS 1975 - 2014*

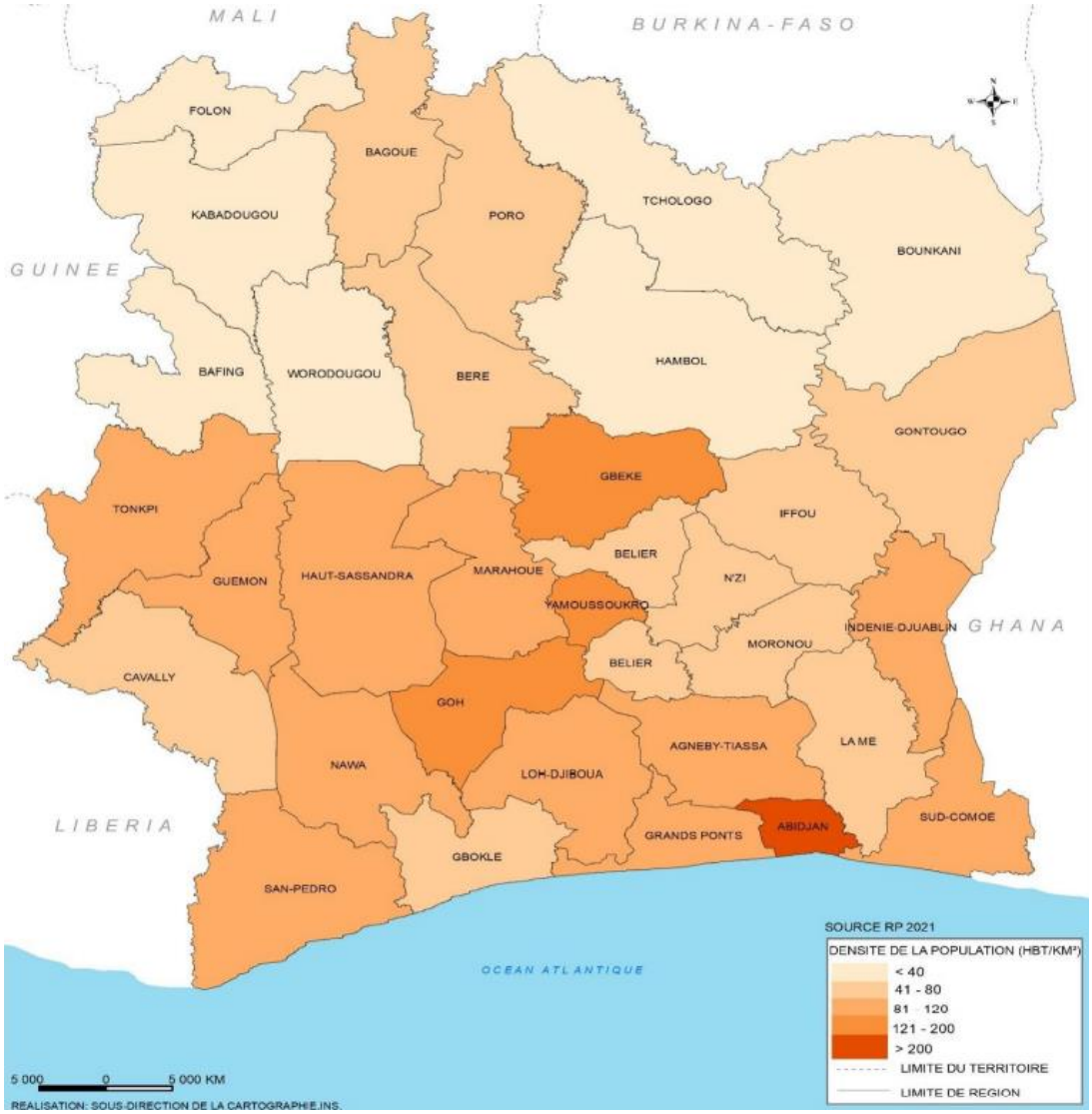
Visiblement, la démographie de la ville d'Abidjan et la région de San-Pédro a évolué à partir des années 1970. Jusqu'en 1998, où la littoralisation connaît une croissance importante, la situation démographique du Sud-est (Abidjan) et du Sud-ouest (San-Pédro respectivement) a permis aux régions d'être les principaux pôles d'attraction économiques de la Côte d'Ivoire à telle enseigne que le port de la ville d'Abidjan, principal pôle économique du pays est devenu le premier port africain exportateur de thon et celui de la ville de San-Pédro, second pôle économique, premier port exportateur de cacao au monde. L'inégale répartition spatiale de la population est confirmée par l'observation du poids démographique des régions du pays. Le District Autonome d'Abidjan se démarque par son poids, la ville représente à elle seule un peu plus du tiers de la population, soit 36 % de la population totale urbaine et 21,7 % de la population totale de la Côte d'Ivoire. En termes de volume, les effectifs de population des régions varient de 139.474 habitants dans le Folon dans l'arrière-pays national à 6.110.642 habitants dans le District d'Abidjan, zone littorale. La carte 9 met en évidence le poids démographique des régions de la Côte d'Ivoire.

Carte 9: Poids démographiques des régions de la Côte d'Ivoire



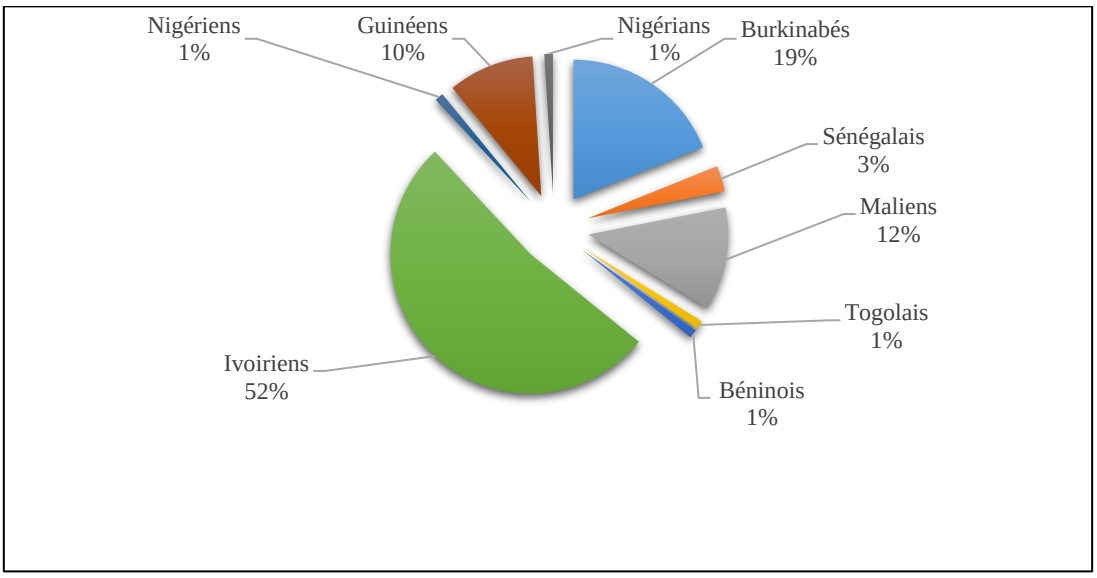
Avec une taille moyenne régionale de 852.216 habitants, on peut noter que six régions, en dehors du District d'Abidjan, ont une population supérieure à 1.000.000 d'habitants. Par ordre d'importance, nous avons le Haut-Sassandra, le Tonkpi, le Gbeke, la Nawa, le Loh-Djiboua et la région de San-Pédro (seconde ville littorale du pays). S'agissant de la densité de la population, elle varie énormément d'une région à une autre allant de 19 hab/km² dans le Bounkani à 2.839 hab/km² à Abidjan. La carte 10 met en exergue la densité des régions de la Côte d'Ivoire.

Carte 10 : Densité des régions de la Côte d'Ivoire



Selon la carte 10, les plus faibles densités sont observées dans les régions du Nord et les régions les plus densément peuplées sont situées dans les zones du Sud (près du littoral), de l'Ouest et du Centre. Le District d'Abidjan se distingue fortement des autres régions avec une densité moyenne de 2.839 hab./km², loin devant la deuxième région la plus densément peuplée, à savoir le District de Yamoussoukro (189 hab./km²). Au Sud-ouest, notamment à San-Pédro, le peuplement s'est fait au gré des vagues d'immigrations successives, dont l'attractivité a été produite par la volonté d'exploiter les ressources existantes. Dans l'ensemble, ces mouvements sont l'origine d'une structure cosmopolite de la sphère sociale. Et la palette des ethnies et des nationalités est à peu de chose près, aussi diversifiée à San-Pédro qu'à Abidjan. Le graphique 5 indique les origines des populations étrangères présentes à San-Pédro en 1970.

Graphique 5: Origine de la population de San-Pédro en 1970



Source : *ARSO 1970*

Le graphique 5 montre le poids important de la population, dont la plupart est originaire de la sous-région, notamment des pays voisins de la Côte d'Ivoire. Cette organisation sociale dans ce pôle structurant de la Côte d'Ivoire depuis ces années jusqu'à aujourd'hui est au cœur de grands enjeux de cohabitation où s'installent très fortement des problématiques urbaines et socio-spatiales qui créent une complexité dans la gestion du territoire. Mais comment la littoralisation prend-elle forme et quels sont les mobiles autour desquels elle s'organise ?

2.1.2 Des déterminants de littoralisation propre à chaque territoire ?

Dans l'histoire du temps, l'homme a subi essentiellement les contraintes des mers, puis à partir de la révolution industrielle, il est parvenu à aménager le rivage à partir de nouvelles techniques d'outils dont il dispose (Le Berre I, 2018, p.17). Certes, il existe un consensus autour de l'attractivité du littoral, mais les raisons de cet engouement sont peu ou rarement développées surtout dans les villes littorales secondaires (Dachary-Bernard J, 2011, p.5). Or, il est très nécessaire de comprendre les mécanismes à l'origine de la littoralisation dans ces types de villes.

Tout d'abord, deux principales logiques sont décrites comme facteurs clés de l'attractivité des villes secondaires littorales ; d'une part, il s'agit de la mondialisation de l'économie et d'autre part la recherche d'aménités alimentée par une dynamique touristique (Miossec J-M, 1998, p.309).

En général, les pratiques et les usages qui naissent et qui tendent à se développer dans le temps sont le résultat des potentialités naturelles de la petite ville. L'économie productive que reflète donc la petite ville littorale est l'expression de l'évolution paysagère et morpho-dynamique des plages dans l'espace et dans le temps et cela au gré des facteurs sociaux, culturels et économiques qui les commandent (Sinane K.M, 2013, p.10). De manière significative, ces dernières années, dans les villes littorales, la rapide croissance démographique a été caractérisée par une importante augmentation du niveau de vie qui a permis la généralisation des pratiques de loisirs d'une part, et la croissance régulière des effectifs touristiques d'autre part (Cazes-Duvat V, 1999).

En Italie et en France par exemple, la forte artificialisation des côtes est induite par les activités consommatrices d'espaces (tourisme, loisirs,) qui engendrent des flux migratoires nettement positifs qui contribuent à la mise en place des activités résidentielles (Robert S, 2009, p.9). En substance, la fréquentation des plages européennes semble s'inscrire essentiellement dans la découverte d'innombrables merveilles naturelles et culturelles. En Afrique du Nord, notamment en Tunisie, la littoralisation s'inscrit dans l'insertion de plus en plus poussée du pays dans la division internationale du travail, qui est étroitement liée à l'extraversion croissante de l'économie (Belhedi A, 1998). Cette forme de littoralisation s'exprime à travers un processus continu de capitalisation spatiale des ressources, où il s'agit plutôt de la recherche d'espaces économiques productifs que d'espaces de loisirs. Une autre spécificité se dégage sur le littoral libanais où les modalités récentes de l'occupation du littoral tirent ses origines des bouleversements sociopolitiques qui ont secoué le pays. La concentration de population autour du littoral est donc la conséquence des guerres civiles et de l'instabilité politique (Verdeil E, 2002, p.1). À ce propos, il apparaît avec évidence que le littoral comme espace géographique n'est pas une simple étendue, un simple objet neutre et quantifiable, mais un produit social organisé (Moine A, 2006, p. 120). Une organisation spatio-humaine qui se traduit par une diversité d'activité dans ce milieu liée à des facteurs spécifiques.

En Côte d'Ivoire, la littoralisation comme nous l'avons déjà souligné est un phénomène très récent. Jusqu'à l'accession à l'indépendance du pays, le développement du territoire ivoirien n'était axé que sur un pôle unique : Abidjan et sa région. Les autres régions surtout celles de l'ouest en général et du Sud-ouest bien que disposant de forts potentiels étaient quasi inexploitées (Boussou V, 2017, p.52). L'occupation des côtes ivoiriennes est le produit de politiques institutionnelles, mais surtout des conditions de valorisation des ressources naturelles qu'ils impulsaient.

Au Sud-ouest ivoirien, avant 1960, les principaux facteurs de la littoralisation se sont appuyés moins sur l'attraction des villes balnéaires, mais plutôt sur le trafic des activités commerciales de bois et de la navigation liés à la colonisation (Tape S.P, 2011, p.31). Après 1960, les facteurs de la littoralisation se sont articulés autour des politiques nationales et régionales dans lesquels intervient l'ARSO. Ainsi, l'idée d'une mise en valeur potentielle des immenses possibilités de développement économique qu'offrent ces littoraux ouest-ivoiriens a donc motivé une croissance démographique exponentielle. Par les opportunités de travail et les revenus que l'on pouvait avoir, en raison de l'absence de main d'œuvre (dans les plantations et pour la construction d'infrastructures), les populations de l'arrière-pays et de la sous-région ont effectué des migrations de masse. Concrètement, cette volonté politique du président qui s'est matérialisée par le projet de l'ARSO a drainé des travailleurs, en majorité de nationalité burkinabés, libérienne et malienne, mais aussi un nombre important d'ivoiriens provenant de l'arrière-pays national (Boussou V, 2017, p.90).

Au début des années 1970, les immigrants au Sud-ouest étaient estimés à 52 % d'ivoiriens (dont plus de la moitié est Baoulé), et 48 % d'étrangers (voir graphique 5). La plupart de ces étrangers étaient installés dans les villes de Tabou, Sassandra et de Soubré (Wadja J.B, 2013, p.22).

Aujourd'hui, la présence des deux ports autonomes d'Abidjan et de San-Pédro qui est marquée par un dynamisme portuaire, un trafic maritime important, un essor des activités halieutiques se présente comme le pilier de cette forte attractivité humaine. Faut-il le rappeler, cette opération avait pour objectif de désenclaver le Sud-ouest du pays et exploiter ses nombreuses richesses. Ce faisant, en moins de trente ans, le Sud-ouest a connu d'énormes mutations, allant de simples villages de pêcheurs à des villes bâties (Koby A.T, 2008, p.287). Comment s'est donc manifesté le peuplement des autres villes littorales secondaires ? Comment s'exprime la matérialisation de leur urbanisation ? Comment a évolué la gouvernance urbaine sur d'autres territoires ? Nous essayerons à travers ce point de la revue littéraire de mettre en lumière les modalités de mise en valeur de l'urbanisation et de développement des littoraux en nous focalisant sur quelques études de cas.

2.1.3 Des formes de littoralisation variées et des modèles d'urbanisations différents

L'évolution paysagère des littoraux découle de la concentration des hommes dans l'espace et dans le temps et cela au gré des facteurs sociaux, économiques et culturels (Sinane K.M, 2013 p.10). Ainsi, l'espace littoral devient le socle d'une anthropisation croissante et multiple qui explique ses diverses fonctions.

Dans des contextes variés, le milieu balnéaire a été au centre de nombreux et immenses flux migratoires en provenance du reste de l'arrière-pays ou du continent, qui combinés au développement des sociétés, ont favorisé l'artificialisation des côtes.

Les défis que pose la réflexion sur la littoralisation semblent de plus saisissants au regard des marqueurs territoriaux très variés et complexes que ce phénomène engendre. Les évolutions de l'économie maritime et littorale dans un contexte de globalisation, la préservation des milieux, les activités qui s'y développent, le comportement des individus et les outils institutionnels sont tributaires d'un territoire donné.

Les espaces littoraux au regard des nouvelles formes d'urbanisation passent de l'isolement urbain à une ouverture. Des fréquentations qui deviennent très intense si bien qu'elles influent inéluctablement sur les paysages et sur le milieu (Legolf N, 2006, p.23). L'expression la plus habituelle de la littoralisation est certainement l'association de plusieurs activités, plusieurs profils de populations, de plusieurs ouvrages, etc. Les modalités de l'association de ces différents éléments dépendent des conditions locales. Dans la plupart des villes littorales, cette association concerne activité économique et activité touristique ou résidentielle, saliculture et mariculture, pêche et agriculture, populations locales et étrangers, institutions et collectifs, complémentarité et opposition, etc. Si ces activités et acteurs présents, interagissent complémentairement ou différemment dans le cadre de la subsistance ou de la recherche de revenus, il est incontestable de souligner que les littoraux y prédisposent ces formes de cohabitations, puisqu'ils offrent à la fois des ressources marines et continentales favorables à tous et pour tous (Carré F, 1998, p.165). Dans cette continuité, Voiron - Canico C, (1999, p.104) fait remarquer que ces activités naissent ou émergent par la mise en place des points d'ancrage urbains, de ports, de métropoles capitales dans un premier temps. Ensuite, à travers le développement des activités implantées ex nihilo sur ces points repères. Ces aires urbaines exercent alors une attraction croissante tant sur les populations que sur les investissements nationaux et étrangers. L'exemple de la côte d'Essaouira au Maroc en est une illustration parfaite, son extension urbaine via la construction d'une station balnéaire, d'une économie touristique et la mise en place des infrastructures de base a constitué une source d'attraction d'investisseurs nationaux et internationaux (Hilal A, 2016, p.80). L'exemple des littoraux caribéens est aussi remarquable, lorsqu'ils revêtent purement une fonction de loisirs par une multiplication des sites d'activités sportives et nautiques (Desse M, 2005, p.12).

La fonction touristique du littoral est de plus en plus marquante de nos jours avec le déploiement des chemins de fer, des infrastructures de base et aussi par la création d'activités récréatives à savoir les stades, églises, salles de jeu, casinos, établissements de bain et cure, les résidences et les services liés à cette économie (Le-Ficher M, 2016, p.14 ; Audouit C, 2008, p.52).

Il apparaît donc avec évidence que la matérialisation de la littoralisation est l'expression même de l'urbanisation. Mieux, que ces deux phénomènes entretiennent des liens de causalité, d'interactions et d'inter-influence. Sur la base de ces considérations, il ressort que l'artificialisation du littoral provient évidemment de différentes catégories d'ouvrages répondant à des usages variés où certains sont spécifiques au littoral (ports, stations balnéaires), d'autres y ont simplement trouvé des sites (écoles, infrastructures routières, etc.), et enfin d'autres des situations climatiques ou commerciales avantageuses (Le Berre I, 2018, p.12). Les types d'artificialisations littorales le plus souvent rencontrés sont décrits dans le tableau suivant.

Tableau 16: Types d'artificialisations des milieux littoraux

Usage	Type d'ouvrages
Ouvrages portuaires	Quais, cales, ouvrages de protection portuaire (jetées, môles)
Polders	Digues, écluses, remblais, cordons d'enrochement des polders agricoles, industriels, urbains ou d'infrastructures (aéroports)
Infrastructures de transport	Routes côtières, ponts, viaducs
Aménagements touristiques	Complexes hôteliers, stations balnéaires, marinas, ports de plaisance, murs, perrés, fronts de mer, promenades
Ouvrages de protection contre la mer	Murs, digues, perrés, cordons d'enrochement, épis

Source *: Iwan le Berre, 2018 / Nos lectures et enquêtes*

Le tableau 16 met en lumière les principales formes d'anthropisations littorales qu'on trouve le plus souvent à l'échelle du monde. Cette description achève de convaincre que l'urbanisation des côtes s'accompagne d'ouvrages qui participent au développement des sociétés. Certes, l'inventaire de ce tableau est d'une pertinence, mais il semble que plusieurs littoraux, notamment ceux des pays en développement n'ont pas encore fait l'expérience de ces types d'artificialisations qui ont été présentés et ces derniers demeurent à l'étape embryonnaire de leur urbanisation. C'est le cas par exemple de plusieurs littoraux africains, notamment ceux de la Côte d'Ivoire qui restent faiblement urbanisés, et pour d'autres moins aménagés. En pareille circonstance, les propos de Houdart M, (2003, p.8) sont d'une grande pertinence quand elle affirme que le littoral inclus les réalités naturelles (physiques ou biologiques), économiques et sociales modelées par la proximité de l'océan ainsi que par le jeu des relations entre la mer, l'atmosphère et la terre.

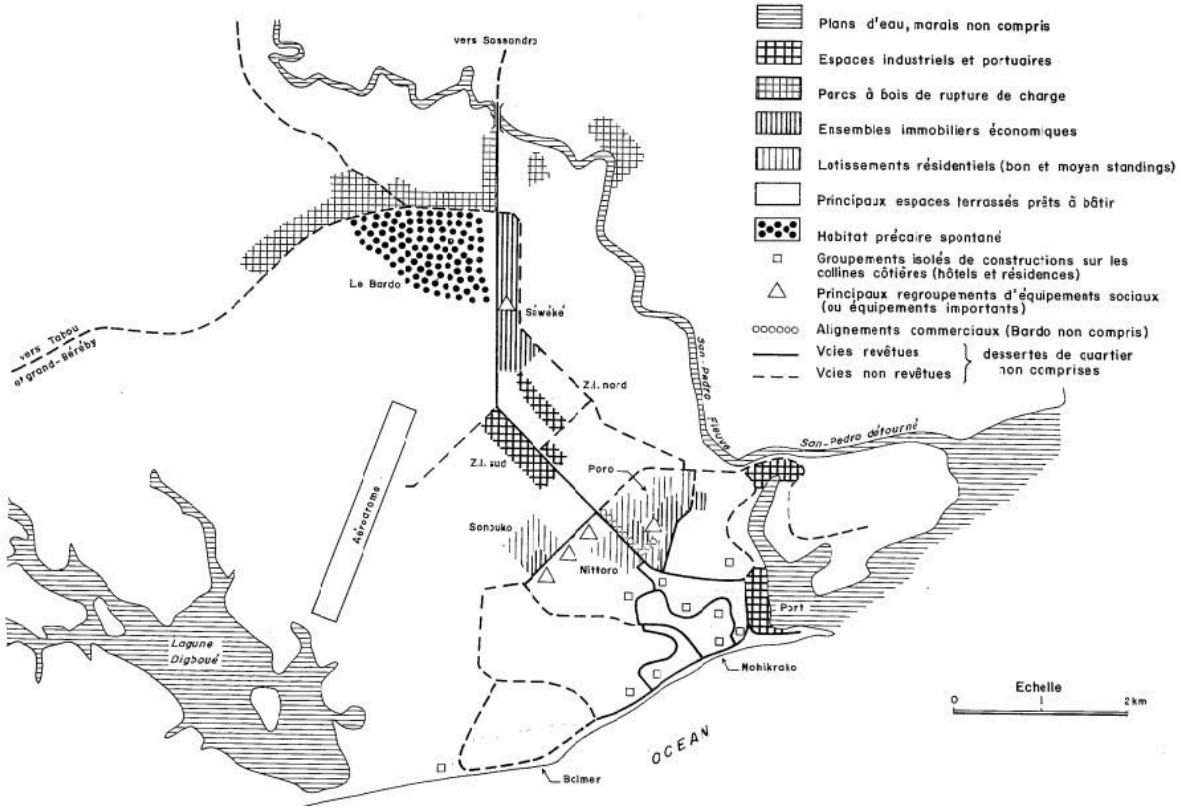
Les paysages littoraux sont en réalité le produit d'une construction collective et institutionnelle de longue durée, d'essence économique, mais aussi culturelle (Simon T, 2007, p.129). Par exemple, certains littoraux ont eu des fonctions médicales (l'ère de l'aristocratie), d'autres des fonctions de loisirs (Audouit C, 2008, p.27), et leur urbanisation se sont inscrites dans ce sens.

En somme, ce modèle d'urbanisation mis en lumière justifie que les littoraux occupent plusieurs fonctions qui sont intrinsèquement en lien avec les diverses activités qu'on y trouve sur ces espaces, avec les perceptions d'acteurs et les formes de gouvernance. Les activités liées à ces fonctions se construisent et se mettent en place en fonction des réalités socio-économiques et culturelles des sociétés et des territoires.

Dans l'espace littoral-ouest ivoirien, les nombreuses possibilités d'insertion et d'emploi offertes par la région en raison de son port, des activités et de l'espace forestier, lui ont prodigué une image d'Eldorado vers lequel ont convergé d'importantes vagues de migrants. Les courants migratoires successifs et les efforts de colonisation des terres qui leur sont imputables ont transformé considérablement cet espace à travers l'activité agricole au point de faire disparaître les derniers lambeaux de forêt existant sans même épargner les forêts classées (Wadja J.B, 2013, p.9). Les importants mouvements d'immigration spontanés vers le Sud-ouest ont commencé bien avant l'opération San-Pédro, mais c'est l'année 1968 qui marque un tournant décisif dans la territorialisation spatiale. Une migration importante d'une diversité de populations, une mise en place des infrastructures, une introduction d'activités portuaires, industrielles, halieutiques, artisanales, touristiques, etc. (Tape S.P, 2011, p.32). Avec la création de l'ARSO et les différentes vagues migratoires qui se sont suivies, cette région s'est transformée fondamentalement sur les plans agraires, urbains, industriels et touristiques. Et depuis ce temps, les activités économiques tendent à se compléter ou s'opposer sur les mêmes espaces, créant un bon nombre de dynamiques socio-spatiales. Dans la ville de San-Pédro, pôle régional du Sud-ouest, les spécificités de l'urbanisation côtière sont perceptibles. Deux formes de littoralisation ont été observées dans la première phase de régionalisation. On distingue donc à l'origine de la création de la ville de San-Pédro une réalité bicéphale: D'un côté, la ville ARSO, avec sa zone portuaire, une zone résidentielle, des zones d'habitation de moyen et haut standing, aménagées dans le cadre de la mise en œuvre du projet. De l'autre côté, une ville construite spontanément par les populations, née d'une sous-évaluation de l'attractivité de l'accroissement démographique due à l'immigration par les autorités publiques de l'époque (Périssol A *et al*, 2021, p.8).

Ce faisant, en dehors de ce qui a été prévu par le planificateur, une « ville-bis » s'est alors rapidement développée en marge du chantier de construction du port. Cette nouvelle forme de création de la ville est due à la présence nouvelle des ouvriers, des commerçants, des artisans, ainsi que des immigrants en quête d'embauche. Progressivement, ces quartiers spontanés de San-Pédro passeront de matériaux légers et périssables à des matériaux plus durs comme le parpaing, la tôle et le ciment. L'un de ces quartiers, le Bardot, était considéré comme le plus grand bidonville d'Afrique de l'Ouest, jusqu'à son intégration à la municipalité en 2011. La carte 11 montre l'ancrage territorial après la mise en œuvre de l'ARSO.

Carte 11: Ancrage territorial de la ville de San-Pédro après l'instauration du projet ARSO en 1973



Source *: Philippe HAERINGER, 1973, p.272*

La dissolution de l'ARSO couplée à la vitesse et au caractère spontané avec lequel les logements informels se sont localisés, entre la lagune et les deux axes routiers, ont fait que la ville déborde rapidement sur les bas-fonds de la lagune et des cours d'eau. De fort belle manière, les villes de cette région, comme la plupart des villes secondaires, constituent de hauts lieux d'intégration et de connexions urbaines et même transfrontalières.

Elles communiquent simultanément avec la métropole abidjanaise, entres elles et avec les villes localisées à la frontière du Libéria. Ce rôle de hubs que le Sud-ouest présente est l'illustration de l'importance de ces villes dans la création de réseaux urbains.

2.2 Des facteurs multiples de littoralisation au Sud-ouest ivoirien

Le littoral est toute la zone où l'effet de la mer en tant que milieu, mais surtout en tant qu'interface de communication est présent et est déterminant dans la localisation et la dynamique spatiale (Belhedi A, 1996, p.10). Celui du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire ne fait pas exception. Et il semble que son attractivité trouve ses racines dans l'originalité du milieu qui de tout égard a participé à son peuplement et à sa densification. De même, cette urbanisation littorale est en réalité liée au contexte socio-économique et politique national et international. Dans ce point, nous menons une réflexion sur les facteurs réels de la littoralisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

2.2.1 Les facteurs historiques : un héritage idéologique pro-migratoire de l'époque

Historiquement, les conditions de l'immigration dans la région du Bas-Sassandra ne sont pas différentes des conditions générales de l'immigration en Côte d'Ivoire. Ces dernières sont liées aussi bien à des considérations d'ordre national que régional. En effet, l'immigration au Sud-ouest, sous sa forme actuelle a commencé dès les années 1930 avec la pénétration coloniale. Le pouvoir colonial avait créé et entretenu cette immigration dans le but d'une exploitation maximale des potentialités culturales et naturelles.

Ainsi, la littoralisation au Sud-ouest prend toutes ces racines dans les propos d'Albert Sarrault (ministre français des colonies dans les années 1930) qui s'affirmait en ces termes « *il faut mettre à la disposition de la colonie ivoirienne une main-d'œuvre abondante et disciplinée qui seule lui manque pour insuffler une vigueur prometteuse à son économie* ».

S'inscrivant dans le même ordre, la maxime du premier président ivoirien Félix Houphouët Boigny prononcé en 1969 selon laquelle « *la terre appartient à celui qui la met en valeur* » constitue un fer de lance.

Ses propos confirmés par un décret présidentiel en 1971 est un germe du peuplement et de la densification des espaces côtiers. C'est autour de ces discours idéologiques que s'articule la politique de peuplement de la colonie et donc de la région de San-Pédro.

L’ex-Haute-Volta (Burkina Faso) dont les habitants paraissaient valeureux au travail aux yeux de l'administration coloniale a été momentanément rattachée à la colonie de Côte d’Ivoire pour favoriser et accentuer le recrutement de sa main-d’œuvre pour les plantations et les chantiers dans cette colonie. Près de 420.000 travailleurs voltaïques ont donc été recrutés pour la colonie de Côte d’Ivoire entre 1933 et 1946 et plus de 230.000 nouveaux immigrés entre 1947 et 1979 après la Seconde Guerre mondiale en dépit de la suppression des travaux forcés. Après l'indépendance, la Côte d’Ivoire a poursuivi le modèle colonial de développement économique basé sur la politique de valorisation des ressources agroforestières. C’est dans cette même dynamique que la politique de l’ARSO a été lancée. Ainsi, ce projet consommateur de main d'œuvre va impulser l’avènement de nouveaux travailleurs et ouvriers en majorité burkinabé et maliens, mais aussi un nombre important d'ivoiriens, notamment des allochtones venant de l’arrière-pays. À partir des années 2000, les accords et politiques de libre circulation locale et régionale dans lequel l’État ivoirien s’est engagé ont alimenté de nouveaux mouvements de population. Il s’agit par exemple du franchissement des frontières et de la suppression du titre de séjour.

2.2.2 Les facteurs économiques : l’essor du PASP et de l’activité agricole

L’afflux de migrants venus dans le cadre de la colonisation agricole et des chantiers ouverts par l’ARSO explique la croissance régulière de la population de la période de l’indépendance jusqu’au début des années 2000. La région de la Nawa (ville de Soubré), proche de la région de San-Pédro, devenue la nouvelle boucle du cacao, l’arrivée de fortes communautés d’agriculteurs et d’ouvriers s’est inscrite dans la recherche d’emplois au niveau de l’industrie portuaire ou encore dans le cadre de la culture du café-cacao, de l’hévéa et du palmier à huile.

Ces formes de migration ont été alimentées par d’importants flux de migrants agricoles venus de l’intérieur de la Côte d’Ivoire, dont les plus importants proviennent du centre du pays (Bouaké, Béoumi, Bocanda, M’bahiakro, Dimbokro, Yamoussoukro) et dans une moindre mesure, de la sous-région. On note l’arrivée de plus de 100.000 nouveaux migrants.

Du côté de la ville de San-Pédro, c’est le PASP situé à 350 km à l’Ouest d’Abidjan, directement ouvert sur la mer, qui a joué et qui continue de jouer un rôle structurant. Considéré comme l’un des ports les plus profonds de la côte occidentale d’Afrique, capable de recevoir tout type de navire en toute marée. Elle a attiré beaucoup de populations dans le cadre de la main-d’œuvre (dockers et ouvriers).

L'activité portuaire florissante a donc favorisé l'urbanisation littorale au Sud-ouest, notamment à San-Pédro. C'est le cas du quartier Séwéké à San-Pédro par exemple, où on trouve une zone exclusivement industrielle destinée à la construction des unités de cacao et de café.

2.2.3 Les facteurs sociopolitiques : Des migrations liées à des crises et guerres civiles

L'instabilité politique en Côte d'Ivoire et dans les pays avoisinants a impulsé une dynamique migratoire vers les villes du Sud-ouest. Le cas de la ville de Tabou en est un exemple où par la frontière les populations libériennes se sont réfugiées depuis les années 1990. C'est presque 80 % des libériens qui se sont installés et qui au fil des années ont créé des activités. Ces mouvements transfrontaliers ont été marqués par une occupation des plantations de cacao et de café par ces derniers en tant qu'ouvriers. Ces contacts entre ces populations se sont plutôt renforcés par les possibilités d'échanges entre populations libériennes et ivoiriennes aux frontières de Tabou et Harper (ville libérienne). Il en découle un fort mouvement de littoralisation et de mobilité vers le littoral de Tabou lié aux possibilités de commerce.

Pour les autres villes, le cas n'est pas différent, mais il s'agit plutôt du contexte politique national. En effet, les crises sociopolitiques de 2002 et de 2011 en Côte d'Ivoire constituent autant de déterminants de l'occupation des côtes par les populations venues pour la plupart de l'arrière-pays national et d'Abidjan. En moins de dix ans plus des milliers de personnes réfugiées ont migré vers la région en raison des différentes crises ivoiriennes. En somme, dans les faits, les particularités urbanistiques de ces villes sont aussi le résultat de l'instabilité politique nationale et régionale, marquée par la fragilisation sociale et économique des principales villes de l'arrière-pays ivoirien, de la ville d'Abidjan et des villes libériennes proches de la frontière de Côte d'Ivoire.

2.2.4 Les facteurs culturels : Les offres de loisirs et la recherche d'aménités

L'urbanisation littorale observée ces dernières années a été alimentée par la naissance de l'économie touristique et le développement d'une activité résidentielle. Ce type de littoralisation a été induite par les populations étrangères venues de l'occident (libanais, français,).

Ce type de population constitue les principaux acteurs de l'économie industrielle locale. Cette forme de littoralisation a été marquée par l'implantation de logements de haut standing, d'hôtel près de la mer et la création de quartier de type résidentiel dans les villes.

L’avènement de nombreux touristes, principalement européens et asiatiques, dont les pratiques se caractérisent par des flux ponctuels de visites guidées, de séances de baignade et autres activités de détente à la plage constitue une forme plus répandue de l’immigration dans la région. En d’autres termes, l’immigration est le fruit des offres de loisirs et d’aménités que propose l’espace littoral ouest ivoirien.

2.2.5 Les facteurs institutionnels : les opérations d’urbanisme et de logements

Dès l’accession à l’indépendance de la Côte d’Ivoire, les autorités politiques ivoiriennes ont marqué un intérêt pour le développement équilibré des régions. Ce faisant, l’État ivoirien en instaurant le projet de l’ARSO visait à adopter une politique d’aménagement reposant sur la création de pôles économiques régionaux. L’ARSO (l’Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-ouest), créé par le décret 11°69-546, était une société d'État, ayant une compétence régionale placée sous la tutelle directe de la présidence de la République. Dans cette mesure, au début de l’urbanisation de la ville, une planification urbaine a été prévue par l’autorité afin de loger les nouvelles populations. Elle consistait à construire des logements sociaux particulièrement à San-Pédro, où la zone était encore enclavée. C’est dans cette optique que les sociétés SICOGI et SOGEPHIA ont été chargées de construire des logements sociaux collectifs. Les opérations d’aménagement urbain et les logements collectifs qui ont vu le jour ont motivé les mouvements de mobilités des populations. Celles-ci pouvant se loger assez rapidement, elles ont migré en masse vers la région. Ces opérations se sont étendues sur les politiques de lotissements qui permettent aux populations d’obtenir des terrains et des permis de construire assez facilement, que ce soit dans un contexte individuel ou collectif.

La capacité à se loger aisément dans les années 70 traduit clairement un développement particulier de l’espace par la pratique résidentielle ou par la consommation de l’espace à travers l’activité économique. Des actions urbaines du politique qui semblaient répondre aux exigences sociales des populations. Cette forme de politique sociale a favorisé les diversités sociales, culturelles et économiques et facilité la création de liens sociaux énormes d’où une facile cohabitation entre populations locales et populations immigrantes.

2.3 Les villes littorales secondaires : des hauts lieux d'intégration et de connexion urbaine

Les villes secondaires concentrent environ 15 % de la population globale du continent africain et 28 % de la population urbaine (Cities Alliance et CGLUA, 2015). En Afrique, on y trouve plus de 1.500 villes. La population de ces villes se situe entre 50.000 et 500.000 habitants. Ces villes intermédiaires très répandues en Afrique, sont marquées par leur disparité selon les sous-régions de l'Afrique : 50 % en Afrique Centrale, 49 % en Afrique du Nord, 43 % en Afrique Orientale, 42 % en Afrique occidentale, et 40 % en Afrique Australe (UEMOA, 2013). La ville secondaire comme ville intermédiaire est celle qui assure la relation des métropoles avec le reste des villes et les niveaux de base du système territorial. Et aujourd'hui, ces dernières jouent un rôle important dans l'intégration régionale par leur capacité à créer des nœuds et des réseaux urbains (Mame M.B.C, 2021, p.61). La pertinence de l'étude des petites villes ou villes secondaires dépend de leur connectivité aux métropoles et aux principaux axes de transport (Borgadani J, 2015, p.22).

Pour Nadou F, (2010, p.3), cette connectivité est fondamentale, et elle est perceptible par le rôle d'intermédiaire entre métropoles et espaces ruraux de proximité qui donne une fonction « pivot » à la ville secondaire. D'ailleurs plusieurs travaux ont montré que la ville secondaire est une partie essentielle du tissu des systèmes de production, de distribution et de logistique des économies nationales. Elle est un territoire situé entre le local et le global, c'est-à-dire la « ville de l'entre-deux ». Aussi, la ville secondaire détient une position charnière entre les grandes agglomérations et les espaces ruraux organisés autour des petites villes. Sa capacité à renforcer les liens ruraux-urbains est rendue possible par les formes d'interactions et de mise en réseau qu'elle engendre. En conséquence, les villes petites et moyennes sont présentées comme jouant un rôle important dans l'interface urbain-rural en pleine évolution (Mainet H et Kihonge E, 2015, p.1).

Dès lors, qu'elles apparaissent comme l'échelon urbain ayant connu les plus grandes mutations et par conséquent ayant eu un impact majeur sur la forme de l'armature urbaine (Milhaud S, 2013, p.32). Le tableau 17 présente le poids démographique des pôles secondaires des pays de la zone UEMOA.

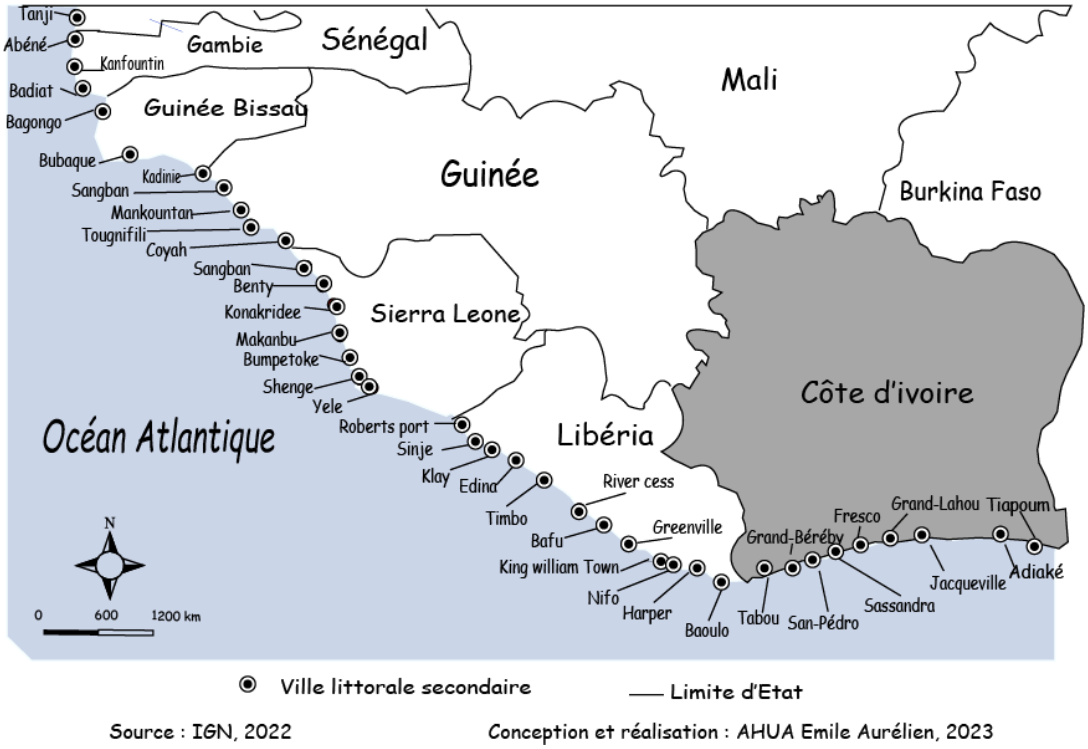
Tableau 17: Populations des villes principales et secondaires des pays de l'UEMOA en 2017

Pays / Types de villes	Côte d'Ivoire	Togo	Burkina Faso	Sénégal	Bénin	Mali	Niger	Guinée Bissau
Villes principales ou métropoles	Abidjan	Lomé	Ouagadougou	Dakar	Cotonou	Bamako	Niamey	Bissau
	4.395.243	1.927.984	2.532.311	3.210.787	1.558.071	2.785.637	1.026.848	567.767
Pôles secondaires régionaux	Bouaké	Sokode	Bobo Dioulasso	Touba	Djougou	Sikasso	Maradi	Bafata
	608.138	118.115	740.253	800.670	267.812	237.929	267.249	62225
	Daloa	Kara	Koudougou	Thiès	Porto-Novo	Kayes	Zinder	Cacheu
	319.427	104.400	105.193	402.040	264.047	164.625	322.935	43.278
	Korhogo	Kpalimé	Banfora	Kaolack	Abomey-Bohicon	Mopti	Agadez	Gabu
	286.071	75084	111.105	300.683	264.047	142.219	118.240	43.239
	Yamoussoukro	Atakpamé	Ouahigouya	Mbour	Parakou	Segou	Tahoua	-
	281.735	74.800	99.126	245.849	255.478	116.744	149.498	-
	San-Pédro	Dapaong	Pouytenga	Saint-Louis	Kandi	Gao	Diffa	-
	261.616	63.600	97.571	229.548	179.290	54.275	56.637	-

Source *: Données statistiques UEMOA, 2018*

Le tableau nous montre que plusieurs des villes secondaires ouest-africaines ont déjà atteint le cap des 200.000 habitants. Parmi ces villes, celles qui sont littorales, notamment les villes de M'bour au Sénégal, San-Pédro en Côte d'Ivoire, Porto Novo au Bénin ont une population supérieure à 200.000 habitants. La situation démographique dans ces villes est liée aux volumes et à la diversité des échanges de biens et de services entre le milieu urbain et le milieu rural de ces espaces (Wertheimer M, 1985, p. 151). Dès lors, il est bien visible que les villes secondaires littorales sont des agglomérations importantes qui assurent deux formes de connectivité : l'une externe (vers l'État et les marchés) avec des fonctions stratégiques ; l'autre interne (vers les espaces de proximité) avec des fonctions utilitaires incontournables (centre de services). Mais aussi des villes qui arrivent à assurer des connexions maritimes et terrestres (Nadou F, 2011). À travers la carte 12, nous dressons l'inventaire des villes secondaires littorales de l'Afrique de l'Ouest.

Carte 12 : Inventaire des villes littorales secondaires de l'Afrique de l'Ouest



Source : IGN, 2022 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La carte 12 permet de constater que sur la côte ouest-africaine, se trouvent plusieurs villes qui remplissent les critères de villes secondaires. À une vision parfois un peu statique, parfois évolutive, la ville secondaire au sein d'un réseau urbain, dans son rôle d'intermédiation, apporte une vision plus dynamique au développement lié à sa capacité de mise en relation et en réseau au sein d'un système territorial ou à sa possible ouverture à d'autres niveaux de l'échelon urbain (régional, national, voire même international).

S'appuyant sur la réflexion de Nadou F, trois (3) types de villes intermédiaires sont présentés, il s'agit des villes influencées, satellisées et éloignées. Les **villes intermédiaires « influencées »** correspondent aux villes autonomes et qui apparaissent plutôt en position de force sur leur espace régional. Au Sud-ouest ivoirien, c'est le cas de la ville de San-Pédro. **Les villes intermédiaires « satellisées »** sont comme les espaces péri-urbains, en périphérie de la métropole d'envergure. C'est le cas de la ville de Grand-Béréby au Sud-ouest. **Les villes intermédiaires « éloignées »** sont celles qui sont tournées vers leur système territorial proche, elles ont besoin d'apports en ressources. Leurs ressources propres ne suffisent pas à leur pérennité. Dans notre cas de figure, il s'agit de la ville de Tabou.

Dans leur fonctionnement et évolution, il est important de mentionner que les villes secondaires n'assurent plus automatiquement l'interface entre urbain et rural comme c'est le cas de certaines villes petites et/ou moyennes (Mainet H, 2017, p.50 -51).

Ce faisant, cette fonction dynamique, contribuant à complexifier l'attribut des villes secondaires, Mainet H, (2017, p.50 - 111) dans son mémoire HDR, à partir d'une littérature richement fournie nous renseigne largement sur le rôle de la ville secondaire et son fonctionnement dans le contexte africain, en ces termes :

« *L'impact de l'urbanisation « descendante » et du rôle de l'État est souvent rappelé* (Pourtier R, 1991 ; Bertrand M, 1993 ; Simon D, 1992) *à travers le « lien génétique » entre villes et États en Afrique. De nombreuses villes secondaires sont nées d'une fonction initiale de contrôle administratif (aux époques coloniales et postcoloniales).*

Sur les plans politiques et administratifs, elles exercent souvent le rôle de chef-lieu de préfecture, de sous-préfecture ou de district, où habite le personnel des services publics et privés. Elles sont, de ce fait, bien équipées et possèdent un secteur tertiaire bien développé.

On y trouve un grand choix de biens et services, des infrastructures importantes et fonctionnelles, un système scolaire assez complet, ainsi que des services de santé et des activités financières. D'autre part, la fonction de marché et de centre de commerces et de services est également importante, en lien étroit avec le développement des zones rurales (répondre aux besoins des populations locales et des zones environnantes).

*Du point de vue économique, les villes petites et moyennes sont le centre de collecte des productions agricoles et servent aussi souvent de lieux de grand marché hebdomadaire (*Chaléard J-L et Dubresson A, 1997 ; Southall A, 1988 ; Baker J, 1990*).*

Quotidiennement, elles restent des lieux de ravitaillement en produits manufacturés pour les citadins et les populations rurales. La fonction de redistribution des produits agricoles est aisément identifiable dans ces villes, à travers l'omniprésence de boutiques vendant légumes, fruits ou produits laitiers.

Plus largement, et plus récemment, les petites villes sont considérées comme jouant un rôle important dans l'articulation de leur arrière-pays avec les marchés nationaux et internationaux. Elles offrent aussi aux populations rurales des opportunités d'emploi non agricoles, élargissant ainsi la base économique locale. Les acteurs fournissent services et infrastructures aux hinterlands régionaux (Satterthwaite D et Tacoli C, 2003).

Parallèlement, la place tenue par les villes secondaires dans les mobilités et les migrations temporaires ou pendulaires est importante, notamment dans les migrations circulaires : étapes vers la grande ville, mais aussi recours et refuges en temps de crise (Lombard J et Ninot O, 2012 ; Bruneau J-C, 2002 ; Labazée P et Fauré Y-A, 2002).

Les villes petites et moyennes sont des centres pour toutes sortes de mobilités, depuis et vers les zones rurales. Les réseaux de transport sont développés dans et autour des villes intermédiaires, pour les déplacements quotidiens ou hebdomadaires, le transport des personnes et des marchandises.

Les acteurs privés, locaux ou nationaux ont investi ce champ logistique et économique, jouant un rôle crucial dans l'intégration de ces économies aux marchés nationaux et internationaux. Enfin, les villes petites et moyennes sont vues comme des relais à la diffusion de l'urbanité dans les campagnes, avec des logiques de modernisation, mais aussi d'uniformisation. ».

De ce rôle structurel et capital dans la cohésion du territoire, de sa place dans certaines fonctions socio-économiques : croissance endogène, croissance exogène (ville transfrontalière internationale), la ville secondaire se présente comme outil de développement (Institut de L'institut des futurs souhaitables ,2022, p.4).

Cette caractérisation minutieuse de la ville secondaire est bien le prototype des villes secondaires ivoiriennes, notamment celles du littoral.

Le pays compte des villes littorales secondaires halieutiques (Sassandra, Grand-Béréby), touristique (Grand-Bassam) et celles qui disposent des hydrocarbures (Jacqueville). Elles toutes disposant d'énormes richesses. À Sassandra, c'est la variété de produits halieutiques (poissons, crevettes, écrevisses, crabes, etc.), à Tabou et Grand-Béréby, la beauté et qualité du paysage marin et des plages, et à Jacqueville, les champs pétroliers et champs gaziers en off-shore qui font de ces villes, des points stratégiques (Gohourou F et *al*, 2022, p.11 ; Anoh K.P, 2008, p.10). D'où l'intensité des échanges entre elles. La connexion entre San-Pédro et les autres villes est perçue via la carte 13.

Carte 13 : Articulation du transport urbain entre San-Pédro et les autres villes

Source : IGN, 2022

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

L'interaction entre l'urbain et le rural qui ressort de leur rapport devient très significatif, car la ville moyenne sert de relais entre la métropole et la campagne ou l'arrière-pays. Et l'intensité de ces relations dépend de plusieurs facteurs : le dynamisme économique et social de la ville, la richesse de l'arrière-pays rural et surtout les voies et les moyens de communication. Concernant les villes secondaires frontalières, à l'instar de la ville de Tabou, celles-ci à travers leur position stratégique, jouent un rôle important dans l'inscription des réseaux marchands.

Les villes littorales secondaires en Côte d'Ivoire alimentent en permanence les villes de l'arrière-pays national et les villes des pays limitrophes enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger, etc.) en produits halieutiques, en conteneurs et diverses marchandises.

Les flux de mobilité engendrés par ces types d'échanges s'exacerbent avec les différents trafics maritimes et terrestres entre les villes littorales ivoiriennes et avec les autres villes littorales des autres pays côtiers via les corridors. L'ensemble du trafic routier, incluant les importations et les exportations, permet de constater à partir du tableau suivant que les pays côtiers de la sous-région apparaissent en premier plan dans les échanges.

Tableau 18: Évolution du trafic routier par axe à l'importation et à l'exportation de 2017 à 2021 en tonne

Axes	2017		2018		2019		2020		2021	
	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP
Bénin	771.718	17.161	769.068	17.904	603.348	26.200	609.939	25.257	888.257	34.435
Côte d'Ivoire	384.151	56.493	314.383	17.779	376.983	78.115	506.040	62.911	722.676	104.392
Ghana	902.371	52.427	903.033	33.405	862.134	16.109	903.755	8.540	984.339	200.170
Mali	33.520	40.958	4.237	19.757	10.354	67.443	16.553	135.115	107.677	281.804
Niger	401	150	147	44	219	48	92	45	105	12.378
Togo	1.317.893	210.773	1.681.152	203.763	1.846.846	173.971	2.182.368	142.103	2.279.005	233. 872
Ensemble	3.410.054	377.963	3.672.021	292.652	3.699.883	361.887	4.218 .746	373.971	4.982.059	867.051

Source : *Conseil burkinabè des Chargeurs (CBC)*

La Côte d'Ivoire, à la fois engagée dans les importations et dans les exportations, il est important de noter que l'importance de ce trafic routier est liée à la présence d'un vaste corridor qui joue un rôle très conséquent dans le trafic.

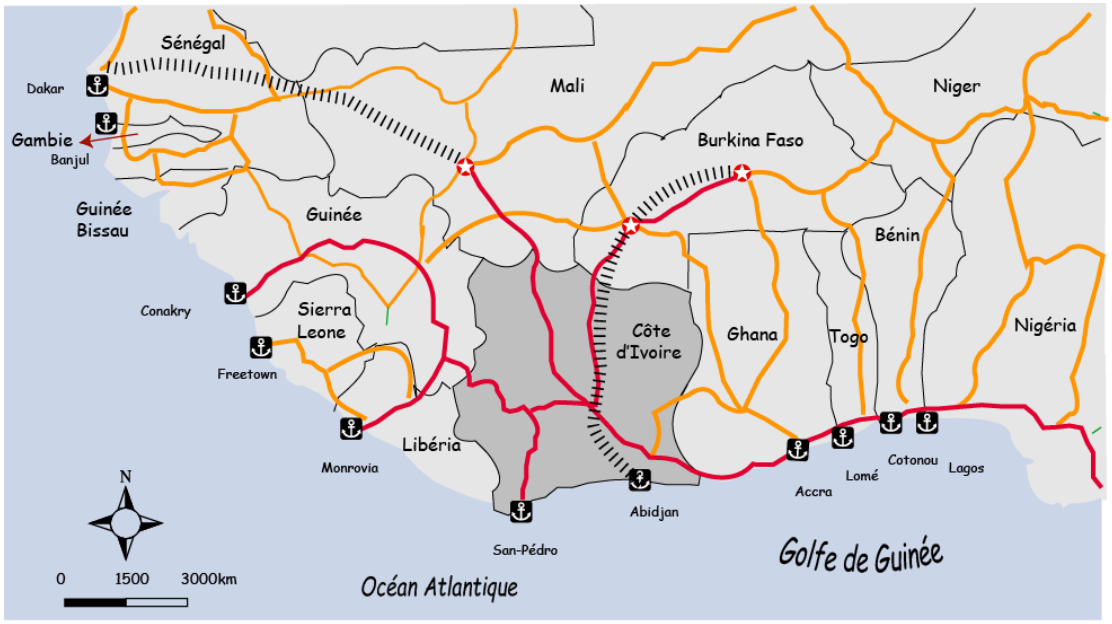
Tableau 19: Évolution annuelle de la répartition du trafic terrestre sur le corridor ivoirien de 2017 à 2021 en tonne

Sens du trafic	2017	2018	2019	2020	2021
Import	883.790	937.246	1.149.632	1.111.082	1.292.849
Export	183.224	122.182	185.293	177.047	214.413
Ensemble	1.067.014	1.059.428	1.334.925	1.288.129	1.507.262

Source : *Conseil burkinabè des Chargeurs (CBC)*

Dans le tableau 19, nous observons qu'en Côte d'Ivoire, de 2017 à 2021, le trafic routier est évolutif. Ces échanges s'organisent à travers des flux spatiaux de plus de 900 km au niveau de l'espace sous régional. Et l'évolution du secteur du transport maritime, des opérations portuaires et du commerce entre la Côte d'Ivoire et les pays des zones CEDEAO et UEMOA est rendue possible par l'existence d'un corridor intra-régional « Dakar-Abidjan-Lagos » (Gohourou F et *al*, 2022, p. 7- 10).

Carte 14: Corridor portuaire en Afrique de l'Ouest



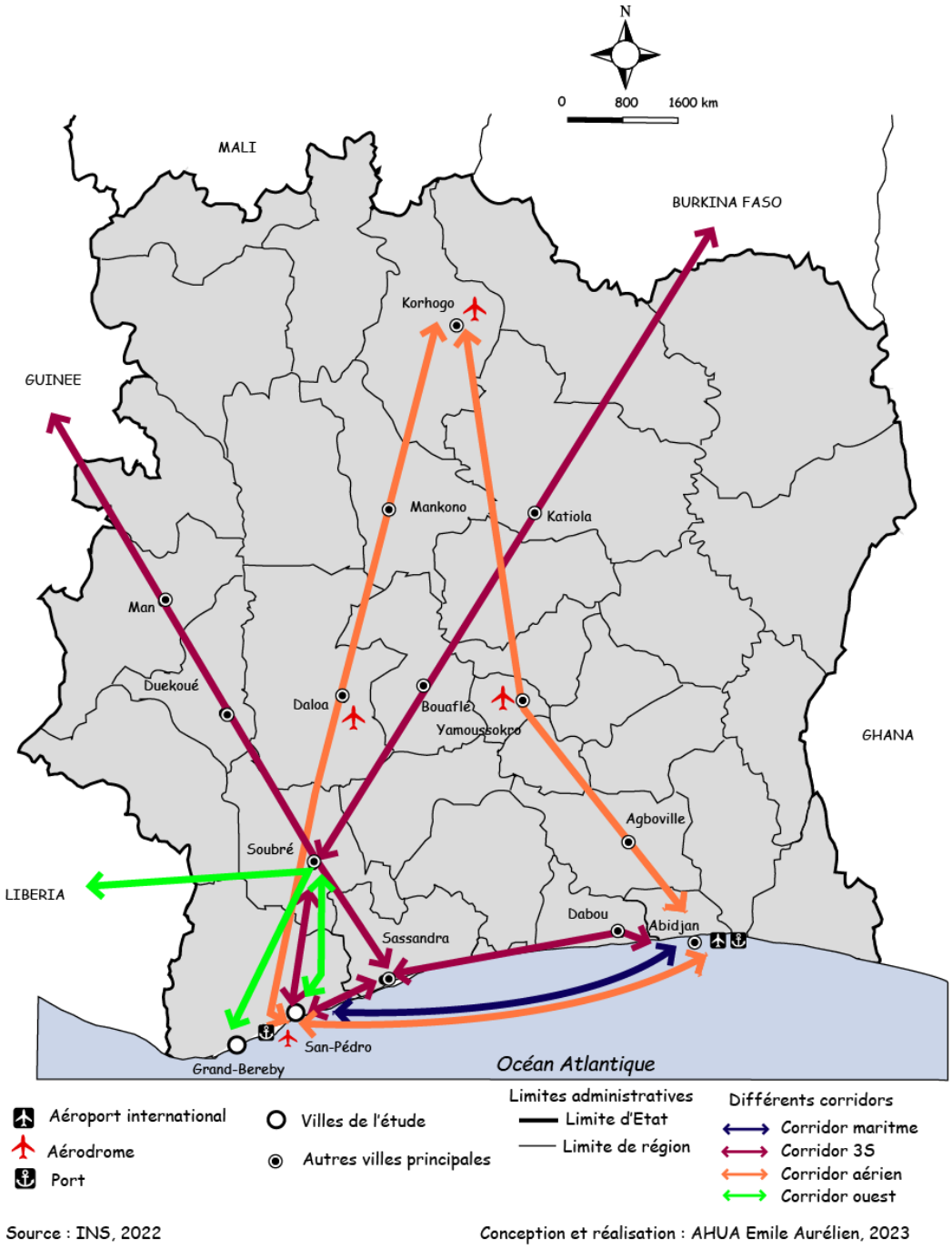
Source : Atélier de Cergy 2022

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Globalement il y'a quatre corridors qui vont permettre à la métropole de San-Pédro de se connecter avec son arrière et avant pays (Hinterland et Foreland), au plan national et international. Ces corridors sont constitués de 2 axes terrestres, une autoroute maritime et un par desserte aérienne. Il s'agit du corridor nord dont la tête de pont est au carrefour 3S « Soubré-San-Pédro-Sassandra», en direction de l'intérieur du pays et des pays limitrophes dont la Guinée, le Mali et le Burkina Faso à l'Ouest et au Nord du pays. Cet important couloir économique assure la collecte et l'acheminement des productions agricoles (cacao, café, cola, hévéa, palmier à huile, noix de cajou, etc.) vers le PASP. Ensuite, nous avons, le corridor maritime ou l'autoroute de la mer qui assure la liaison avec les pays du Nord et de la sous-région, par les trafics directs ou par transbordement. En outre, le corridor ouest, avec la voie internationale vers le Libéria, débouche sur le grenier agricole de la région et garantit la sécurité alimentaire de la métropole côtière. Enfin, le corridor aérien (nouvel aéroport) de desserte nationale et internationale pour plus de flux des biens et des personnes.

Visiblement, les villes secondaires de la région de San-Pédro sont des catalyseurs pour l'émergence des territoires, et celles-ci servent de base du développement des économies locales. Sur la carte 15, l'articulation du transport autour de la région est mise en lumière.

Carte 15: Articulation du transport urbain autour de la région de San-Pédro



En effet, ces trois pôles donnent un cadre à la répartition du développement qui repose aujourd'hui non seulement sur l'exportation de la production de bois, de cacao, de café et sur les activités de transformation. Mais il repose également sur la valorisation du haut potentiel touristique de la région. En parvenant à articuler les relations entre populations vivant en milieu rural et celles vivant en milieu urbain, ces territoires jouent par ailleurs le rôle de tampon et d'amortisseur dans l'itinéraire des flux de migration entre les zones rurales et les grandes villes.

En d'autres termes, ces espaces sont des leviers de l'émergence et du développement des économies locales. La réflexion de Mame B.C.M, (2021, p.69) illustre la réalité urbaine du Sud-ouest ivoirien quand elle montre que les réseaux de villes qui se sont formés ont permis aux petites villes de renforcer leur rayonnement et leur zone d'influence. Dans l'ensemble, bien que, ces villes soient de véritables maillons de développement durable et d'intégration, le diagnostic global du système urbain, aussi bien en milieu continental que littoral, laisse apparaître certains dysfonctionnements et des défis en raison de nombreuses mutations enregistrées.

2.4 Vers un défi de la ré-planification urbaine des villes littorales secondaires ?

La gestion des villes littorales secondaires n'étant pas le fait d'un intervenant unique ayant la maîtrise exclusive des problèmes côtiers, elle découle plutôt des objectifs et des actions simultanées de nombreux acteurs (Thébaut O, 1994, p.5). Une coordination qui interroge en profondeur les effets réels de la littoralisation sur l'urbanisation. Pour identifier ces effets de la littoralisation, nous allons essentiellement tenir compte des variables essentielles du système littoral à savoir l'écosystème, le milieu, et le socio-système comprenant les acteurs, les usages, les représentations, les stratégies, etc. (Corlay J-P, 1995, p.250).

2.4.1 Quels effets de la littoralisation sur l'urbanisation des petites villes côtières ?

Le littoral en tant qu'espace d'influence et espace influencé, il n'en demeure pas moins que la littoralisation et l'urbanisation des côtes se traduisent par des impacts considérables sur le milieu naturel et les sociétés humaines. Les performances économiques associées à la beauté et qualité paysagère des mers ont renforcé davantage les mouvements de populations vers les littoraux. Mais également ont renforcé leur vulnérabilité malgré la gouvernance urbaine souvent mise en œuvre. Cela voudrait dire que les villes secondaires ne sont pas à l'abri des problèmes urbains. Bien au contraire, elles présentent dans leurs évolutions un cortège de dysfonctionnement et de problématique. Ces évènements qui tendent à mettre en péril la mise en valeur du territoire littoral posent aujourd'hui un problème fort sérieux auquel il faut remédier urgemment. D'un regard plus global, ces problèmes territoriaux se structurent autour de la mauvaise planification urbaine, de la carence des ressources humaines et des services administratifs, de l'absence d'entretien des infrastructures et des services de base, des inégalités sociales et du genre, du changement climatique.

À ces réalités s'ajoutent principalement les problèmes de l'érosion côtière et maritime, des inondations (Abe J *et al*, 2014 ; Faye I, 2010 ; Hauhouot C et N'Doufou C, 2009 ; Moungaga M.D, 2007), de la pollution des espaces côtiers et de détérioration des ressources marines (Bouroumi M, 2014 ; Koffié-Bikpo C.Y, 2008 ; Anoh K.P, 2007 ; Sarr K, 1998), des conflits d'usages, problèmes de cohabitations (Gohourou F *et al*, 2020 ; Kouadio N.F, 2015 ; Seck A, 2014 ; Aboya N, 2014 ; Cadoret A, 2006 ; Bignoumba G-S, 2000, etc), qui sont des questions devenues récurrentes. Tant sur les plans socio-économiques, culturels qu'environnementaux, mais aussi tant sur les plans positifs que négatifs, ce processus à des effets dans la mesure où les hommes ont domestiqué le littoral, parfois avec brutalité, souvent avec amour (mais plus possessif que tendre), mais pas avec talent (Rapport Piquard, 1973).

Premièrement, la concentration des hommes et des activités sur les espaces côtiers constitue un facteur de risque, car les éléments perturbateurs liés aux pressions qui s'exercent représentent en effet autant d'aléas dont les effets s'accompagnent d'atteintes portées sur les milieux naturels et des sociétés locales le plus souvent vulnérables (Aphing-Kouassi G, 2008, p.123). Le littoral en attirant une importante masse de populations sur le bord de la mer est une source de spéculation foncière, car au fur et à mesure des migrations les prix de l'immobilier grimpent (Desse M, 2005, p.2). Cette problématique foncière en bordure des mers est au cœur de nombreux problèmes écologiques et environnementaux à laquelle s'ajoutent les pratiques de remblai et de poldérisation, la dégradation des ressources en eau, les tensions économiques et sociales, les conflits d'usages, les questions ségrégatives et les problèmes de cohabitation (Ahua E.A, 2021 ; Gohourou F *et al*, 2020 ; Robert S, 2009 ; Cadoret A, 2006 ; Guyot S, 2003). Ces différents déséquilibres qui participent à bien des égards à la déstructuration des biens privés et publics sont le fruit de nombreuses mutations opérées sur le milieu littoral par les cultures et valeurs des différents acteurs.

Autrement dit, ces dysfonctionnements sont présidés par l'évolution des modes de vie liée à une forte migration de populations, qui elle-même implique, une intensification et une concurrence des usages du sol entres différentes activités qui sont en compétition (Osadtchy C, 2014, p.37). Par ailleurs, la dimension conflictuelle du littoral porte aussi ses germes dans les oppositions entre populations traditionnelles littorales et nouveaux migrants, entre utilisateurs officieux et groupements professionnels qui se luttent pour la conquête d'un espace commun (Desse M, 2005, p.5).

Les fruits de ces conquêtes spatiales sont le plus souvent des oppositions entre deux activités concurrentielles qui sont autorisées à exercer sur le même espace à l'exemple de la pêche artisanale et la pêche industrielle qui sont les plus récurrentes. D'ailleurs, ces activités sont très souvent au centre des problèmes environnementaux. Fargier L, (2012, p.57) dans cette optique considère la pêche comme la principale activité qui influence le milieu marin et aquatique par ses polluants. Qu'ils soient sur terre ou dans l'atmosphère, ces polluants s'accumulent presque toujours dans les océans, et la plupart sont déversés dans la zone marine côtière au niveau des estuaires et des zones humides. Cette réalité est décrite par Cormier-Salem M-C, (2013, p.140), comme la conséquence du libre accès à la ressource halieutique littorale et l'idée de propriété commune de la ressource. Pour Niang N.A, (2009, p.7), la raison de ces conflits est simple, dans la plupart des pays de l'Afrique de l'Ouest, les politiques marines ont toujours été d'ordres productifs et non de gestion durable de la ressource. Cette idée productive de la mer a occasionné une dégradation des habitats côtiers par les activités pétrolières, touristiques, portuaires et agro-industrielles (N'gongang E, 2012, p.13). Koffié-Bikpo C.Y, (2010, p.322) dans son analyse met en avant plan la question de la piraterie maritime comme une autre conséquence néfaste découlant à la fois de la littoralisation, de l'urbanisation (création de ports), mais de la mondialisation de l'économie maritime. Aussi, la migration touristique et l'émigration internationale perçues comme d'autres moteurs de la littoralisation sont des puissants facteurs de la fragilisation des espaces marins, dont leurs évolutions se traduisent parfois par des aménagements anarchiques du milieu (Berriane M, 1995, p.20).

De ces observations, les littoraux se trouvent ainsi au cœur d'un triple processus de mutations, à la fois sociétale, économique et spatiale qui pèsent sur les équilibres écologiques anciens, ainsi que sur les repères et cadres traditionnels de l'action publique des territoires. Ces dynamiques invitent cruellement à un renouvellement de la réflexion sur les conditions de développement durable et la gouvernance de ces espaces inédits (République de France, 2006).

Ces effets de la littoralisation sur l'urbanisation des territoires littoraux exigent de plus en plus des approches nouvelles de gestion aux différentes échelles. Une telle entreprise doit pouvoir favoriser le règlement des usages, le rétablissement des équilibres et la mise en œuvre des actions prospectives. Les résultats des confrontations entre les activités humaines et les ressources naturelles à l'issue de cette forte pression démographique présentent de nombreux écarts auxquels les décideurs sont appelés à intervenir. La gestion du littoral devient alors complexe et nécessite d'être pensée en profondeur en fonction du territoire. Cela nous amène à orienter notre état de l'art sur les réalités du Sud-ouest ivoirien.

2.4.2 Des dysfonctionnements urbains, fruit d'un problème de gouvernance au Sud-ouest ?

Les formes et les types de littoralisation qui ont été amorcés dans la majorité de ces petites villes côtières se sont souvent accompagnés de nombreuses disparités et dysfonctionnements au point où les politiques de développement engagées n'ont pas pu atteindre les résultats escomptés. L'ARSO ayant été initié afin d'atténuer les disparités régionales dans le pays et surtout de créer un pôle de développement pouvant seconder Abidjan (ARSO, 1970). L'État a donc mis en place, dès 1968, un vaste programme d'aménagement et de développement intégré pour la région du Sud-ouest par ce projet. La région du Sud-ouest ivoirien étant pauvre dans son ensemble, elle associa les caractéristiques d'une zone isolée souffrant d'un manque criard d'infrastructures, d'une faible densité de sa population ne comptant que 2,5 % de la population du territoire ivoirien et d'une faiblesse de son économie tournée essentiellement vers l'autoconsommation agricole (Wadja J.B, 2013, p.21). Dès lors, centré sur la construction d'un port en eau profonde et d'une ville nouvelle, ce projet visait un désenclavement de la région et sa mise en valeur par une accélération du peuplement.

Selon Aphing-Kouassi G, (2001, p.29), la création de l'ARSO dans la seconde décennie du développement de la Côte d'Ivoire a changé les perspectives de cette région, car sous-peuplée qu'elle était dans les années 1960, cette politique incitatrice d'immigration a été élaborée pour assurer son développement, et elle s'est vue saturée par le "flot" d'humains spontané qu'elle a accueilli en moins d'une décennie. L'ARSO ayant favorisé le développement de cultures d'exportations (hévéa. Palmier à huile, cocotier, etc.), et l'exploitation forestière à travers le port de San-Pédro.

La région a bénéficié d'un programme et de moyens spéciaux, appropriés à un aménagement optimal de l'espace devant conduire à un développement régional intégré (Kouassi K.H, 2015, p.29). Le projet a donc contribué largement à l'amélioration des conditions de vie des populations de la région notamment en ce qui concerne les infrastructures et les équipements, les logements construits et les grandes plantations réalisées (Tape S.P, 2011, p.55 ; Bayeba M.C, 2016, p.27). L'ouverture et le désenclavement de la région du Sud-ouest par la création de routes bitumées et de pistes ont été palpables. Ces deux éléments de structuration de l'espace ont permis non seulement de relier cette zone aux autres régions du pays, mais ont été aussi le point de départ de l'infiltration des hommes.

Luzon J, (1985, p.83) affirme que de ces migrants, ce sont les exploitants forestiers qui ont apporté une part importante à cette ouverture en construisant de nombreuses pistes forestières indispensables à la coupe et à l'évacuation du bois de grume.

En outre, la présence du port a fait de San-Pédro un lieu de prédilection d'innombrables activités économiques, celles-ci ayant apporté des transformations indéniables dans la ville de San-Pédro et ses périphéries (Sika G.L, 2011, p.22). L'essor de ces activités économiques (portuaires, industrielles, agricole, halieutique, touristique, etc.) a procuré des revenus substantiels aux populations (Ogou A.W et Bidi T.J, p.115 – 117). Cela dit, cette opération a contribué à faire de la ville de San-Pédro le second pôle économique du pays, le premier port exportateur de cacao au monde, et une ville connectée à la métropole abidjanaise.

Autrement, l'une des missions de cette société d'État en matière touristique était de modifier considérablement le milieu urbain dans lequel s'insère ce secteur, notamment dans les villes de Sassandra, San-Pédro, Grand-Béréby et Tabou. Des supports et équipements touristiques ont donc été construits, et la région comptait en janvier 1998, 15 grands réceptifs dont plus de la moitié était localisée à San-Pédro (Aphing-Kouassi G, 2001, p.43).

Certes, l'ARSO a le mérite d'avoir bâti un second pôle économique. Cependant, l'ensemble des actions visant à réduire les inégalités (financement, constructions, installations, empreintes, formes) n'ont pas pu atteindre les objectifs. Tape S.P, (2011) précise à ce titre que le processus de littoralisation articulé autour de l'ARSO devant permettre une animation et une structuration du développement autour des villes littorales du Sud-ouest n'a pas été une réalité, et ces villes sont quand même restées marginales au détriment d'Abidjan.

Hormis ces effets positifs, ce projet a grandement contribué à la dégradation du milieu naturel du Sud-ouest ivoirien. Il est important de souligner que ses implications dans le processus de destruction de la majeure partie du patrimoine forestier de la région sont perceptibles, et la réalisation de grands programmes agro-industriels qui a nécessité des coupes à blanc sur des milliers d'hectares a été l'une des causes (Wadja J.B, 2013, p.111). De même, les disparités de cette politique sont visibles au plan spatial. Cette politique a créé des inégalités, car les efforts d'investissements ont été déployés essentiellement sur San-Pédro et son port, laissant pour compte les autres villes. Concrètement, ce sont les départements de Soubré et San-Pédro qui ont le plus bénéficié des programmes de l'ARSO à travers la création de grandes superficies de café - cacao. Les départements de Tabou et Sassandra sont restés pauvres en raison des faibles investissements.

Cette disparité entre l'Est et l'Ouest de la région n'est pas due au manque de dynamisme des autochtones. Mais plutôt au laxisme de l'ARSO qui a privilégié le territoire où il y a plus de migrants allochtones, politisant ainsi l'exécution des projets dans le Sud-ouest (Tahoux T, 1993). Dans le programme ARSO, on a prévu des plantations « clé en mains » à tous les migrants qui ont participé à sa réussite. C'est ainsi que les étrangers ont bénéficié de cette opportunité et sont devenus des propriétaires terriens au même titre que les autochtones. Le droit d'usage qu'ils exploitaient s'est transformé au fil du temps à un droit de propriété, multipliant les risques de conflits (Koffié-Bikpo C.Y et Adaye A, 2015, p.11). Au niveau environnemental, figure l'épineux problème de la gestion des déchets solides ménagers, et de la détérioration du cadre de vie (Brou H.S *et al* 2016, p.216). En suivant Ibo G.J et Leonard E, (1994, p. 28- 30), il apparaît avec évidence que cette situation s'est davantage dégradée sous la pression d'un courant migratoire devenu incontrôlable, entraînant une rupture de l'équilibre socio-écologique. Une dégradation rapide de l'espace forestier et une utilisation et exploitation intense et abusive des ressources naturelles littorale dans presque toute la région. L'afflux important de migrants en raison des chantiers ouverts par 1'ARSO et des politiques de planification actuelles continue à accélérer la présence d'habitat précaire en marge de la ville planifiée.

En effet, l'initiative principale de l'ARSO étant la création de la ville de San-Pédro et ses alentours, elle a servi d'appui au projet de création de pôle de développement par la construction du port et d'unités industrielles. Chose qui a favorisé une vague d'immigration, pionnière de colonisation agricole engendrant ainsi une recomposition ethnoculturelle de l'espace et une pression sur les ressources et les équipements (Tape S.P, 2011, p.32).

Cette pression fut d'autant plus vive que les aires protégées ont été progressivement infiltrées et grignotées menaçant leur équilibre actuel.

En outre, cette pression anthropique a contribué à l'étalement de la ville en dehors de son site originel vers les zones dangereuses des périphéries augmentant la vulnérabilité côtière (Traore K.M, 2016, p.16).

Ces populations non seulement s'exposent aux aléas physiques (risques d'inondation, d'érosion et de mouvements de terrain), mais aussi à la dégradation du cadre de vie et des conditions de vie précaires du fait d'un déficit en investissement local. Ce fut en effet une erreur pour l'autorité de considérer que la population urbaine s'ajusterait à l'état d'exécution des planifications (Kouassi K.H, 2015, p.28).

C’est pourquoi la conjugaison de la pression démographique et des incertitudes climatiques est incontestablement un facteur important de vulnérabilités et de risques notamment avec l’exacerbation des perturbations dues aux changements climatiques, le recul du trait de côte, l’invasion d’eau marine, l’élévation du niveau des mers, l’oxydation par le sel marin, etc. (Rocle N, 2017, p.20 ; Koffié-Bikpo C.Y, 2008, p.197 ; Alla D.A, 2008, p.224). Sur le plan portuaire, après l'ouverture du port de San-Pédro, on note un fossé au niveau de la structuration de l'espace et du trafic entre les deux ports. Bien que le trafic global import-export au PASP soit passé de 1.390.614 tonnes en 2015 à 4.095.633 tonnes en 2019 (PASP, 2019), le développement économique ne s'est pas produit comme celui d’Abidjan. Les migrations littorales au Sud-ouest alimentées par l’opération ARSO ont engendré d’autres mutations profondes dont les principaux marqueurs sont les conflits d’usages et les cohabitations difficiles (surtout entre autochtones et étrangers) autour des mers et du port. Dans son opérationnalisation, l’ARSO a largement ignoré le fait autochtone en tant que réalité démographique, économique, sociologique et historique (Ousmane D, 2008, p.80). C’est pourquoi la différence des valeurs, des us et coutumes dans l’occupation de ces côtes ivoiriennes, et dans leur urbanisation a souvent créé le fossé entre développement et cohésion sociale.

De ces éléments d’analyses, les effets de la littoralisation au Sud-ouest au lendemain de l’ARSO témoignent d’un effort de régulation et de renouvellement des approches de gouvernances territoriales de la part des collectivités locales. Réalité qui les contraint bien évidemment au défi d’une gestion durable à la fois curative et préventive du littoral (Sika G.L, 2011, p.21).

À l’instar des grandes villes du monde, le Sud-ouest ivoirien qui est la résultante de la volonté manifeste des politiques de l’aménagement du territoire ivoirien, connaît de nombreux problèmes malgré la volonté des pouvoirs publics. Ainsi, quatre décennies après l'avènement de l'ARSO et trois décennies après la fin de sa mission, plusieurs interrogations se font jour, car il semble que les dynamiques enregistrées n’ont pas permis d’atteindre les objectifs escomptés (Schwartz A, 1973). Dans les faits, en se tournant vers l’objectif assigné aux programmes institutionnels, les réalisations du projet sur le terrain et les résultats obtenus, il existe un grand décalage. Et les résultats de ces initiatives semblent être mitigés au regard d’une forte urbanisation, anthropisation et dénaturation des côtes ivoiriennes. C’est à juste titre que les travaux de l’atelier de l’aménagement déroulé en 2021 à San-Pédro ont mis l’accent sur la consolidation d’une nouvelle aire métropolitaine à San-Pédro en relation avec les activités côtières existantes et les villes de proximité.

Un projet qui demande une réflexion à différente échelle dans la mesure où la ville est fortement ancrée par son histoire dont les dynamiques et connexions s'étendent du local au global. Ces problèmes urbains observés au Sud-ouest, tout comme dans l'ensemble des pays côtiers, pour la plupart, nécessitent de nouvelles approches de gestion de la ville.

2.5 Les politiques publiques dans la gestion du littoral : bilan et résultats

Les milieux littoraux, de par leur forte attractivité et anthropisation, occupent aujourd'hui une place de plus en plus croissante dans les discours des politiques et des citoyens. Ces derniers en raison des multiformes de littoralisation et d'urbanisation offrent un condensé de problèmes en termes de relations Développement/Environnement, avec souvent pour conséquences la défiguration des paysages naturels et la rupture de l'équilibre socio-économique et culturel mettant ainsi en péril les perspectives du développement durable qui sont engagées (Hakkou M, 2012, p.13). Pourtant les politiques favorables à la littoralisation et à l'urbanisation sont à la fois facteurs de développement socio-économique (création d'emploi, de socialisation, de loisirs, etc.), mais aussi sources de menaces socio-écologiques. C'est donc à juste titre qu'à partir des conférences internationales engagées sur les enjeux des littoraux depuis les années 1970 (Cadoret A, 2006, p.11), l'aménagement de l'espace littoral a pris une dimension sociale et scientifique importante dans les réflexions d'aménagement et de gestion du littoral (Choblet C, 2005, p.20 ; Rocle N, 2017, p.38).

La Côte d'Ivoire, pays côtier, n'est pas exceptée dans la mesure où le processus de littoralisation dans les villes du pays influence profondément l'urbanisation et reconfigure l'évolution du territoire**.** Si pour l'UNESCO, (2006) le caractère vulnérable des populations qui habitent les régions côtières représente un défi supplémentaire pour les autorités de ces territoires, alors il est important de repenser ces stratégies de gouvernance. Ainsi, la question actuelle des littoraux, que cela soit à l'échelle mondiale ou locale nécessite que l'on définisse des perspectives nouvelles et durables qui passent nécessairement par un bilan des politiques déjà mises en œuvre et par le renouvellement des acteurs et des actions selon les formes d'urbanisations et les réalités de l'échelle à laquelle nous sommes situées.

Concrètement, ces dernières années, le littoral a été l'objet de plusieurs initiatives à travers de nombreux pays. Et les outils développés dans le cadre des différents projets ou plans d'action de planifications préétablies se sont adossés sur les réalités urbaines des espaces.

Par exemple, la multiplication des activités en mer a permis la création des Aires marines protégées et l'essor des questions écologiques qui depuis les années 2000 sur la scène internationale a favorisé un développement rapide et une planification spatiale marine dans les pays côtiers (Desse M et Legé R, 2019, p.2). C'est le cas de la France, où le littoral a été l'objet de mise en œuvre de plusieurs politiques publiques de protection, de conservation et d'aménagement du territoire. Dès lors, le rivage a été régulé par un statut d'espace protégé découlant de la mise en place du réseau d'aire marine protégée au point où plus l'on s'approche de la côte, plus le niveau de protection est élevé (Guyonnard V, 2017, p.10). Toujours au compte de ces politiques et activités littorales en France, selon le Rapport du SDDF[5] , on note un bon nombre d'initiatives, entre autres, le projet DATAR en 1958, le conservatoire du littoral en 1975, la convention de Montego-Bay en 1982, la loi littorale en 1986, la directive « Habitats-faune-flore » en 1992, l'agence des aires marines en 2006, la grenelle de la mer en 2008, les directives Oiseaux. Ces différentes initiatives avaient pour buts principaux de sensibiliser le public, de définir la transversalité et la pluridisciplinarité des concepts, l'expérimentation des espaces et l'élaboration des démarches de gestion intégrée des zones côtières et portuaires. Ainsi, de ce catalogue d'initiative, il a donc fallu plus de cinquante ans aux Occidentaux pour gérer et anticiper les urgences sur les territoires littoraux. Par ailleurs, en milieu méditerranéen, plusieurs politiques ont été aussi mises en place pour préserver et protéger l'espace marin. Il s'agit notamment de la Convention de Ramser et de Barcelone (CARASP, 2003).

En Afrique, les décideurs ne sont pas restés sceptiques, à l'instar des pays de l'Afrique de l'Ouest. Ils se sont réunis à Abidjan du 16 au 23 mars 1981 pour une convention afin de trouver des solutions aux multiples problèmes écologiques et marins des zones côtières par la définition d'un cadre juridique (Ogungui A, 2016).

Ces différents mécanismes ont permis d'accélérer les différents processus de régulation des côtes des pays membres et de circonscrire les aires marines protégées. La carte 16 présente la répartition des aires protégées des villes de l'Afrique de l'Ouest.

[5] Séminaire du département des conservateurs de France

Carte 16: Répartition des aires protégées des villes littorales de l'Afrique de l'Ouest

Source : IGN, 2022

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

En Côte d'Ivoire, depuis 1969, l'État a adhéré à de nombreux projets, accords, traités et conventions dans le domaine de l'environnement côtier tout en développant les capacités institutionnelles et juridiques viables (Kablan N et Pottier P, 2008, p.250). Une politique trilogique qui comprend la signature de 25 conventions et protocoles[6] de 1938 à 2003, l'instauration d'un cadre institutionnel qui s'est concrétisé par la création de plusieurs structures en charge des questions marines et environnementales (CIAPOL, ANDE, CRO, LANEMA, BEIE, CNTIG, BNEDT, SODECI, ONG, etc.) , l'adoption du PNAE et l'association des populations aux activités de gestion de l'espace (voir Annexe 4).

Ces éléments de perspectives environnementales sont autant d'outils pratiques qui achèvent de convaincre que l'État ivoirien s'est engagé dans la protection des zones côtières. Dans cette veine, un récapitulatif des différentes conventions signées par l'État est mentionné dans le tableau 20.

[6] Voir annexe 4

Tableau 20: Différentes conventions signées et politiques adoptées par la Côte d'Ivoire de 1938 à 2015

Années	Politiques / Conventions	Échelles	Objectifs
1938	Convention de Londres	International	Protection de la faune et la flore
1967	Convention de Londres	International	Pollution des eaux
1968	Autorité Régionale pour l'Aménagement du Sud-ouest (ARSO)	Local	Régionalisation en équilibre du Sud-ouest ivoirien
1969	Convention d'Alger	Continental	Conservation de la nature
1972	Convention de Rio	International	Conservation des thonidés de l'Atlantique
1982	Convention d'Abidjan	Régional	Mise en valeur du milieu marin de l'Afrique de l'Ouest
1984	Convention de Montego- Bay	International	Droit de la mer
1986	Convention de Londres	International	Pollution des eaux
1992	Convention de Vienne	International	Pollution des eaux du Golfe de Guinée
2015	Plan National de Développement (PND)	National	Aménagement durable
2015	Plan Stratégique de Développement Régional (PSDR)	Local	Aménagement durable et développement de la région du Sud-ouest ivoirien

Source : *Lecture, Entretiens semi-directifs, Rapport d'activité*

Par ailleurs, aujourd'hui, le constat est très amer. L'ARSO et le PSDR de San-Pédro bien qu'ayant constitué l'ensemble des politiques de développement jamais connu en Côte d'Ivoire, les résultats de ces gigantesques projets combinés à celui du jeu institutionnel actuel restent mitigés au regard du fossé existant entre les objectifs assignés aux projets et les réalisations de ceux-ci. Comme conséquence, dans le pays qui est porté par les promesses de la mer, de la pêche, et des activités touristiques, encore plusieurs villes côtières se cherchent de nouvelles perspectives de développement (Dembélé O, 2008, p.81). Et celles du Sud-ouest éprouvent de nombreuses difficultés et leur niveau de participation à l'économie régionale, voire nationale, présente des incertitudes à divers niveaux (Tape S.P, 2011, p.55).

En somme, la gestion durable des villes littorales doit dépendre principalement des activités offertes et de la réglementation qui autorise ou non certaines activités selon les lieux. Et si la réglementation a longtemps été du ressort de l'État, on observe une prise en main de cette réglementation par les pouvoirs locaux depuis une dizaine d'années dans les villes secondaires. Le Sud-ouest ivoirien n'est pas épargné de ce nouvel ordre territorial. Dès lors, quelles politiques peuvent être mises en œuvre pour la gestion durable de ces littoraux ?

2.6 Quelles actions et politiques pour une gestion durable des littoraux ?

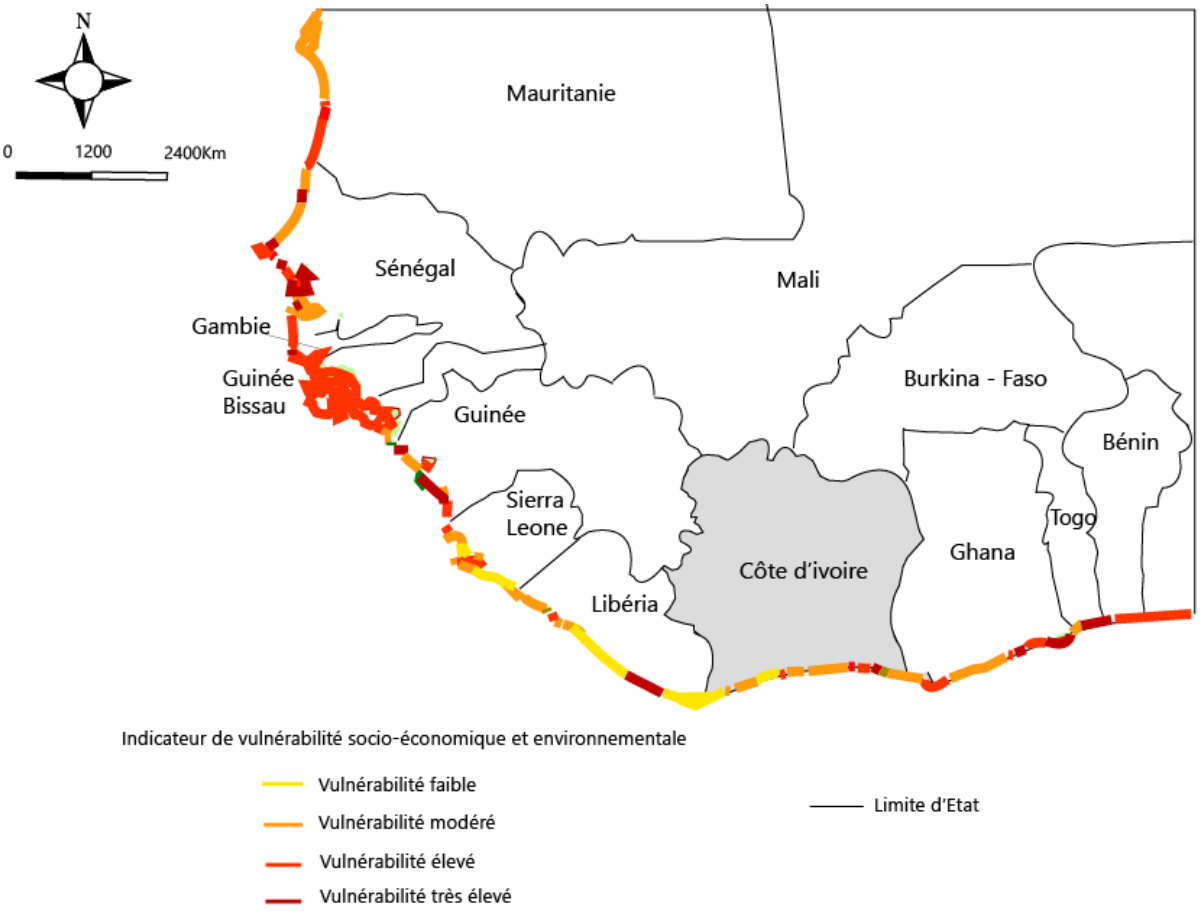
Face à un éclatement géographique et sectoriel des compétences, l'idée d'une nécessaire gestion intégrée est apparue pour remédier aux problèmes des espaces littoraux, d'où la gestion intégrée et durable des côtes s'impose comme solution rigoureuse et efficiente, pour la situation actuelle, où le rôle des collectivités locales doit s'orienter de plus en plus vers la gestion harmonieuse et équilibrée de ces espaces (Hilal A, 2016, p. 96). Dans ce même ordre, plusieurs perspectives sont dégagées par N'gongang E, (2012, p.25) pour une conservation de l'écosystème et pour gérer durablement la zone côtière ; il s'agit entre autres de l'harmonisation du cadre institutionnel, de leur mise en œuvre effective, de l'opérationnalisation des instruments juridiques nationaux, de la promotion des initiatives de coopérations plus intenses entre les pays et la mise en application d'un plan d'action de surveillance de la zone maritime et côtière. La mise en exergue de ces actions doit se faire rationnellement et selon l'intérêt général et collectif, car les politiques et les plans de gestion des ressources en eau sont susceptibles d'affecter les intérêts des différentes catégories d'usagers et d'acteurs institutionnels qui peuvent générer ou accentuer des désaccords, tensions et conflits (Rinaudo J.D, 2012, p.22).

Dès lors, les propos de Rivière-Honegger A, (2008, p.25) viennent à point nommé quand elle affirme que les démarches de la gestion intégrée se réfèrent à deux concepts que sont la conservation, qui désigne la gestion prudente et mesurée des ressources et le développement durable, qui assure la gestion pour les générations futures. À l'heure actuelle où le terme « développement durable » est dans tous les discours, la question de la durabilité des ressources et de leur gestion intégrée fait objet de nombreux questionnements et débats. Dans ce contexte, Hugo C *et al* (2013, p.8) distinguent deux types de gestion en fonction des acteurs ; la gestion directe dirigée par les collectivités et la gestion mixte dirigée par tous les acteurs. L'application et la mise en œuvre de ces initiatives de gestion intégrée doivent aboutir à une gestion écologiquement durable, économiquement équitable, socialement responsable et adaptée aux réalités culturelles (Parlement européen et Conseil, 2002). Dans le même sens, Longuepée J et Petit O, (2007, p.21) rappellent que ce processus qui vise à maximiser les choix à long terme privilégiant les ressources et les usages raisonnables et raisonnés, apparaît également comme l'instrument privilégié de développement durable, « éco-socio-système » qui favorise le développement et la gestion coordonnée de l'eau, des terres et des ressources connexes en vue de permettre de manière équitable le bien-être économique et social, sans pourtant compromettre la pérennité des écosystèmes vitaux.

Selon Daligaux J, (2003, p.6), à partir de l'exemple français, ces initiatives peuvent avoir une portée importante et considérable, car elles pourront faciliter des changements radicaux et impérieux dans la mesure où elles permettront en premier lieu de stopper l'artificialisation et la densification d'un littoral dont beaucoup s'accordent à dire qu'il est depuis longtemps saturé et ses paysages bien assez dégradés. En second lieu, elles favoriseront le blocage du foncier littoral qui va accélérer un nouveau déversement urbain vers l'arrière-pays qui participera au rééquilibrage des territoires régionaux. L'opérationnalisation de toutes ces perspectives doit passer par une multiplication des campagnes d'informations et de sensibilisations à la télévision et dans la presse à l'instar des littoraux antillais et français (Desse M, 2005, p.14).

En Afrique de l'Ouest comme en Côte d'Ivoire, au regard de l'envergure de l'urbanisation littorale, des problèmes marins qu'elle suscite et des enjeux qui les accompagnent, l'aménagement du territoire et la gestion durable des ressources du littoral ivoirien nécessitent une démarche globale et partenariale des territoires côtiers. Il s'agit en permanence d'inventorier les dysfonctionnements, de faire une cartographie des espaces critiques afin d'agir par ordre de priorité. À l'échelle du Sud-ouest ivoirien, l'idéal serait que le port de San-Pédro et les politiques qui se greffent autour ne puissent pas porter les germes de disparités régionales (Bayeba M.C, 2016, p.28). Ces nouvelles approches dans une vision prospective pourraient aboutir in fine à la définition d'un indice de vulnérabilité globale des villes du littoral ouest-ivoirien. Cet indice faciliterait une comparaison du niveau de vulnérabilité des villes côtières entre elles d'une part, et entre le littoral et le reste du territoire d'autre part (Traore K.M, 2016, p.308, p.310). Sur la base des schémas directeurs existants, les résultats montrent que le taux de vulnérabilité ou de criticité des villes littorales ivoiriennes et celles du Sud-ouest sont faibles. La carte 17 présente l'état de vulnérabilité des villes littorales de l'Afrique de l'Ouest.

Carte 17 : Vulnérabilité socio-économique et environnementale des littoraux de l'Afrique de l'Ouest en 2020



Source : IGN, 2022 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

L'ensemble de ces prévisions doivent s'appuyer à la fois sur des projets locaux, des politiques nationales et régionales, en tenant compte des discours et des aspirations des acteurs (décideurs, populations, institutions internationales, etc.), car la juxtaposition des approches individuelles est souvent contradictoire. À bien des moments, on ne saurait produire dans ce contexte une régulation efficace (Kablan N et Pottier P, 2008, p.249 - 250). Mame M.B.C, (2021, p.61), dans le prolongement de ces actions rappelle que la nécessité de promouvoir plusieurs territoires de convergence économique urbaine peut concourir sur le long terme à l'émergence de réseaux de villes variées sur lesquels peut s'adosser une politique active de développement territorial, car les villes secondaires constituent des opportunités pour l'intégration régionale.

En tout état de cause, la durabilité de ces approches visant un développement équilibré de ces territoires urbains exige des actions en amont sur les facteurs des inégalités, afin de réduire les vulnérabilités et les risques sous-jacents.

Si tel est le cas, il est donc important, voire impératif, de cibler les différents acteurs clés et de redéfinir les cibles potentielles pouvant intervenir ou participer à la mise en place de ces politiques parce que si les activités et les acteurs sur le littoral sont nombreux et se chevauchent, il est nécessaire qu'une coordination et concertation soient développées (Pognonec A, 2016, p.33).

L'ARSO prématurément dissoute en 1980 n'a pas pu atteindre les objectifs, et les plans d'aménagement des territoires actuels sont parfois bouleversés par le modèle de littoralisation. Il ne s'agit pas de faire aujourd'hui l'exhaustivité de tout ce qui a été programmé et réalisé ou non réalisé, mais d'aller à l'essentiel en faisant un diagnostic sommaire pour tirer les conclusions concernant l'aménagement du territoire et les volontés d'équilibres actuelles (Kouakou N.N, 2014, p.121, p.139). À ce propos, il ne faut pas occulter que le repérage des principaux acteurs (intervenants, bénéficiaires, participants, etc.) dans ces grandes lignes du développement souhaité demeure un principe de base pour l'opérationnalisation de celles-ci.

2.7 Quels acteurs pour une régulation des littoraux ?

Le bilan de la loi littorale de la république française de septembre (2007, p.20) propose les différents acteurs pouvant intervenir efficacement dans la gestion durable du milieu littoral qui est un site complexe, ambigu et qui est compris entre deux milieux ; terre et mer. Nous retenons de ce bilan que la gestion de cet espace relève de deux gestions distinctes par des acteurs bien définis selon des règles différentes. D'une part, la gestion de la partie terrestre assurée par des acteurs qui utilisent des instruments de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. D'autre part, la gestion de l'espace marin, espace public où les ressources appartiennent à tous, où l'équilibre entre les usages relève essentiellement des usagers eux-mêmes où différents métiers cohabitent sur des règles souvent non écrites. Que nous soyons sur l'espace terrestre ou marin, tous doivent s'impliquer dans la gestion des milieux côtiers et le rôle des autorités publiques territoriales doit être indissociable de celui des acteurs professionnels et privés pour la gestion rationnelle de la zone littorale (Pognonec A, 2016, p.33). La gestion intégrée doit être appréhendée comme un processus dynamique qui réunit gouvernement et société, scientifiques et décideurs, intérêts publics et privées en vue de la préparation et de l'exécution d'un plan commun de protection de développement des systèmes et ressources côtières.

Par exemple, sur le littoral des Antilles françaises, les acteurs du littoral sont nombreux à savoir les marins pêcheurs, les acteurs du tourisme, les associations, les administrations, les affaires maritimes, les directions départementales, l'office national des forêts, les commissions départementales de vérification qui sont les spécialistes de la gestion et de l'aménagement des littoraux et qui interviennent de concert dans la gestion de l'espace (Desse M, 2005, p.5-10). Ces entités ont pour chacune un rôle bien défini et spécifique et leur capacité à intervenir dans la protection et la meilleure gestion du littoral est variée selon l'intensité des pratiques de l'acteur isolé, du groupe professionnel, de l'association et du gestionnaire représentant l'élu (collectivités) ou l'État.

En Côte d'Ivoire, en général et au Sud-ouest en particulier, la gestion durable des villes côtières est assurée par les collectivités territoriales, les réseaux d'acteurs portuaires et la police maritime qui en assurent à la fois la gestion terrestre et maritime. Toutefois, aujourd'hui, force est de reconnaître que le Sud-ouest peine à assumer son rôle, et la ville d'Abidjan garde encore toute son attractivité aussi bien pour les hommes que les activités (Kablan N,H, 2008, p.89). En tenant compte des dynamiques sur le littoral-ouest ivoirien, nous sommes amenés à suggérer que la conservation de ce site doit être l'apanage de tous les acteurs intervenants sur cet espace, notamment les populations qui sont faiblement associées.

Si l'histoire de la formation des différentes localités du littoral ouest ivoirien et leur urbanisation est essentiellement liée à des vagues de migrations successives de populations venues de différentes contrées (Aphing-Kouassi G, 2001, p.126), appartenant à des aires culturelles diverses de l'espace ivoirien (Mandé, Voltaïque, Akan et Krou) ou sous régional, il n'est pas anodin de penser le territoire avec ces populations. Sur ces considérations, il est indéniable que les politiques doivent tenir compte des valeurs de ces peuples dans la mise en œuvre des initiatives et grands projets de développement. D'ailleurs, les actuels enjeux de gouvernance à San-Pédro sont intimement liés à la genèse de la ville et trois grandes recommandations ont été exprimées par la municipalité. Penser une vision de développement territoriale en cohérence avec le port. Engager une animation des instances de coordination et de collaboration existantes. Développer un marketing territorial partagé et coordonné (Périssol A *et al*, 2021, p.16). De tout ce qui précède, pour terminer, nous pouvons affirmer qu'en Côte d'Ivoire, notamment au Sud-ouest, la gouvernance urbaine doit être bien appréhendée dans son contexte actuel afin d'être réorganisée et redéployée sur l'ensemble des villes côtières de la région.

Conclusion du Chapitre 2

En conclusion, il convient de retenir que les différents résultats sur les paramètres et indicateurs de la migration ainsi que de la gouvernance qui concourent à comprendre les villes secondaires littorales sont complexes. Ces villes qui sont à la fois des espaces d'eaux douces et salées, de terre et mer, et de fortes influences sont de nature même à fédérer de nouveaux enjeux, questionnements, des connaissances nouvelles, et des réflexions prospectives. En raison de leur relativité et de leur subjectivité par rapport à l'espace, la littoralisation n'est pas uniforme et relève de caractère spécifique. La focalisation sur le littoral, comme objet d'étude, ajoute bien sûr de la complexité à son étude ; complexité résultant aussi des pressions démographiques, sociales et économiques considérables et croissantes qui s'exercent dans les zones côtières (Ferrari S et Point P, 2003). Dans les prochains points de notre thèse, nous tenterons d'articuler éléments de gouvernance et littoralisation dans les villes du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Conclusion de la première partie :

L'examen critique de la littérature nous a permis de cerner la littoralisation comme une thématique complexe. La littoralisation comme sujet et objet d'étude a été traitée par de nombreux auteurs en sciences sociales, notamment en géographie. Toutefois, l'analyse de cette question est restée centrée autour de son aspect physique et naturel. L'approche humaine des études sur l'espace littoral est très récente et reste très faible. D'ailleurs, si l'on aborde la question du littoral en tant qu'objet des sciences sociales, c'est sans doute parce que les sciences naturelles ont permis son objectivation (Coëffé V *et al,* 2014, p.33). Toute la complexité liée à cette problématique justifie la difficulté à étudier ce phénomène dans son évolution, sa dynamique et ses impacts. Selon les écrits existants sur lesquels nous nous sommes appuyés pour mener la réflexion de cette première partie de notre thèse, nous soulignons que sur le plan théorique, les concepts liés à l'étude de la littoralisation ont été abordés pleinement, mais sont loin de faire l'unanimité. Ne faisant pas l'objet de consensus dans le monde des chercheurs, les termes fondamentaux de la question, dans notre thèse, ont été définis, perçus et utilisés en fonction de l'échelle, de l'étude et de ses enjeux scientifiques.

Sur le plan pratique, les travaux sur la littoralisation n'ont pas permis de dégager une spécificité commune au phénomène. Les raisons qui expliquent cette forte controverse sont liées, d'une part aux problèmes de méthodologie, d'échelle et des rapports des hommes avec l'espace qui diffèrent d'un milieu à un autre. D'autre part, la mondialisation, la croissance démographique, et tous les phénomènes dynamiques de nos sociétés qui influencent les littoraux sont autant de raisons qui expliquent la caducité rapide de certains travaux.

À ce titre, il semble que les méthodologies classiques de la description du phénomène et de l'explication de ses impacts doivent connaître de nouvelles approches. C'est d'ailleurs à ce niveau que, pour étudier la littoralisation dans sa genèse, son évolution, sa dynamique et ses impacts, nous avons utilisé la méthode par grappe qui prend en compte socialité, temporalité et spatialité. Au niveau de notre zone d'étude, la synthèse des travaux déjà effectués nous a permis de relever des insuffisances sur certains aspects notamment, les effets réels de la littoralisation sur l'urbanisation et sur les enjeux de développement qu'elle implique. Ces insuffisances relevées et les aspects n'ayant pas été traités au Sud-ouest en disent long sur l'ambition d'étudier cette problématique dont le champ d'analyse reste en construction. Ainsi, à la lumière de ce bilan critique, dans la perspective de recherche d'information nouvelle, cette thèse ne fera pas dérogation à la règle scientifique. Elle se veut être plutôt un apport aux connaissances du littoral-ouest ivoirien et outil nouveau pour un aménagement efficient des villes secondaires.

Partie 2 : De la gouvernance urbaine à la littoralisation des villes du Sud-ouest ivoirien

Introduction de la seconde partie

Dans le processus de mise en place de l'urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire, les actions des pouvoirs publics ont été fondamentales. Ces politiques urbaines qui ont été développées interviennent avec grand intérêt dans une large perspective d'aménagement du territoire et de gestion durable des villes.

Considérés comme le fondement même de l'évolution des villes de la région de San-Pédro, les différents secteurs économiques et les types d'urbanisations orchestrés sont le résultat de ces actions. En revanche, l'outil institutionnel dans ses approches et dans son opérationnalisation n'est pas sans reproche. Elle est parfois jalonnée d'échec dont l'identification des facteurs ayant permis d'aboutir à ces imperfections nécessite d'être mis en lumière. Dans ce contexte, cette seconde partie de notre travail s'articule autour de deux chapitres. Cette partie tente de faire le point des politiques publiques afin que celles-ci, dans leur vision sur le long terme, puissent être amenées à mieux répondre aux attentes de la population et, en priorité à réduire les contrastes socio-économiques et les inégalités observées qui ont des impacts non négligeables.

Partant de cette perspective, dans le chapitre 3, il nous a paru opportun de revenir sur les politiques publiques qui ont été les moteurs de la littoralisation. Les grandes articulations de ces politiques, en partant des objectifs, des modes de financement à leur mise en œuvre, sont les grands axes qui ont été traités dans ce point.

Après un bilan et l'identification des défis en termes de planification, le chapitre 4 permet de développer plus longuement les enjeux actuels de la littoralisation à partir d'une analyse sur les formes de littoralisation, sur les types d'activités qui ont été développés, leur rapport avec l'espace, sur les acteurs, les modes d'habiter et les modes de territorialisation qui contribuent à urbaniser l'espace.

Chapitre 3 : *Le Sud-ouest ivoirien : Quand le jeu institutionnel produit du territoire et alimente la littoralisation*

Le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire s'étend sur 170 kilomètres le long de la côte Atlantique et sur 50 kilomètres de largeur du Nord au Sud. Cette zone couvre une superficie de 28.095 $km^{2,}$ soit 8,7 % du territoire national. Les villes du Sud-ouest, disposant de signatures spatiales et des niveaux d'urbanisations très différents, elles ont en commun une histoire institutionnelle liée au projet de régionalisation pensé par les pouvoirs publics. Concrètement, elles doivent leur évolution aux politiques de planification qui ont été initiés depuis 1968. Dans cette optique, au regard des empreintes actuelles de l'urbanisation régionale, il s'avère important de poser les questions pour savoir : quelles sont les caractéristiques physique et territoriale du Sud-Ouest ivoirien ? Comment les politiques publiques sont-elles implémentées ? Quelles sont les politiques de planification qui ont été opérationnalisées ? Comment ce territoire a-t-il été mis en valeur ? Quelles sont les limites de ces politiques ? Quelles sont les politiques publiques qui sont en cours ? L'objectif de ce chapitre est de rendre compte de la naissance du territoire et de son évolution, en nous replongeant dans une approche descriptive des singularités de ce littoral pour montrer son attractivité et ses potentialités. Par la suite, il s'agira dans une dimension géo-historique de montrer les types de gestion de la ville à travers les modes de gouvernance et les outils de planification.

3.1 La gouvernance au Sud-ouest ivoirien : un moteur de la littoralisation

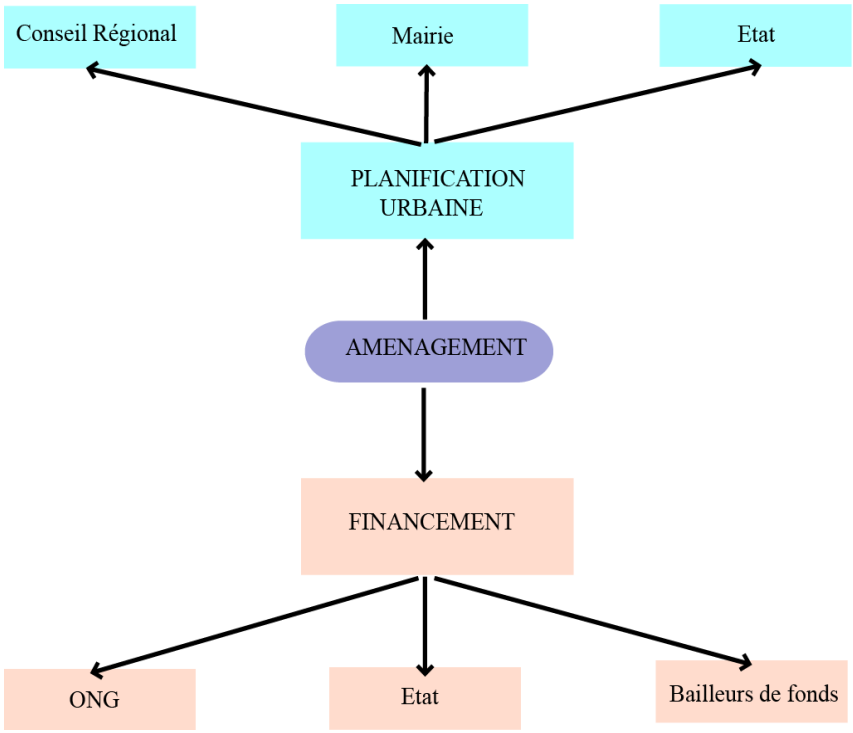
La question du développement des petites villes répond à des principes simples : la planification, la gouvernance et le financement (Milhaud S, 2013, p.159). Dans la région de San-Pédro, la gouvernance s'appuie sur deux types de gestion : la gouvernance maritime et la gouvernance terrestre. Ces types de gestion de la ville ont pris forme à l'issue de la politique de décentralisation et de déconcentration urbaine conduite par les autorités nationales depuis les années 1960. Ainsi, la gestion administrative de la région se subdivise en plusieurs échelons. Les régions sont placées sous l'autorité d'un préfet de région ; les départements placés sous l'autorité d'un préfet de département ; les sous-préfectures sont administrées par un sous-préfet, et les villages sont placés sous la responsabilité des chefs de village. À l'instar de toutes les villes ivoiriennes, celles du Sud-ouest sont dotées de mairies locales gérées par un maire élu par la population et des conseils régionaux dirigés par un président du conseil régional également élu. En fonction du mode de gouvernance, ces acteurs ont des missions bien définies.

3.1.1 Les acteurs de la gouvernance locale et les modes de gestion de la ville littorale

Des deux modes de gouvernance urbaine qui existent, il faut noter que la gestion terrestre est celle qui part du territoire proche de l'arrière-pays aux bordures de l'océan. Quant à la gestion maritime, elle est celle qui part des bordures de l'océan à la ZEE. De ces modes de gestion assez distincts, la mission assignée aux différents acteurs est quasi différente et relève de spécificités propres à chaque gestionnaire et à son mode de gouvernance.

D'une part, la gestion terrestre qui prend en compte la ville et ses composantes (infrastructures, services, etc.). Bien évidemment, ce mode de gouvernance répond aux besoins de planifications urbaines et d'aménagement du territoire. Ce type de gestion s'inscrit dans le principe de décentralisation et de déconcentration encadré par les lois N°78-07 du 9 janvier 1978 et N°80-1182 du 17 octobre 1980 qui autorise le transfert de compétences et de pouvoirs aux acteurs locaux pour définir les actions de protection et de gestion de la ville. Aussi, il est commandé par la mairie, le conseil régional et la préfecture. Ces collectivités qui sont épaulées dans leur tâche par les différents ministères qui se sont rapprochés d'elles par l'installation des directions régionales, départementales et locales.

Figure 15 : Articulation de la gouvernance terrestre de la ville littorale



Source : *Entretiens semi-directifs, 2022*

La synergie d'action entre collectivité, détachements ministériels, ainsi que structures privées, semi-privées et/ou parapubliques est l'expression d'un développement territorial en profondeur dans presque tous les domaines. En examinant la figure, nous présentons dans un premier temps les différents acteurs et leurs domaines d'interventions.

Tableau 21: Principales structures urbaines au Sud-ouest

Structures/Entités	Nature	Domaines d'intervention
Mairie	Public	Gouvernance locale, gestion du territoire.
Conseil régional	Public	
Préfecture	Public	
Association de quartiers	Privé	
Chefs coutumiers	Public	
Direction de la construction, de l'urbanisme et du logement	Public	Logements et constructions
SICOGI	Public	
SOGEPHIA	Public	
Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires	Publiques	Sûreté maritime et portuaire, protection des mers et océans.
Police Nationale et Marine Nationale	Public	
Direction du Port Autonome de San-Pédro	Public	Économie portuaire
Direction de l'Hydraulique	Public	Traitement et gestion des cours d'eau, approvisionnements en eau potable.
ONAD	Public	
SODECI	Privé	
ONEP	Public	
Direction du tourisme	Public	Gestion de l'économie touristique
Chambres du commerce et d'industrie	Public	Gestion des activités économiques
Direction de l'environnement	Public	Gestion, protection de l'environnement
CIAPOL	Public	
DREN	Public	Éducation et enseignement
District sanitaire régional	Public	Santé publique
CIE	Privé	Fourniture d'électricité
SODEXAM	Public	Gestion du climat
Ministère d'État, de l'Intérieur et de la Sécurité (MEMIS)	Public	Sûreté, défense et sécurité du territoire
Direction régionale du Ministère du Pétrole et de l'Énergie,	Public	Hydrocarbures
ANADER	Public	Agriculture
INS	Public	Données statistiques de la population
SODEFOR	Public	Ressources forestières
ONG et autres collectifs	Privé	Autres

Source : *Entretiens semi-directifs 2022*

Ce tableau nous permet de savoir qu'en plus du rôle indéniable que jouent les entités de l'État, les ONG, les groupements professionnels, les associations de quartiers, les chefferies traditionnelles et bien d'autres collectifs privés s'engagent aussi dans le développement urbain. Pour mieux opérationnaliser la planification et la gestion de la ville, une importante budgétisation est allouée par de nombreux bailleurs de fonds à ces acteurs. Celle-ci est destinée à faire fonctionner les structures dans l'action publique et dans les prérequis indispensables au développement régional, mieux dans les secteurs clés.

Dans le tableau 22, nous présentons les différents principaux bailleurs de fonds qui interviennent pour le développement du Sud-ouest.

Tableau 22: principaux bailleurs de fonds engagés pour le développement du Sud-ouest

Bailleurs de fonds	Domaines d'action
Fonds International de Développement Agricole	Agriculture
Banque Mondiale	Santé, Éducation, Projet de Développement
Crédit Lyonnais	Programme de Développement
Banque Africaine de Développement	Santé, Infrastructure
Banque Islamiste de Développement	Santé, Éducation, Infrastructure
Banque Ouest Africaine de Développement	Infrastructures (ponts, routes, etc.)
Société Financière Internationale	Projet de Développement
Agence Japonaise de Coopération Internationale	Santé, Infrastructure
Agence Française de Développement	Infrastructures, Éducation, Sécurité
Union Européenne	Santé, Éducation
UNESCO	Éducation
UNFPA	Population, Santé
UNICEF	Santé, Éducation
ONUSIDA	Santé

Source : *MEMIS, 2013*

Les tableaux 21 et 22 permettent de saisir l'importante contribution des structures locales et des bailleurs de fonds dans l'action au développement régional et les efforts qui y sont déployés. Les fonds budgétaires alloués servent non seulement au fonctionnement de ces structures, mais aussi à l'opérationnalisation des projets. Dans l'ensemble, nous pouvons affirmer sans risque de se tromper que le territoire littoral dans sa partie terrestre connaît une gestion efficiente. Dès lors, qu'en est-il de sa partie marine ?

Comme dans toutes les villes littorales qui possèdent une façade maritime en Côte d'Ivoire et qui bénéficient d'une gestion mixte (terrestre et marine à la fois), cette forme de gouvernance, à la base est plus sécuritaire que planificatrice. Toutefois, la ville de San-Pédro présente un cas exceptionnel, car elle dispose d'un port dont une partie de l'activité économique repose sur celui-ci.

Encadré 1: Arrêté de création du Port de San-Pédro

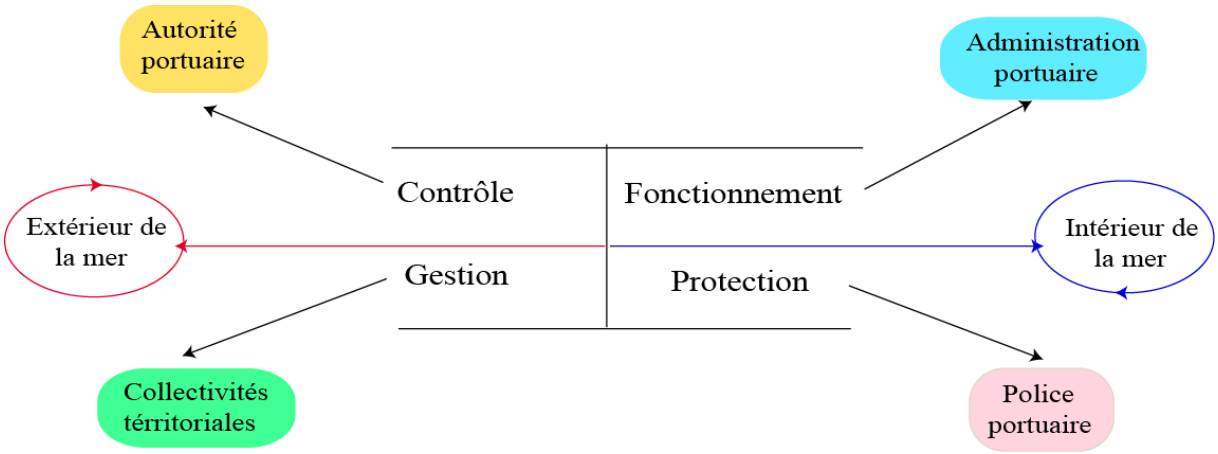
- Loi n° 71-336 du 12 juillet 1971 portant création de l'établissement public « Port de San-Pédro »;
- Décret n°73/476 du 26-09-1973 portant règlement de police du port de San Pédro.
- Arrêté n°392 du 1er février 1977 portant règlement d'exploitation du port de San Pédro
- Règlement spécial d'exploitation du PASP.

Ce faisant, son mode de gouvernance est plus renforcé avec la présence de la direction portuaire (PASP) qui s'invite à la gouvernance de la mer. Dans une perspective de maritimisation de l'économie locale et/ou régionale, cette forme de cogestion territoriale s'inscrit dans le prolongement de la planification urbaine déjà à l'œuvre depuis 1968, qui a eu pour conséquence l'installation d'un dispositif régional favorable à une mise en valeur potentielle de l'espace urbain à San-Pédro et même dans les autres villes littorales de la région. En effet, il faut comprendre que le rôle important du port dans l'espace géographique nécessite une gestion plus adaptée et rigoureuse. De ce fait, en se positionnant comme nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres, comme un point seyant de l'organisation spatiale, et support des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises. Le port de San-Pédro permet à la ville d'associer l'avant-pays et l'arrière-pays, mais aussi de se connecter aux autres villes littorales de la région. Ceci étant, ces formes de jonction entre les espaces que crée le Port, parfois complexe ou délicate, invite à une gestion et protection plus rigoureuse du littoral afin de mieux contrôler l'accessibilité et faciliter une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique. Malgré la distanciation spatiale croissante entre espaces urbains et infrastructures portuaires au niveau local, l'interdépendance fonctionnelle entre les deux demeures parce que le Port de San-Pédro est l'entrepôt des marchandises des échanges commerciaux intérieurs et extérieurs. Le port lie l'arrière-pays national (les villes de Daloa, Bouaké, Korhogo, etc.) et la ville portuaire par un vaste réseau routier.

Pour être performant, le port doit donc faire l'objet d'une bonne planification et la gestion des villes maritimes du Sud-ouest, à l'instar des autres villes littorales s'inscrit également dans la recherche de stratégies urbaines dans la mesure où les dynamiques qu'elles impliquent, engendrent des impératifs socio-spatiaux et environnementaux. Afin de répondre au besoin du développement du port et aux exigences de l'économie de l'arrière-pays, plusieurs entités sont engagées dans la gestion du domaine maritime dans la région de San-Pédro. La gouvernance maritime est ainsi partagée entre collectivités territoriales, administration portuaire et autorité portuaire. Le rôle de chacun s'inscrit dans une logique commune qui consiste à exploiter efficacement et durablement les ressources maritime et portuaire, à anticiper sur les dysfonctionnements, et à orienter les prévisions pour l'évolution économique et infrastructurelle du port.

L'ensemble des actions de ces entités s'articulent autour de dispositifs juridiques et institutionnels permettant d'intégrer le développement du Sud-ouest notamment de la ville de San-Pédro à l'économie nationale et régionale. Il s'agit de protéger et gérer le littoral et les infrastructures portuaires à proximité. De sorte à faciliter son intégration à l'économie mondiale, d'où la gouvernance maritime au Sud-ouest est principalement axée sur le fonctionnement, la gestion, le contrôle et la protection du littoral.

Figure 16: Articulation de la gouvernance portuaire et maritime au Sud-ouest ivoirien



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Le volet gestion et fonctionnement de la gouvernance maritime revêt de l'administration. Il s'agit des différentes activités qui permettent d'asseoir une économie maritime qui s'appuie sur les activités portuaires et halieutiques. Du côté des collectivités territoriales (contrôle et protection), le caractère de gestion du littoral est préventif (police administrative) et répressif (police judiciaire). D'une part, la police administrative dont l'action vise à prévenir le désordre, à empêcher que l'ordre public ne soit troublé ou à le rétablir s'il est troublé. Elle exerce une mission de contrôle et de surveillance générale. D'autre part, la police judiciaire, elle intervient lorsque l'ordre public a été troublé pour en réprimer les auteurs. À titre d'illustration, les agents de police judiciaire interviennent lorsqu'une infraction à la loi pénale est commise (crimes et délits), lors des constats, de recherche de preuves, d'appréhension des auteurs, du jugement au tribunal, etc. Concernant les autorités portuaires, il existe la police maritime et la police portuaire. S'agissant de la police maritime, sa mission est destinée à prévenir tout trouble à l'ordre public au sein des ports. Ayant une mission publique à caractère administratif, elle est établie pour assurer la protection des ports (économiques, infrastructures et environnements).

En ce qui concerne la police portuaire, nous avons plusieurs catégories : d'abord, nous avons la police spéciale de la grande voirie (police de la conservation) dont la mission est d'assurer la conservation des ouvrages et outillages faisant partie du domaine public portuaire ainsi que la protection de l'exploitation des ports maritimes. Ensuite, la police spéciale de la signalisation maritime qui sert à sécuriser la navigation maritime. Elle contrôle de sorte à éviter toutes sortes d'infractions maritimes telles que l'entrée de navires sans la présence d'un pilote à bord, la présence d'un navire qui pêche sans autorisation sur la circonscription du port, etc. Nous avons la police spéciale des matières dangereuses dont le rôle est de veiller à ce que le transport et la manutention de matières dangereuses ainsi que la gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison ne portent ni atteinte à l'intégrité physique ni aux équipements portuaires. Particulièrement, elle veille à ce qu'aucun navire n'entre au Port de San-Pédro avec de la marchandise interdite (fulminates, nitrate d'ammonium), avec une cargaison d'hydrocarbure sans justifier 48h avant d'un certificat d'assurance ou d'une garantie financière, ou avec une cargaison de matières radioactives ou des matières explosives sans autorisation. Enfin, la police de l'ordre public, la sécurité et la sûreté portuaire comme dernière entité a pour rôle d'assurer la protection de la vie communautaire portuaire, du bon fonctionnement de l'institution portuaire, et la protection des personnes et des biens contre les actes criminels tels que le vol, les fraudes et les actes terroristes. Cette police s'occupe principalement de régler des infractions qui concernent, par exemple, l'accès aux voies, quais et terre-pleins à l'intérieur de l'enceinte douanière sans titre d'accès, le débarquement de passagers clandestins sans autorisation du commissariat de police du port, l'embarquement frauduleux de toute personne à bord d'un navire en escale au port.

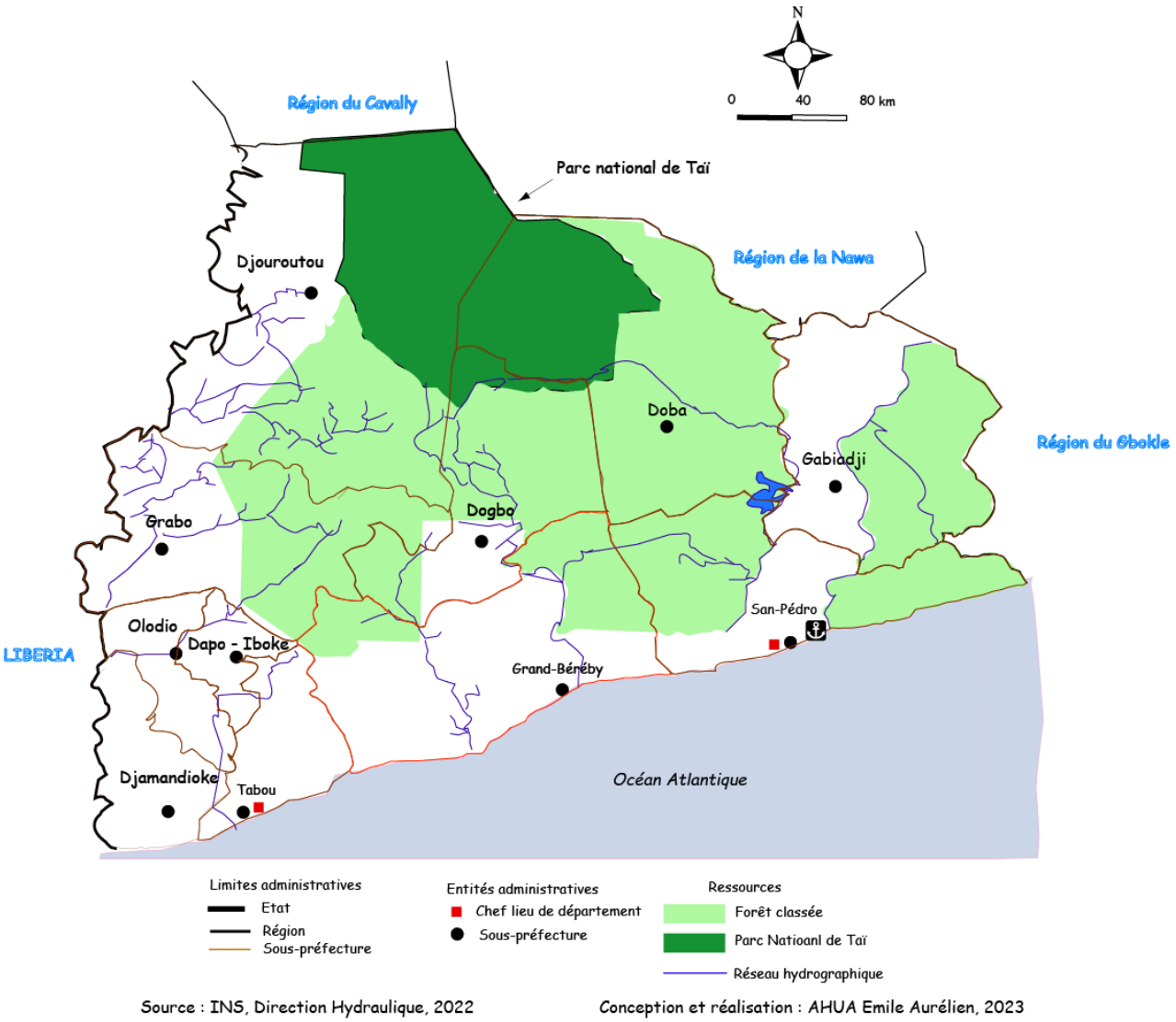
Dans cette forme de gouvernance, la parfaite collaboration entre collectivités locales et agents sécuritaires de la mer s'appuyant sur une réglementation et des dispositions juridiques légales permet une gestion plus étroite, concertée, coordonnée, et plus efficace de l'espace littoral.

Bien qu'ayant des enjeux de natures socio-économique et environnementale fort diversifiés, l'ensemble des gouvernances locales qui ont été conduites depuis plus de soixante années ont été orientées dans un sens commun. Celles-ci tiennent compte et s'inspirent des ressources en eau maritime, fluviale, lagunaire et lacustre. Si donc la littoralisation, dans sa phase actuelle, est considérée comme un fruit de l'outil institutionnel, alors il devient indéniable d'étudier les différentes ressources littorales existantes dans les villes du Sud-ouest.

3.1.2 Un développement régional alimenté par les richesses du littoral

Les villes du littoral au Sud-ouest ivoirien sont bordées par l'Océan Atlantique, auxquels se greffent des fleuves, des lagunes, des lacs, des mangroves et des zones marécageuses. Les caractéristiques physiques de la région de San-Pédro que nous mettons en relief dans cette partie concernent l'ensemble des villes du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Carte 18: Ressources en eau et forestière liées au littoral du Sud-ouest ivoirien



Source : INS, Direction Hydraulique, 2022 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

En raison des profondes similitudes observées dans les villes de la région, il sera question de mettre l'accent sur les particularités naturelles différenciées de certaines villes de la région, notamment celles qui concernent les ressources marines et hydrographiques.

Les villes du Sud-ouest ivoirien qui disposent une façade maritime possèdent de nombreuses particularités marines qui s'identifient en premier lieu à travers l'érosion maritime, dans la mesure où c'est le secteur des côtes rocheuses le plus élevé de la Côte d'Ivoire.

Avec une altitude moyenne de 60 m (un maximum à Monogaga où la côte dépasse 100 m d'altitude), le littoral ouest-ivoirien comporte de belles plages. Géographiquement, on trouve à l'Ouest ; les plages de Grand-Béréby, de Boubélé et de San-Pédro. À l'Est, les plages de Monogaga, de Pauli-Plage et de Latéko. À travers l'allure des côtes rocheuses, des estrans, des lagunes et des marais environnants, les plages du Sud-ouest offrent encore une réelle qualité paysagère et environnementale favorable à une économie touristique et halieutique. Mieux, ce sont des espaces qui non seulement sont favorables pour pêcher, mais aussi marcher, courir, plonger dans les vagues. C'est à juste titre que chaque année de nombreux touristes migrent vers la région. Nous illustrons nos propos à travers les photos suivantes des différentes plages.

Planche 1 : Les plages des villes du Sud-ouest ivoirien

Photo 1 : La plage de Grand-Béréby

Photo 2 : La plage de Tabou

Photo 3 : La plage de San-Pédro

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, janvier 2021*

En observant ces différentes photographies, il est bien clair que les plages au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire ne sont pas monotones, car chacune d'entre elles présente un type de paysage marin bien particulier tant au niveau de sa géomorphologie que de son aspect rocheux.

À San-Pédro et à Tabou, nous avons des plages bordées par les roches tandis que dans la ville de Grand-Béréby c'est plus des palmiers et des cocotiers que l'on trouve en bordure de mer.

Globalement, elles constituent une ouverture du pays sur l'extérieur et son intégration dans le système de mondialisation. Aussi, elles assurent la communication entre les différentes villes de la région en termes de flux de production et de consommation halieutique. L'un des traits particuliers de ces plages est leur communication directe avec quelques fleuves et lagunes de la région aux embouchures. C'est le cas par exemple de Tabou, où l'on peut observer un quartier localisé sur la presqu'île entre le fleuve et la mer. Son accès n'étant possible qu'en pirogue, cette singularité démontre tout à fait l'omniprésence des ressources en eau dans la région. C'est aussi le cas de la ville de San-Pédro où la mer se déverse dans la lagune Digboué.

Au côté de la mer, il existe un régime fluvial et lacustre. Le réseau fluvial de la région est suffisamment dense avec la présence de deux grands bassins dont les affluents se jettent dans la mer. Ces deux principaux fleuves sont le *Cavally* et le *Sassandra.* Le fleuve *Sassandra* long de 650 km prend sa source en Guinée (à l'Est de la Côte d'Ivoire) dans la région de Beyla, avec un bassin qui couvre une superficie totale de 78.000 km^{-2}. C'est dans la ville de Soubré dans la région de la Nawa qu'une bonne partie du fleuve coule. De l'autre côté au Sud dans la ville de Sassandra, où le fleuve trouve son embouchure, il a une superficie totale de 6800 km^2. Les principaux affluents de ce fleuve sont la *Lobo,* le *N'zo,* la *Dodo* et le *Goh.* À l'instar de plusieurs autres fleuves ivoiriens, le *Sassandra* a un débit qui rend impraticables les navigations. Quant au fleuve *Cavally* qui a une longueur de 700 km et une superficie de 28.800 km^2, il prend sa source en Guinée et sépare la Côte d'Ivoire du Libéria à la frontière. Il traverse la zone montagneuse de la Côte d'Ivoire de l'Ouest jusqu'au Sud du pays. Dans la ville de Bliéron, le *Cavally,* à son embouchure, apparaît comme une étendue d'eau calme, parsemée d'îles envahies par la forêt. Son rétrécissement dû au cordon littoral lui donne un peu l'aspect d'un lac aux berges basses et confuses. Les principaux affluents du *Cavally* sont le *Momo* et le *N'sé.*

En marge de ces grands fleuves, se trouvent d'autres cours d'eaux et quelques rivières qui drainent l'ensemble du Sud-ouest ivoirien dont les plus denses sont le *Brimée*, le *Dodo*, le *Tabou*, le *Néro* et le *San-Pédro*, *etc*. De cette panoplie de rivières qu'on trouve dans le Sud-ouest, nous pouvons retenir que les plus importants sont le *San-Pédro* qui a une longueur de 112 km et un bassin versant de 3.310 km^2, prenant sa source dans le Centre-ouest de Soubré avant de se jeter dans la mer à San-Pédro.

Le *San-Pédro* a pour affluent le *Go* (rivière assez importante) et le *Ménégbé* sur la rive gauche. De l'autre côté sur la rive droite se trouve le *Palabo* qui draine tout le Nord de Soubré. En outre, nous avons le *Nero* qui prend sa source à Tabou à une longueur de 80 km et un bassin versant de 985mm^2 et qui arrose également la sous-préfecture de Grand-Béréby. Le *Tabou* qui prend sa source dans le Nord-est du département de Tabou ; la *Nono* qui prend sa source dans le Nord-ouest de Sassandra et qui se jette dans la mer près de Grand Béréby ; le *Brimée* qui est formé par la réunion de la *Mené* et de la *Nanoua,* deux rivières prenant leur source dans la partie Nord de Soubré. Enfin, nous avons aussi le *Nuon* qui draine sur une bande d'une dizaine de kilomètres de large le long de la frontière avec le Libéria.

Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, il importe de souligner que plusieurs de ces fleuves ont des particularités qui leur sont son propre. Certains ont des cours et débits qui rendent difficile leur navigation jusqu'aux embouchures comme le cas du *Tabou.* À l'inverse, d'autres ont des débits moins importants qu'au moment de la saison des pluies.

Planche 2 : Les cours d'eau du Sud-ouest ivoirien

Photo 4 : Le fleuve Cavally à Tabou

Photo 5 : Le fleuve San-Pédro à San-Pédro

Prises de vues*: AHUA Emile Aurélien, janvier 2020*

Sur les photos, il s'agit du fleuve San-Pédro dans la ville de San-Pédro et du fleuve Cavally dans le département de Tabou. Concrètement, la présence de ces cours d'eau recouvre une portée intéressante dans la mesure où elles sont favorables pour l'activité de la pêche (langoustes, dorades, mérou, barracudas, etc.) et peuvent permettre un accès facile à la mer.

En captivant des flux massifs de touristes et de populations en bordure des mers, ces espaces sont perçus aujourd'hui comme des endroits idéals pour courir, marcher, prendre de l'air, profiter du paysage, prendre des photographies, et plonger dans les vagues.

Ces cours d'eau sont aussi exploités pour des fins socioculturelles par les populations autochtones (baptême, cérémonie d'initiation, fête traditionnelle, etc.).

Les différentes ramifications de ces cours d'eau alimentent les nombreux bas-fonds du territoire régional, offrant ainsi une multitude de zones marécageuses et marais favorable à des cultures de rizicultures et de maraîchers.

Les villes du littoral ouest-ivoirien ainsi que les zones périphériques qui se prolongent vers l'arrière-pays disposent d'un vaste réseau hydrographique qui est alimenté par la présence des zones de marais, de marécages, de mangrove et autres ressources en eau annexes tels que les bas-fonds. En général, ces villes sont toutes localisées au contact de deux plans d'eaux à savoir l'Océan Atlantique d'un côté et le fleuve de l'autre côté. De cette singularité, c'est la ville de San-Pédro qui dégage un cas spécifique, car elle correspond plutôt à un triangle hydrographique, car délimité par le fleuve San-Pédro à l'Est, la lagune Digboué à l'Ouest et l'Océan Atlantique au Sud.

Spécifiquement, la ville de San-Pédro est celle qui concentre le plus de zones marécageuses et de bas-fonds et qui possède à ce titre un lac immense et d'importants marais. Ces points d'eau qu'on retrouve un peu partout dans la région représentent des éléments de motivation voire déclencheurs d'un développement planifié. C'est en ce sens que la planification du Sud-ouest ivoirien en tenant compte de ces ressources a bénéficié de toute l'attention de l'autorité. C'est ainsi que dès 1968, le jeu institutionnel s'intégrant et s'imprégnant des réalités locales, les outils de gouvernance qui ont été développés ont épousé de réelles possibilités de valorisation de ces ressources. Ce faisant, il apparaît avec évidence que la gestion du territoire, intégrée et liée au littoral, est bien le fruit des réflexions prospectives et planificatrices qui ont été engagées depuis cette période jusqu'à aujourd'hui. Dans le prochain point, nous mettrons en lumière les politiques publiques qui ont été engagées.

3.2 De la ville projet à la ville vécue : Un territoire pensé, planifié et construit en amont par les pouvoirs publics

C'est sur le cas du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire que l'État pose ses premiers pas de politique planificatrice. Les autres villes de la Côte d'Ivoire (comme Bouaké et Daloa) ayant évolué naturellement, le cas de cette région devient spécifique tout simplement à cause de la présence de ressources à la fois favorable, fragile et non encore exploité.

À ce propos, dans cette rubrique, nous nous attellerons à retracer l'historique de l'implémentation de la politique de l'ARSO (Autorité Régionale pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest), qui a tracé les sillons du développement de la région.

3.2.1 L'ARSO et la planification territoriale du Sud-ouest ivoirien

Dans ce point, il est question pour nous de revenir sur les principaux axes de développement dans le cadre de la mise en œuvre de l'ARSO. L'objectif est de permettre une lecture diagnostique et un bilan des actions qui permettront au cours de notre travail de mieux apprécier les nouvelles politiques publiques envisagées et leur adéquation aux dynamiques actuelles des villes du Sud-ouest ivoirien. Cette partie de notre travail s'appuie sur la documentation fournie par les services techniques de la mairie et aussi sur les informations qui nous ont été données lors des différents entretiens semi-directifs. Nous avons d'abord interrogé les objectifs de l'ARSO afin de mieux la structurer selon des axes de développement. Ces données nous ont permis d'organiser les actions de l'ARSO en trois axes majeurs à savoir l'économie, les infrastructures et les populations.

Tableau 23 : Principales actions à mener dans le cadre du projet ARSO

Les axes de développement	N°	Principales actions de développement
Axe 1 : L'économie	**Mettre en place une économie agricole, portuaire et touristique**	
	1	Construction du port Autonome et d'un domaine maritime
	2	Création de plantation agricole
	3	Rehausser l'activité de bois
	4	Construction de site touristique
Axe 2 : Aménagement du territoire	**Constructions de routes et équipements**	
	5	Construction de la route côtière
	6	Construction de logements sociaux
	7	Mise en place des équipements en eau potable
	8	Électrification de la zone
Axe 3 : Les populations	**Populations et Développement à la base**	
	9	Création d'emploi

Source : *Entretien semi-directif, 2022*

À côté de ces trois axes majeurs, notons que la mise en valeur de la région du Sud-ouest ivoirien par l'ARSO répondait à trois préoccupations majeures du développement du territoire ivoirien : l'utilisation optimale des ressources naturelles considérables de la région ; la réduction des disparités socio-économiques Nord-Sud et Est-Ouest dans le pays et le rééquilibrage du territoire national par une meilleure répartition de la croissance et de la production.

Définie comme axe majeur du projet, dans un sens général de planification, l'ARSO visait la construction d'un port en eau profonde, mais aussi l'aménagement de l'arrière-pays régional. Ce nouveau port par la mise en place d'opérations économiques capables de polariser est donc construit dans le but de promouvoir de nouveaux équilibres.

Cette volonté manifeste d'aménager ce territoire consistait à exploiter les nombreuses richesses en bois et les potentialités agricoles. À côté du principe de désengorgement d'Abidjan, l'ouverture du Sud-ouest visait également le désengorgement du Centre-est, la boucle du cacao d'alors qui présentait d'ores et déjà des signes d'essoufflement. En outre, cette ouverture consistait à trouver un espace d'accueil pour un bon nombre de populations *baoulé* du centre du pays chassé en raison des travaux du barrage de Kossou, dont le lac couvre une superficie de 1700 km². Bien que la désaturation d'Abidjan soit le plus souvent mise en avant pour évoquer les mobiles de sa création, il faut souligner en effet que depuis les premiers échanges, l'activité halieutique est restée au Sud-ouest une force motrice de l'activité économique. Dès lors, au lendemain de l'indépendance, l'augmentation des trafics dans les wharfs de Sassandra et de Tabou témoigne de la nécessité de construire un port moderne plus apte à contenir les flux d'entrées et de sorties des marchandises dans la région.

Après des analyses poussées et malgré les controverses, les premières prospections et études faites en 1961 et 1962 par la BCEOM ont abouti au choix du site de San-Pédro qui (comme nous l'avons vu), présente des avantages d'une économie portuaire (ARSO, 1970). Le Port Autonome de San-Pédro comme futur levier du développement régional du Sud-ouest ivoirien, (selon cette étude d'expertise financée par l'ARSO en 1970) est géographiquement localisé de manière approximative à égale distance de Sassandra et de Tabou qui marquent les extrémités Est et Ouest de la région. Dans la vision de l'autorité portuaire, le fonctionnement du port en termes de flux, de trafics et de réseaux devait s'articuler autour de trois axes principaux, à savoir : la création d'emploi et de valeur ; l'intégration du Sud-ouest dans la région et le positionnement de San-Pédro comme un « pôle d'attraction » du développement.

Ces objectifs stratégiques se donnent pour priorités de construire un port, dont la mission est de polariser l'économie agricole tout en offrant aux pays frontaliers sans littoral les moyens de participer au commerce international dans des conditions de compétitivités et d'efficacités accrues. Concernant le secteur halieutique, il était question de mettre en place un important projet de « pêche » visant à exploiter le domaine maritime de façon systématique. Ce projet composait un vaste programme de recherche en vue de moderniser les techniques de production en milieu lagunaire, et envisageait la création d'un matériel thonier orienté à l'exportation. Il consistait également à permettre au port de San-Pédro, de pouvoir accueillir une pêcherie semi-industrielle. La réalisation de ces infrastructures portuaires à San-Pédro a démarré en 1969 pour s'achever en 1971. Ce qui permettrait au Port de San-Pédro, de jouer pleinement son rôle de polarisateur.

Le projet visait aussi le rehaussement de l'activité de bois, car il était question de permettre à la filière du bois de fournir des revenus locaux croissants d'amont en aval à travers un trafic important des taxes forestières, des compensations aux villageois, des moyens de fabrication de charbon sur place, des pratiques de réorganisation du métier du bâtiment, etc. Considéré aussi comme véritable moteur de l'activité économique, le bois a été pensé comme une activité clé de l'économie locale.

Aussi, faut-il le rappeler que la filière café-cacao ainsi que le secteur industriel et artisanal était au cœur de la vision de l'ARSO. Dans cette optique, la création de plantation, d'unités industrielles et de structure d'encadrement était aussi à l'ordre du jour. Au niveau de l'agro-industrie, un vaste programme de développement intégré, basé sur un programme de création et de modernisation de l'agriculture paysanne a été mis en œuvre. Ces actions d'envergure étaient pour la plupart issues des recommandations des différentes études effectuées sur la région. Dans le cadre de ce projet, il a été prévu de réaliser 37.000 ha de plantations industrielles et 4.000 ha de plantations villageoises. Ce faisant, quatre opérations ont donc été engagées dans la décennie 1970, il s'agit entre autres de l'opération hévéa de la SAPH (Société Africaine des Plantations d'Hévéa) située dans la forêt de Rapides- Grah à une trentaine de km de San-Pédro où était prévu la réalisation de 5.000 ha de plantations industrielles, de l'opération hévéa de la SOGB (Société des Caoutchoucs de Grand-Béréby) située dans la forêt réservée de la Haute Dodo (Nord-ouest de Grand-Béréby) prévu pour couvrir 13.500 ha, et enfin des opérations palmier à huile et cocotier qui étaient de loin les programmes les plus importants du point de vue de l'emprise spatiale.

Cette production des plantations agro-industrielles vient renforcer les milliers de tonnes d'hévéa et de régimes de palme produits par les paysans qui alimentent le trafic du port naissant, remplaçant ainsi peu à peu les exportations de grumes.

Eu égard de ces objectifs, il était impérieux de penser à une construction des équipements et de routes, car les éventuels flux d'accumulation depuis les zones de production jusqu'au port ainsi que la croissance probable du trafic en nombre de véhicules et en tonnages ont rapidement amené les autorités à décider du bitumage de ces voies.

En d'autres termes, on ne pouvait envisager de créer un port à San-Pédro sans doter le Sud-ouest entier d'une infrastructure routière moderne capable d'assurer le trafic, les flux et les différentes formes de mobilité. C'est en cela que prend forme le second axe défini par le tableau 23.

Ces actions de ce second axe de développement devaient permettre de créer la ville de San-Pédro par la mise en place d'infrastructures de base et d'un vaste réseau routier moderne reliant le port à l'arrière-pays. En d'autres termes, cette réalisation d'infrastructures s'inscrivait dans la mission d'intégration d'une région marginalisée à l'économie florissante du pays par la construction d'un port en eau profonde à partir de l'embouchure du fleuve San-Pédro. Mais aussi, il est important de préciser que celles-ci répondaient au besoin d'équilibre en peuplement. En effet, moins peuplée, avec 120.000 habitants pour 37.000 km² soit une densité globale légèrement supérieure à trois habitants seulement au km², le Sud-ouest a attiré l'attention de l'autorité, car jusqu'en 1967 les villes de la région sont toutes restées en marge du miracle économique ivoirien des années 1960. Fort de ses atouts, la région se trouve être enclavée, et ses villes principales (notamment San-Pédro, Soubré, Tabou, Méagui, etc.) nécessitent d'être dotée en équipement routier afin d'impulser des mouvements migratoires. En réalité, jusqu'en 1967, les villes de la région, notamment San-Pédro n'étaient que de petits hameaux de pêcheurs, excepté Tabou et Sassandra qui bénéficiait d'un équipement assez traditionnel. L'État ivoirien ayant donc inscrit l'aménagement du territoire comme un axe important de réflexion dans la politique de réduction des disparités régionales va engager la construction de la route côtière et des logements sociaux via ce projet.

Pour opérationnaliser ce programme, au départ, deux grands axes étaient prévus : un premier axe transversal Est-Ouest de Sassandra à Tabou, et un deuxième Nord-Sud, San-Pédro-Soubré-Issia.

Ce niveau d'infrastructure et d'équipement structurant devant servir de support aux actions de développement économique était une priorité, car elle devait faciliter par la suite la construction des ports secs, des aéroports, des voies routières et ferroviaires, de manière à diversifier les modes de transport dans les villes et à améliorer les échanges commerciaux internes et externes sur le long terme.

Ensuite, à cela s'ajoute une exploitation équilibrée des ressources naturelles, une modernisation de l'agriculture traditionnelle et un mode d'industrialisation permettant un équilibre entre milieu rural et milieu urbain. Enfin, le projet visait la construction d'infrastructures touristiques le long du littoral à partir d'un plan d'ensemble de sorte à créer une série d'équipements (routes, adduction d'eau, etc.) nécessaires à l'accueil et au séjour de n'importe quelle catégorie de touristes dans les villes susceptibles d'accueillir ce type d'activité. En somme, les objectifs de l'ARSO susmentionnés étaient en phase avec les équilibres spatiaux espérés, pour un développement régional, tant au niveau du milieu urbain que rural, de l'environnement que des hommes. Mais comment donc cette politique a été déployée ?

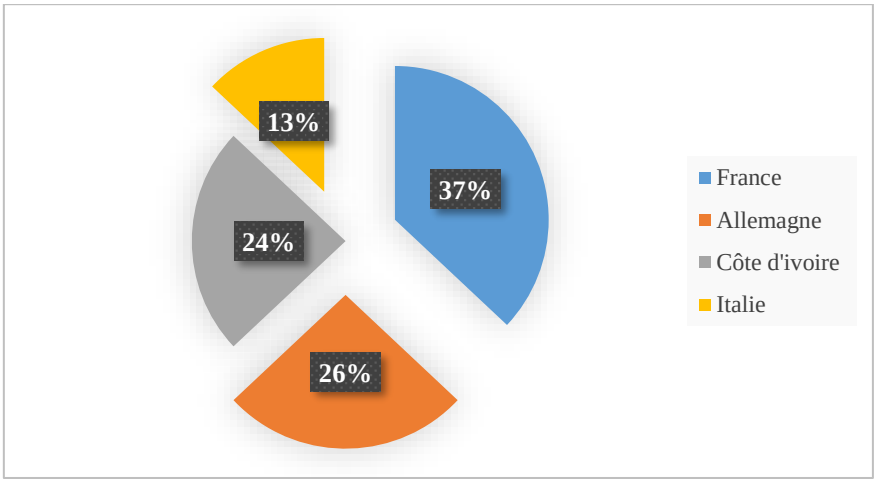
3.2.2 Les caractéristiques de déploiement et les mécanismes de mise en œuvre de l'ARSO : Les acteurs, les financements et les investissements

L'effectivité de ce programme d'aménagement dans les villes devrait répondre à des dynamiques de développement spécifiques : pour certaines villes le redéveloppement des quartiers historiques, pour d'autres la reconversion économique des sites ou leur repolarisation. En outre, il s'agissait d'une diversification de l'économie locale marquée par une volonté d'industrialisation et de modernisation des infrastructures. L'opération ARSO, comme politique régionale, se situe entre fonctions urbaine, agricole, portuaire et industrielle, d'où le croisement de ses actions dans l'espace correspondait en effet, à une connexion d'acteurs (populations locales, autorités, bailleurs de fonds) nationaux ou internationaux aux fonctions diverses et spécifiques. L'exécution du projet ARSO reposait principalement sur l'État ivoirien qui en constituait donc le principal organisme d'exécution. À côté de l'État, les acteurs locaux et certains organismes privés ont été associés. En effet, les autorités locales de la région ont été chargées du contrôle, de l'encadrement de la main-d'œuvre locale (les agriculteurs, les ouvriers, les routiers, les exploitants forestiers, etc.), de la visualisation et de l'opérationnalisation effective du projet. Concrètement, cette opération a nécessité le déploiement de moyens colossaux pour les travaux, en ce sens que le budget alloué s'estime à hauteur de 19 milliards de FCFA. Ces fonds ont été confiés à différentes institutions de différents pays.

Il s'agit du BSIE pour la Côte d'Ivoire, du fonds d'aide et de coopération pour la France, du crédit fournisseur français (COFACE), et au crédit fournisseur allemand.

S'agissant du financement de l'opération, d'une part, on note la participation de l'État ivoirien. D'autre part, un financement des différents partenaires internationaux que sont la France, l'Allemagne et l'Italie.

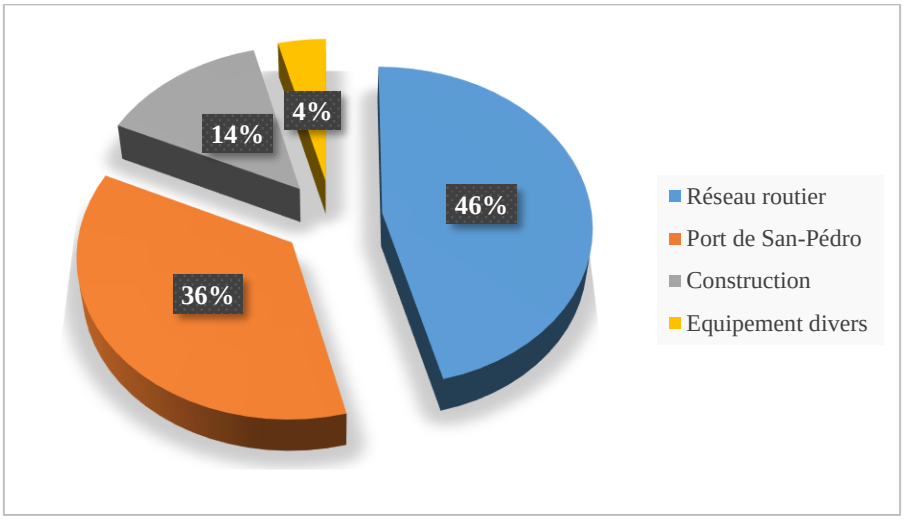
Graphique 6 : Répartition des financements du projet ARSO par pays



Source : *ARSO, 1975*

Le graphique 6 révèle l'importante contribution financière des partenaires internationaux dont l'apport constitue 76 % du budget, avec une large contribution de la France à hauteur de 37, 59 %, puis, de l'Allemagne, 25,74 % et enfin, de l'Italie à 13,05 %. Ainsi, de ces différents financements, le coût total du projet ARSO s'élevait à 19 .253.300.000 FCFA. Les fonds étant réunis, l'État s'est lancé dans ce vaste chantier de régionalisation et de son port à San-Pédro. La répartition des dépenses a été faite en fonction des résultats attendus, et le graphique 7 indique la part de chacun des fonds mobilisés pour le projet.

Graphique 7 : Répartition des dépenses du projet ARSO



Source : *ARSO, 1975*

Le graphique 7 montre que presque la moitié du budget était alloué à la création d'un réseau de communication (44,22 %). Vue la présence du port, ce réseau de communication s'avérait d'une importance capitale, car les routes ouvertes désenclaveraient la région et faciliteraient l'exportation par voie maritime des produits de l'hinterland en occurrence le cacao et le café de la région. L'autre moitié du budget est allouée à la construction du port (35,57 %), la construction de la ville (13,85 %) et enfin pour les autres équipements (4,35 %). À travers ce budget, comment l'ARSO a été opérationnalisée ?

3.2.3 Le bilan de l'ARSO : 40 ans après, un échec de la planification ?

Les progrès techniques et sociétaux qui découlent de ce projet urbain ont permis à la région de se hisser au rang de second pôle économique de la Côte d'Ivoire. Toutefois, au regard des réalisations observées, il ressort que tous les résultats attendus n'ont pas été atteints et les espoirs fondés sur la perspective de régionalisation équilibrée ont été presque en vain.

En s'appuyant donc sur ce constat, il devient important de connaître les aspects sur lesquels le projet a échoué et les raisons qui sous-tendent l'échec de cette politique. Pour commencer, nous allons mettre en perspectives l'ensemble des réalisations à l'issue de ce programme. Le tableau suivant se fixe pour objectif de présenter les actions qui ont été menées.

Tableau 24: Principales réalisations de l'ARSO

Les axes de développement	N°	Principales actions de développement
Axe 1 : L'économie	**Mettre en place une économie agricole, portuaire et touristique**	
	1	Construction du port Autonome de 2000 ha
		Création d'un domaine maritime
	2	Création de plantation agricole
	3	une plantation semi-industrielle de 900 ha
	4	Aménagement et construction des sites touristiques
Axe 2 : Aménagement du territoire	**Constructions de routes et équipements**	
	5	Construction de 224 km de routes
	6	Construction de logements sociaux par la SICOGI
Axe 3 : Les populations	**Populations et Développement à la base**	
	9	Création de 40.000 emplois autour du port

Source : *Entretien semi-directif, 2022*

Les travaux ayant débuté en 1968, le PASP a été mis en service le 4 mai 1971. Le port a été ouvert la même année et donc tout était en place pour le décollage du Sud-ouest. D'un accès facile, le port comprenait quatre postes à quai, deux darses totalisant 22 ha pour le flottage du bois en grumes, un appartement pour l'armement de pêche et deux édifices (un abritant la direction générale du port, et l'autre la capitainerie).

Le coût global des travaux de cette première tranche s'est élevé à 5 milliards de francs CFA (7.635.000euros). Le domaine portuaire construit s'étend sur 2000ha et comprend trois zones d'exploitation (une zone de commerce comprenant un terminal à container, une zone minéralière et un parc à bois), un port de pêche et enfin une zone industrielle composée d'usines de transformations et de traitements des matières premières agricoles. Pour satisfaire les exigences économiques du PASP, et pour permettre une accélération du trafic des exportations et importations. Aussi, pour permettre d'accroître la compétitivité de l'économie nationale, le PASP a été placé sous la tutelle technique du ministère du Transport et sous la tutelle financière du ministère de l'Économie et des Finances. D'un point de vue fonctionnel, les perspectives du trafic qui étaient initialement de 800.000 tonnes en régime de croisière ont été dépassées dès la deuxième année de sa mise en service avec 855.000 tonnes en 1972. Entre 1976 et 1977, le tonnage enregistré dépassait largement les 1.200.000 tonnes. Par conséquent, une seconde tranche de travaux s'imposait et fut réalisée de 1977 à 1979 pour un coût total de 6 milliards de francs CFA (9.160.000euros). À cet effet, un complexe de pêche a été aussi réalisé en 1977 et la capacité du port était alors portée à 10 bateaux avec 4 au quai et 6 au mouillage.

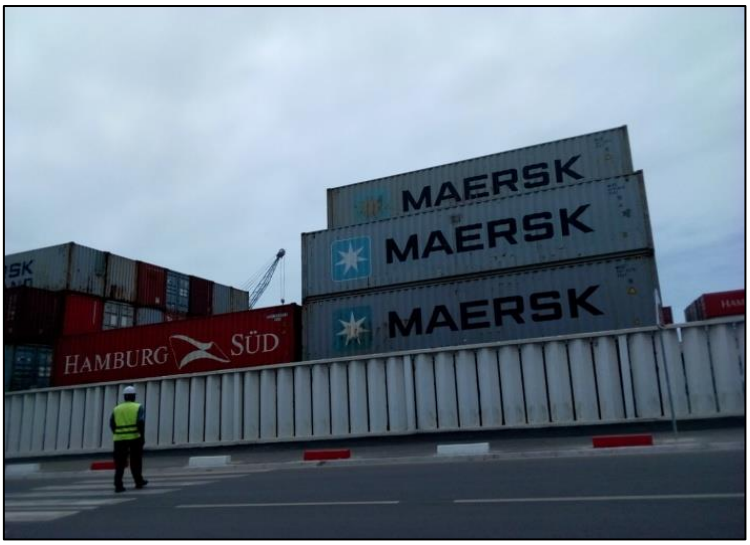


Photo 6 : Zone de stockage de container au port de San-Pédro

Prise de vue *:* *AHUA Emile Aurélien, décembre 2020*

Cette réalisation de l'ARSO a permis à la région d'articuler son économie autour du port de San-Pédro. Premier port mondial d'exportation de cacao aujourd'hui, il développe divers trafics compte tenu de la diversité des richesses de son hinterland.

D'un point de vue géographique, c'est une plateforme intermodale pouvant offrir une facilité d'utilisation du système multimodal aux pays enclavés (Mali et Burkina Faso) et à certaines régions de la Guinée et du Libéria.

Le Port de San-Pédro a également l'avantage d'avoir un tirant d'air illimité facilitant ainsi son accès et offrant ainsi de grandes possibilités d'extension et de développement industriel, offrant la capacité d'une maritimisation de l'économie. Les exportations du café et cacao ont atteint les 60 %, et ont participé à la création d'emploi (plus de 40.000emplois), et ont généré 15 % des recettes douanières de l'État.

L'ensemble des performances économiques liées aux flux et aux trafics ont permis un rayonnement économique polarisant de la région. Toutefois, il est important de faire remarquer que l'ensemble des opérations d'exploitation, des services aux navires, d'entretien, de renouvellement et d'extension des infrastructures est assuré par le secteur privé et étranger. Ceci est en de même pour les activités à caractères industriel et commercial (consignation, manutention, transit), les activités de remorquage, de pilotage et de lamanage des navires.

Ce monopole étranger ne permet pas au port de créer des emplois de masse comme cela était prévu et aujourd'hui ce n'est que 1 % de la population locale que ce secteur engage.

Un domaine maritime a été mis en place pour faire fonctionner le secteur halieutique comme prévu. Mais aujourd'hui, force est de constater que ce secteur peine à se développer et son fonctionnement, bien qu'accompagné par l'État, demeure à l'état de précarité (dominé par l'informel à plus de 60 %).

Excepté les secteurs portuaires et halieutiques qui ont constitué l'essentiel du projet ARSO, plusieurs autres réalisations dans les autres secteurs ont été effectives, notamment celui du tourisme. De base, le secteur du tourisme prend appui sur les atouts naturels de la région reconnus à savoir la forêt primaire de Taï, les fronts maritimes, les baies de sable fin, la baie des sirènes, les successions de criques et d'îlots où la baignade est sans danger. En conséquence, quelques sites historiques comme la pointe de Quiquerez ont été aménagés pour certains, et reconstruits pour d'autres. Plusieurs autres stations balnéaires, hôtels, clubs de vacances, restaurants, galeries, piscines et autres endroits de luxe ont vu le jour. Les villes du Sud-ouest, étant historiquement appréciées en raison des évènements authentiques et mémorables vécus depuis l'ère des premières migrations humaines jusqu'à la période coloniale. Ces espaces ont été aménagés pour des manifestations culturelles et pour accueillir les touristes.

C'est l'exemple de la baie des sirènes à Grand-Béréby, des hôtels classiques Sophia, Canelle, Jardin d'Ivoire, Enotel beach et Degny plage à San-Pédro. La présence de ces installations culturelles et de dispositifs hôteliers a impulsé de plus en plus une économie touristique qui s'appuie essentiellement sur l'originalité du patrimoine historique des peuples autochtones *krou*. Ce secteur contribue à plus de 40 % à l'économie régionale.

Autrement, la mer a joué un rôle déterminant dans l'installation de ces infrastructures culturelles. C'est pourquoi le patrimoine culturel de la région dévoile aujourd'hui selon la direction du tourisme une répartition spatiale de 38 % des sites culturels (lieux de danses et de chants), 29 % des sites religieux et 10 % de centres et lieux d'expositions et festivals. Dès lors, les monuments ou sites historiques sont devenus autant d'empreintes qui attirent encore une multitude de populations. Il s'agit notamment des vestiges coloniaux, des tombes des premiers explorateurs, du monument aux morts des naufragés à Sassandra, du monument des deux ivoires à San-Pédro, des sites de batailles, de la prison coloniale à Sassandra, du palais du gouverneur à Tabou et Sassandra, du Phare de Tabou et Sassandra, du wharf de Sassandra, du pont Général Weygand à Gahoulou (1er béton dans la région).

En outre, nous pouvons citer les monuments funéraires et religieux qui sont devenus des sites de pèlerinages à l'exemple de la tombe du Monseigneur Barthelemy Djabla (1er évêque catholique du diocèse de San-Pédro), la tombe du 1er chef *Kroumen,* et celle du père de l'ancien président ghanéen Kwamé N'kruma à Rock Béreby. À cela s'ajoutent les monuments et sites contemporains tels que le monument de la paix à San-Pédro et le parc National de Taï (5.500 km^2).

Planche 3 : Quelques sites touristiques du Sud-ouest ivoirien

Photo 8 : La tombe de Quiquerez à San-Pédro

Photo 7 : La baie des sirènes à Grand-Béréby

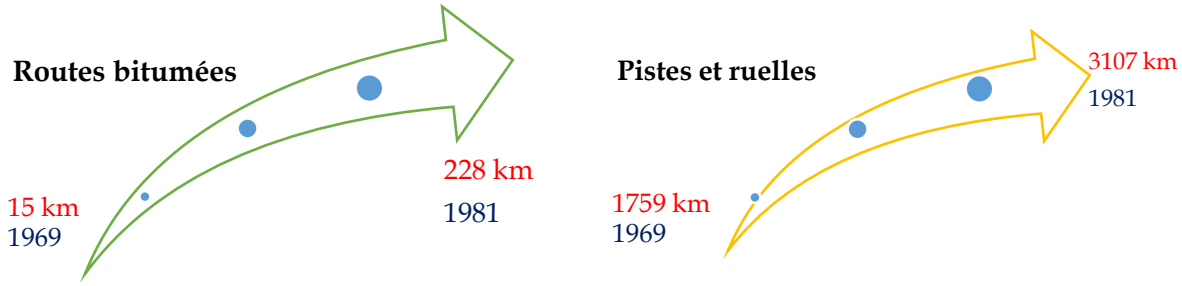
Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, février 2023*

Sur ces photos, d'une part, nous avons la Baie des sirènes qui est un réceptif hôtelier qui dispose d'importantes infrastructures et qui a une vue sur la mer. D'autre part, la tombe de Quiquerez qui est un lieu de recueillement également localisé à proximité de la plage. Enfin, l'océan et les différents fleuves en tant qu'espaces historiques et de contemplations ont favorisé une économie touristique basée sur l'activité balnéaire. Malgré ces efforts de constructions d'une économie touristique et de loisirs, aujourd'hui ce secteur représente moins de 50 % de l'employabilité en dépit de l'existence d'un fort potentiel. Le tourisme dans la région de San-Pédro constitue un axe à privilégier pour le développement économique régional, car il bénéficie de réelles potentialités qui pourront être valorisées pour une meilleure rentabilité du secteur.

Selon les responsables du secteur, lors de cette période, il semble que plusieurs activités et programmes qui rentraient dans le schéma directeur de la politique touristique du Sud-ouest n'ont pas été suffisamment opérationnels. Les fonds alloués à la production touristique ont plutôt servi à l'essor des plantations.

S’agissant du réseau routier, il a évolué de façon modeste entre 1969 et 1981. Il a été doté de nombreuses infrastructures routières ; de routes nationales et secondaires reliant les différentes villes. La construction de la route côtière en est une belle illustration. Cette route permet de relier le Sud-ouest ivoirien, notamment les villes de San-Pédro et Sassandra à la ville d’Abidjan et aux autres régions du pays. La route côtière a facilité le désenclavement de la région, engendrant une intensification des flux commerciaux, de la mobilité de la population, de l’acheminement des produits d’exportations des zones agricoles vers le port de San-Pédro.

Figure 17: Évolution du trafic routier



Source : *ARSO, 1988*

En créant environ 300 km de routes bitumées, l’ARSO apporte une contribution notable à l’effort d’extension et d’amélioration des voies desservant cette région pleine de potentialités.

Tableau 25: Réseau routier par département

CATÉGORIE DE ROUTE		San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Routes revêtues (en km)	Route internationale	190	0	190
	Routes reliant les départements	11	23	34
	Routes reliant les Sous-préfectures	0	0	0
	Routes reliant les villages	0	0	0
	S/Total	201	23	224
Route en Terre (en Km)	Route internationale	0	28	28
	Routes reliant les départements	0	0	0
	Routes reliant les Sous-préfectures	915	125	1040
	Routes reliant les villages	742	869	1611
	S/Total	1657	1022	2679
Voirie urbaine (en km)	Revêtue	60	2	62
	En Terre	264,507	49	313,507

Source : *DR Équipement et Entretien routier, 2022*

Avec l’appui des collectivités locales, l’ensemble de ces réalisations ont permis au Bas-Sassandra de représenter aujourd’hui près de 9,4 % du réseau routier national avec plus de 8.193 km de routes, soit 3.089 km dans la région de San-Pédro, 2.024 km dans la région du Gbôklè et 3.080 km dans la région de la Nawa. L'ARSO a investi un coût total de 6.5 milliards de francs CFA dans le bitumage des routes.

Mais, ce réseau est encore modeste dans le Sud-ouest au regard des nombreuses contrées qui sont restées encore enclavées et des voies qui n'ont pas été bitumées. La zone Ouest (Bérébý-Tabou-Grabo) n'a presque pas été touchée alors qu'elle devait accueillir les importants projets de palmier, de cocotier et d'hévéa.

Pour le projet de l'activité de bois, la formidable augmentation des volumes de grumes évacués au cours de la décennie 1970 - 1980 atteste que ce secteur a alimenté le trafic d'exportation du port. Quant à celui des plantations et des espaces productifs, le projet de l'ARSO a contribué à l'aménagement d'une centaine de bas-fonds en bordure de la rivière San-Pédro pour la culture de riz irrigué sur deux cycles annuels. En outre, ce programme a permis de former et installer près de 300 paysans sur des superficies aménagées. De créer une plantation semi-industrielle de 900 ha (105 ha de pins et 795 ha d'eucalyptus) entre 1975 et 1977 au Nord de la sous-préfecture de San-Pédro dans la forêt de Rapides-Grah. L'important potentiel naturel de la région et la présence d'infrastructures telle que le port a favorisé la création et l'implantation de nombreuses unités industrielles. Selon les données fournies par la Direction régionale de l'industrie et des mines de San-Pédro, au cours des années 2010 - 2015, l'on dénombrait 55 unités industrielles dans la région.

Tableau 26: Unités industrielles de la région en 2017

Types d'industries	**Nombre**	**Localisation**
Agro-industries alimentaires	31	San -Pédro
Transformation de cacao	7	San -Pédro
Usinage et conditionnement de cacao	17	San -Pédro
Production d'oléagineux	3	Tabou
	2	Grabo
	1	Grand-Béréby
Meunerie	1	San -Pédro
Agro-industries non alimentaires	21	San -Pédro
Industrie du bois	16	San -Pédro
Industrie du caoutchouc	3	San -Pédro
	1	Grand-Béréby
Tannerie	1	San -Pédro
Industries non agricoles	3	San -Pédro
Total industries	55	

Source *: Direction régionale de l'industrie et des mines de San-Pédro, 2018*

Les unités agro-industrielles alimentaires représentent 56,4 % de cet effectif et la ville de San-Pédro renferme 87,3 % des unités industrielles de la région. Source d'emploi et de revenus, ces premières réalisations ont impulsé une forte littoralisation. Ayant pu attirer une bonne masse de populations, le projet s'est poursuivi par l'installation des dispositifs d'accueil des populations et la création d'équipements de base pour le bien-être de ceux-ci.

S’agissant du logement, le projet ARSO a permis de lancer à partir de 1970 les travaux de constructions de logements sociaux à travers les sociétés SICOGI et SOGEPHIA. Pour permettre à la population de répondre à ces besoins de logements, les sociétés SOGEFIHA et SICOGI ont construit des logements sociaux communs pour les populations à moindres coûts lors de la mise en œuvre du projet. Ensuite s’en est suivie une politique foncière qui a permis aux ménages d’obtenir aux premières heures des terrains de construction.

Planche 4 :Exemple de logements sociaux construits par la SICOGI à San-Pédro

Photo 9 : Logement SICOGI à San-Pédro

Photo 10 : Logement SOGEPHIA à San-Pédro

Prises de vues *:* *AHUA Emile Aurélien, janvier 2023*

Ces types de logements, construits sur des superficies de 100 à 200 m^2 ont offert la possibilité aux nouvelles populations d’être des propriétaires de maisons ou des locataires à moindres coûts.

Au niveau sanitaire, un hôpital général a été construit pour faciliter les soins des populations.

Le bilan de l’ARSO à travers cette lecture diagnostique qui s’appuie sur le croisement entre objectifs assignés et réalisations effectives nous permet de soutenir que la région de San-Pédro est construite sur un système urbain macrocéphale autour de la ville de San-Pédro.

Si l’on prend le système urbain dans son ensemble, celui-ci manque cruellement de services sociaux de base, avec un niveau de sous-équipement très marqué dans certains endroits. L’étude diagnostique de l’ARSO a mis en évidence l’insuffisance, voire l’absence de plusieurs types d’équipements et de réseaux (eau, électricité, assainissement) dans certaines villes, notamment les villes qui sont aujourd’hui des chefs-lieux de sous-préfecture.

Les volets de l'échec de l'ARSO que nous avons fait ressortir nous invitent à analyser les facteurs explicatifs de ces insuffisances.

3.2.4 Les déterminants d'un résultat mitigé

Plusieurs raisons expliquent l'échec de l'ARSO, celles-ci sont plus visibles au niveau des perceptions locales, des rapports de force entre acteurs et des modes et moyens d'exécutions des actions. En premier lieu, nous pouvons mettre en évidence la mauvaise prospective de l'ARSO. Alors qu'elle était censée corriger les anomalies liées aux déséquilibres, elle les a plutôt renforcés, car ayant trop pointé ses attentes sur la mise en place d'infrastructures et d'équipements. Elle a donc omis certaines normes réglementaires ou logiques concernant les structures traditionnelles (aménagement des espaces sacrés, choix foncier, ignorance de la tradition dans l'exécution des projets) et les questions écologiques (parcs naturels, utilisation abusive des bas-fonds, pollution de l'environnement, etc.). Ces politiques traditionnelles d'aménagement et de développement de ce grand projet ont donc souvent obtenu des résultats socio-économiques limités à telle enseigne que les éventuels impacts de ces réalisations ont été omis dans la planification générale. Malgré l'engagement des différents acteurs publics et privés qui interviennent de concert, le modèle d'aménagement consistant à réduire ou du moins limiter les disparités a bien au contraire encouragé certains abus dans l'utilisation et la gestion de l'espace.

Dans une autre dimension, l'échec de l'ARSO est apparu dans le mécanisme de régionalisation qui a permis à certains acteurs de la considérer comme une politique inégalitaire. En effet, cette politique a trop mis l'accent sur la ville de San-Pédro et son port, mettant les autres villes au plan secondaire aboutissant même à leur mépris voire leur délaissement. Généralement, certaines communes comme Sassandra, Grand-Béréby et Tabou n'ont nullement profité des bienfaits de l'ARSO comme souhaités. En consacrant l'essentiel des investissements à la faveur de San-Pédro et Soubré, diverses formes d'aménagement sont apparues de façon plus ou moins spontanée ou précaire dans les autres villes.

Les initiatives de l'habitat prévues pour les autres villes telles que Tabou, Sassandra, Méagui ont été reléguées au second plan ou pour d'autres, mis aux oubliettes. Ces contrastes notables sont l'expression d'une mauvaise opérationnalisation dans le processus de régionalisation équilibrée vivement souhaitée sur le long terme.

Il est donc avéré que l'ARSO dans sa conception et sa vision a ignoré le sens de l'équilibre, de l'innovation et de l'adaptation aux dynamiques de la société au Sud-ouest ivoirien. Aussi, nous pouvons souligner le fait que ce projet n'a pas associé pleinement les populations autochtones.

Les formes de cohabitations locales, en termes d'aménagements territoriaux, au regard de ses enjeux économiques et spatiaux, saisi dans sa totalité et sa complexité, ont été fortement ignorées par le planificateur. Et celles-ci parfois, à travers l'arrivée de nouvelles populations, ont limité les actions. En effet, les constructions des logements sociaux qui visaient un relogement des sinistrés du barrage de Kossou (suite à l'ennoiement d'une vaste zone rurale dans le Centre du pays), a été fait dans des conditions spéciales d'accueil ne permettant pas une installation stable de ces populations, car les périmètres des nouveaux espaces qui ont été créés ont été mal conçus de sorte à ne pouvoir contenir l'ensemble des populations arrivantes. Par ailleurs, la planification dans la question du logement social s'est présentée ainsi insuffisante au niveau quantitatif (en termes d'équipements et de maisons) pour faire face à un peuplement assez important contrairement à ce qui était prévu. Ce qu'il faut comprendre, bien entendu, l'ARSO n'a pas construit de logements en faveur des populations, elle a plutôt procédé à des regroupements de villages pour en faciliter la modernisation. Ceci étant, la difficile adhésion des populations autochtones est liée au fait que les habitants n'ont pas été consultés à la base du projet. Par conséquent, ces populations ont exprimé leur frustration. De fait, les quatre villages (Gabiadji, Tokoranidi, Biahou et Dimoulé) qui ont été essentiellement concernés par cette opération de regroupement et de modernisation, n'ont pas véritablement vu le paysage de leur habitat s'améliorer, du fait de la faible participation des paysans autochtones au programme de construction de maisons en dur, les paysans attachés à leur valeur et intérêt traditionnels plutôt qu'aux intérêts communs. Ce sera l'une des causes des contestations observées de la part des autochtones dans l'opérationnalisation de l'ARSO. Ces actions de contestations et de boycott ont surtout été orchestrées par les populations de la région qui soutenaient que les moyens financiers importants dégagés par l'État ne bénéficient pas, comme annoncé à leurs villages. En outre, ces derniers trouvent injustes les faveurs accordées aux déplacés *baoulé* considérées comme étrangers du territoire.

C'est ainsi que par exemple dans les années 1970 dans la région de Fresco à l'Est de San-Pédro, un conflit éclate entre les populations et la Société pour le Développement et l'Exploitation du Palmier à l'huile (SODEPALM) chargé de promouvoir un projet de palmier- cocotier. La raison est que celle-ci tentait d'utiliser sans l'accord des populations locales le domaine traditionnel (terre sacrée) de la terre et ces autochtones mécontents se sont dressés contre ce programme.

Plus tard dans les années 1975, l'État lui-même avait instauré une plantation de cacao le long de la route San-Pédro - Soubré dans le pays Bakwe.

Le projet qui consistait à reconvertir en domaine les « petites et moyennes entreprises agricoles » s'est heurté à la réticence et au refus des populations n'étant pas associées dès le départ. À la suite, il faut indiquer que le projet ARSO, bien qu'ayant été bénéfique pour le Sud-ouest au niveau de la mise en valeur territoriale (résolution de la question de disparités régionales et celle du peuplement) présente des limites non négligeables. En effet, l'absence de loi sur la propriété foncière après l'indépendance, puisant ses racines dans l'idéologie du président de la république Félix Houphouët Boigny (1961-1993), est prise comme doctrine ou jurisprudence. Une idéologie qui s'articule autour de trois points : **D'abord la terre appartient à l'État** qui en est donc le seul propriétaire. Ensuite **l'État reconnaît un droit d'usage aux occupants traditionnels** du domaine rural, mais peut les en déposséder à tout moment si l'intérêt national l'exige. Enfin tout citoyen a **un droit d'usage sur toute terre inoccupée** du domaine national, quelle que soit la localisation géographique. Ces dispositions, précisément celle selon laquelle de la terre appartient à celui qui la met en valeur, va inciter les populations ivoiriennes du Centre et des pays limitrophes à envahir le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Cette migration massive entraîne l'utilisation anarchique des ressources foncières, dont la destruction sans limite de la forêt primaire, la pollution des eaux, l'abattage massif et la disparition des espèces sylvicoles et animales. Une autre des limites évidentes est l'apparition des conflits récurrents dans la zone du Sud-ouest au regard des conditions d'acquisition moins fiables basées sur la tradition et le fait que les populations étrangères se soient érigées très rapidement en « propriétaire » de terre. C'est l'exemple des burkinabés et maliens venus nombreux d'abord comme ouvriers, et qui, par la suite, sont entrés dans un jeu d'autonomie qui a fini par faire d'eux, des acteurs de taille dans le processus de production de la ville au détriment des autochtones. Concrètement, cela a suscité assez de conflits, à la fois entre autochtones et étrangers, ensuite entre autochtones et aménageurs, d'où le boycott des initiatives d'aménagements des espaces agricoles et des plantations.

En réalité, les actions envisagées dans le cadre de l'opération devraient en principe se réaliser sur des parcelles libres et non occupées par des populations autochtones ou allochtones. Mais, la grande surprise est qu'à l'heure de l'exécution du projet, la société chargée d'intervenir constate que l'espace prévu pour le projet est occupé. Enfin, nous pouvons parler de la mauvaise opérationnalisation du projet.

Malgré les réalisations palpables de l'ARSO, les fortes ruptures dans la gestion de l'administration, la relative continuité des personnes à la tête des projets, n'ont pas permis de faire un diagnostic total relatif aux échecs ou réalisations concrètes de l'ARSO avant sa dissolution.

Par l'absence d'acteurs clés ayant participé à cette initiative et l'absence de document traitant des points financiers. Il est ici bien entendu très difficile d'évaluer réellement le bilan de l'ARSO, de faire ressortir ses véritables forces et faiblesses.

Ces éléments constituent en réalité une raison pour laquelle l'ARSO n'a pas atteint les résultats escomptés. La plupart des acteurs enquêtés à l'issue des nombreux travaux de recherche déjà réalisés sur la question ont avoué ne pas en savoir véritablement sur les origines de l'échec ou les réalisations de l'ARSO, soit par méconnaissance, soit par mesure de précautions. Ceci étant, par manque d'informations, certains indicateurs en vue d'établir un bilan ont été relevés sur la base de constats et jugements personnels assez subjectifs, et de données secondaires parfois incomplètes. La documentation peu disponible, très éparse, tant pour les travaux scientifiques que pour la continuité structurelle achève de convaincre que le manque de suivi et de professionnalisme dans l'exécution du projet est l'un des facteurs de son échec. De manière concrète, ce projet de régionalisation est l'expression du début de l'urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Ce processus présente un bilan mitigé, car positivement, il a eu pour point de chute une forte littoralisation et un décollage économique de la région. Mais aussi, il est important de mentionner que les prévisions de cette initiative n'ont pas été réalisées dans leur totalité. Par ailleurs, au lendemain de l'ARSO, dans les villes du Sud-ouest ivoirien qui sont des espaces dynamiques où se superposent migration et politique publique parfois éprouvées par la réalité des sociétés, de nouvelles réformes institutionnelles dans certains baromètres importants du développement comme l'éducation, la santé et les réseaux (eau, électricité, assainissement) ont été pensées par les autorités, sur les courts, moyens et longs termes. Celles-ci sont définies afin de redonner un nouveau souffle à l'aménagement du territoire et redéfinir le rôle de polarisateur de la région de San-Pédro.

Le prochain axe de notre travail s'attelle à montrer la pertinence de mettre en place des réformes urbaines et institutionnelles pour répondre efficacement aux besoins exprimés par la gouvernance et la planification.

3.3 De la ville vécue à la ville projet : Entre résultat mitigé de l'ARSO et défi d'une ré-planification urbaine

Plusieurs années après l'ARSO, beaucoup d'efforts restaient à fournir à la lumière d'une dynamique urbaine. Ainsi, les collectivités territoriales avec l'appui de l'État ont poursuivi l'œuvre de gouvernance et de l'aménagement urbain déjà amorcé par l'ARSO. Bien que les villes ont connu de multiples transformations durant ces dernières décennies.

À la fois sur les plans économiques et sociaux (restructuration des quartiers d'habitation, du centre-ville et de ses activités, création de périphéries dotées d'infrastructures importantes, etc.), plusieurs éléments justifient que la planification au Sud-ouest reste un vaste chantier. Les enjeux actuels de l'aménagement du territoire ne consistent plus en un développement à outrance (multiplication de logements, d'équipements ou de voies de circulation), mais en une amélioration du cadre de vie et une résolution des dysfonctionnements territoriaux et de compréhension des complexités dans une perspective d'élaboration d'une identité urbaine. Ce qui consiste à (re-)déployer adéquatement des stratégies urbaines. Ce travail de bilan et de diagnostic, qui en quelque sorte est l'affirmation des enjeux d'un aménagement territorial nouveau, s'appuie sur une évaluation réelle du croisement des acquis en matière d'aménagements (équipement, économie, etc.) et des besoins actuels en termes de développement.

3.3.1 Les besoins prioritaires des populations et les piliers stratégiques pour un aménagement nouveau du Sud-ouest ivoirien

Les nouvelles perspectives de l'aménagement du territoire au Sud-ouest ivoirien sont définies dans le Plan Stratégique de Développement Régional (PSDR) qui est l'outil nouveau de planification territoriale mis en place par les autorités de la Cote d'Ivoire. Élaboré pour penser la nouvelle planification et le développement futur, ce programme s'inscrit dans la Politique Nationale d'Aménagement du Territoire (PNAT) de la Cote d'Ivoire. Le PSDR en tant qu'outil d'analyse prospective, vise à long terme de proposer aux décideurs politiques et divers responsables du développement régional des indicateurs et des références d'initiatives de promotion économique, sociale et de préservation de l'environnement.

Il consiste à un complément aux projets de développement en cours initié par l'État ou les collectivités locales afin que ceux-ci soient efficients et opérationnels. Le PSDR a été conçu par le GERAD (Groupe d'Étude de Recherche d'Appui au Développement) qui est un bureau d'étude issu d'un milieu universitaire qui allie action et recherche en matière de développement local durable dont le siège est à Dakar au Sénégal.

L'ensemble des besoins prioritaires et des piliers stratégiques d'un aménagement nouveau que nous traitons dans ce point s'inspire des travaux du GERAD, des rapports d'ateliers des collectivités, des entretiens auprès des acteurs locaux du développement ainsi que des observations directes que nous avons menées sur le terrain. Ces besoins en termes d'aménagement durable ont été définis en fonction des résultats du diagnostic territorial, qui mettent l'accent sur les potentialités, les contraintes, mais aussi et surtout les priorités de développement de la région.

S'appuyant sur une vision de la ville durable, les axes de la future planification dépendent des perspectives et tendances d'évolution de la situation de la région. Mais aussi des orientations stratégiques de la Côte d'Ivoire et de la volonté des acteurs locaux et régionaux. L'analyse structurelle de ces besoins à l'échelle régionale a permis de déterminer la motricité des variables à l'issue d'un atelier de concertation regroupant les acteurs locaux et les politiques. L'identification des variables déterminantes pour le développement de la région a consisté à repérer les grandes thématiques de développement qui ont été mises en évidence par le bilan-diagnostic territorial. Ainsi, un choix s'est fait sur 51 variables qui s'articulent autour de 7 thématiques, jugées comme étant les plus déterminantes et pertinentes pour le développement de la région.

Tableau 27: Variables liées aux principales thématiques issues du diagnostic territorial

Nombre	Thématiques	Sous-thèmes/variables
10 variables	**Au plan économique**	▪ Industrie / Tourisme ▪ Production agricole vivrière / Production agricole de rente ▪ Élevage ▪ Pêche/aquaculture ▪ Commerce ▪ Mines et énergie ▪ Transports ▪ Artisanat
7 variables	**Au plan politique et institutionnel**	▪ Déconcentration / Décentralisation ▪ Gouvernance locale ▪ Cohésion sociale ▪ Aménagement du territoire ▪ Transfert de compétences ▪ Capacités de financement
14 variables	**Au plan démographique et social**	▪ Promotion de la jeunesse et de la femme ▪ Protection de l'enfant ▪ Sécurité ▪ Santé-nutrition / Éducation ▪ Gestion du foncier ▪ Croissance démographique ▪ Migration / Urbanisation/ Littoralisation ▪ Conflit foncier ▪ Emploi - Chômage ▪ Eau et électricité ▪ Logement ▪ Sports et loisirs
3 variables	**Au plan culturel**	▪ Promotion des valeurs culturelles locales ▪ Infrastructures culturelles ▪ Patrimoine culturel
7 variables	**Au plan environnemental**	▪ Assainissement/protection des forêts/salubrité ▪ Gestion des déchets ▪ Changement climatique ▪ Maîtrise de l'eau ▪ Érosion côtière ▪ Gestion des ressources naturelles / Pollution
6 variables	**Voies de communication et infrastructures de transport**	▪ Port ▪ Aéroport ▪ Corridors (routes internationales) – routes départementales – rurales – voiries urbaines ▪ Chemins de fer ▪ Aires de stationnement ▪ Gare routière
4 variables	**Au plan Technologique**	▪ Réseau téléphonique ▪ Internet/intranet ▪ Énergies renouvelables ▪ Informatisation des services
TOTAL	**7 thématiques**	**51 variables**

Source *: PSDR, PND, GERAD, 2015*

À partir du questionnement des grands enjeux importants issus du bilan-diagnostic territorial, et de leur analyse en sous-système. La réflexion sur les variables clés pour le développement de la région a permis de dégager les grandes options stratégiques en matière d'aménagement du territoire. Celles-ci ont été traduites en actions programme et matérialisé par le tableau 28 qui constitue une matrice des besoins prioritaires.

Tableau 28: Matrice des besoins prioritaires des villes principales de la région

Villes	Niveau des besoins prioritaires				
	Niveau 1	**Niveau 2**	**Niveau 3**	**Niveau 4**	**Niveau 5**
San-Pédro	Infrastructures routières	Eau potable	Équipements sanitaires	Équipements éducatifs	Électricité
Grand-Béreby	Infrastructures routières	Équipements sanitaires	Électricité	Sécurité alimentaire	Eau potable
Gabiadji	Eau potable	Équipements sanitaires	Équipements éducatifs	Électricité	Infrastructures routières
Doba	Infrastructures routières	Électricité	Eau potable	Équipements éducatifs	Équipements sanitaires
Djouroutou	Infrastructures routières	Électricité	Équipements sanitaires	Eau potable	Équipements éducatifs
Tabou	Infrastructures routières	Équipements sanitaires	Équipements éducatifs	Service départemental de l'Agriculture	Centre de formation professionnelle
Dogbo	Infrastructures routières	Équipements éducatifs	Équipements administratifs	Eau potable	Équipements sanitaires
Grabo	Infrastructures routières	Équipements sanitaires	Équipements éducatifs	Électricité	Eau potable
Djamadioké	Équipements éducatifs	Équipements sanitaires	Infrastructures routières	Eau potable	Électricité
Dapo-Iboké	Équipements administratifs	Infrastructures routières	Équipements éducatifs	Équipements sanitaires	Électricité
Olodio	Infrastructures routières	Équipements éducatifs	Équipements sanitaires	Électricité	Eau potable

Source *: PSDR, PND, GERAD, 2015*

Cette matrice met en lumière les priorités en fonction des villes de la région à travers les actions à mener pour permettre une urbanisation contrôlée, une économie dynamique et un aménagement du territoire efficient.

Au **plan politique et institutionnel**, les collectivités et les pouvoirs publics sont confrontés à d'énormes difficultés. Celle-ci découle de la fragilité du climat de confiance avec les populations en raison du fort attachement des populations à leurs valeurs traditionnelles et à certaines perceptions. Cela explique aussi l'échec de certaines initiatives et certaines sensibilisations comme c'est le cas à San-Pédro autour de la pollution des ressources en eau (Ahua E.A, 2019, p.30).

À cela s'ajoute la question de **la cohésion sociale** qui devient une problématique sensible surtout dans les villes de Tabou et Grand-Béréby où les conflits entre agriculteurs ou entre allochtones et autochtones prennent de l'envergure. À San-Pédro, cette situation conflictuelle concerne les agriculteurs et les pompistes autour du carburant. Enfin, le non-paiement des taxes et des impôts par les acteurs économiques est une autre expression de la fragilité des pouvoirs publics.

Au **plan économique**, il faut souligner que les efforts des pouvoirs publics n'ont pas permis de moderniser l'agriculture qui demeure traditionnelle avec des outils archaïques. Selon la direction régionale des ressources animales et halieutiques, l'utilisation des produits chimiques, la capture d'alevin, la pêche illégale, le trafic du carburant via la mer par les pirogues motorisées, l'augmentation abusive du poisson par les mareyeurs sont autant de problème qui minent le secteur halieutique. On y ajoute pour l'aquaculture et la pisciculture, le manque d'alevins, le problème de financement, l'absence de salles et de centres d'alevinages, le manque d'aliments pour les alevins, le manque de chambres froides adaptées combinés à l'absence de production de glace ainsi que le changement climatique qui joue négativement sur la reproduction des poissons (certaines espèces ont changé de morphologie). Par ailleurs, les responsables du secteur affirment que la forme libérale adoptée dans la vente du poisson constitue une entrave au secteur. Il en découle une augmentation des intrants, des appâts, des lignes et du carburant pour les pirogues motorisées.

Du côté de **l'agriculture**, les responsables du secteur mettent en avant l'importante reconversion des agriculteurs du fait de l'occupation massive des plantations dans le cadre des constructions. L'évolution de l'activité agricole dans son fonctionnement a augmenté les risques d'insécurité alimentaire. L'utilisation massive des liquides chimiques et phytosanitaires non recommandés pour une bonification des productions découlant des chocs climatiques, de l'appauvrissement des forêts et des sols engendrent de nombreux effets sur la santé humaine et sur l'environnement. Les terres se font rares en raison de la pression démographique. Près de la moitié de la superficie de la région est classée : les forêts de Rapide Grah, de Monogaga et le parc de Taï. Cette rareté des terres a facilité aujourd'hui l'occupation des Bas-fonds pour les cultures de palmier à huile et une infiltration dans les forêts classées. L'un des problèmes de l'agriculture est l'état dégradé des routes qui contribue à de nombreux accidents, mais aussi à une insécurité routière naissante. D'ailleurs, les agriculteurs soulignent les problèmes routiers comme un frein pour un approvisionnement des produits des milieux ruraux vers les milieux urbains.

Selon l'Office d'aide à la Commercialisation du Vivrier (OCPV), 75 % des besoins alimentaires du département de San-Pédro sont fournis par les autres régions productrices de la Côte d'Ivoire, notamment la banane plantain, le riz, l'igname, le manioc, les fruits et légumes, qui viennent pour la plupart des zones de Daloa, Soubré, Korhogo, Bouaké et Abidjan.

Pourtant, selon les responsables de la direction de l'Agriculture, la ville de Tabou est une très bonne zone agricole non seulement à cause de sa pluviométrie, mais aussi du fait qu'elle dispose de grandes exploitations de palmier contrairement à San-Pédro où elles sont plus petites.

La question de la cherté du carburant handicape de plus en plus l'activité. Or les agriculteurs l'utilisent pour l'irrigation des champs. Cette réalité engendre la récurrence des conflits entre agriculteurs et les gérants de stations-service.

Dans un contexte où l'accroissement démographique entraînant une jeunesse de la population ne semble pas fléchir. L'agriculture, essentiellement extensive, ne permet pas aujourd'hui d'assurer un bien-être durable des paysans en leur assurant des revenus décents. Par ailleurs, le phénomène d'extensification des cultures qui tend à s'accentuer soulève des problèmes environnementaux importants et suscite de plus en plus de conflits entre acteurs dans un contexte d'urbanisation galopante et de pression foncière. Un contexte lié surtout à une forte orientation de l'agriculture vers les cultures de rente. L'intensification de l'agriculture est donc une urgence, car le diagnostic a révélé le faible niveau d'accès des producteurs aux intrants et autres facteurs de production. S'il est vrai que la nature offre beaucoup d'opportunités à la région de San-Pédro, la valorisation de l'important potentiel de développement agricole reste somme toute minime. La faible valorisation de ce potentiel agricole régional est liée à l'insuffisance des aménagements hydro-agricoles, mais également à l'absence d'encadrement technique et au manque d'intrants et de matériels agricoles.

L'activité industrielle en lien direct avec le port de San-Pédro occupe 4 zones dans la ville (Annexe 5.1). Mais, il est important de noter que le dynamisme du secteur a créé une saturation spatiale à proximité du port et sur l'ensemble de la ville ne permettant plus l'implantation de nouvelles unités industrielles (Annexe 5). De même, les unités industrielles fonctionnelles font face aux problèmes de gestion des ordures et des eaux usées. On souligne les conflits fonciers entre industriels notamment dans la Zone Sotref à San-Pédro. La persistance selon les responsables de la Chambre du Commerce et de l'Industrie s'explique par le fait que la nouvelle Zone industrielle de Dimoulé censée accueillir les nouvelles unités n'a pas été purgée par l'État et donc les populations affirment leur opposition pour toutes constructions.

Bien que le secteur industriel soit dynamique, la balance commerciale reste déficitaire, car le port reste plus un port d'importations que d'exportations. Selon les responsables du secteur, seul le riz, le ciment, la farine et le blé sont produits à San-Pédro.

Concernant **le commerce**, contrairement au Nord de la Côte d'Ivoire où les autochtones sont nettement engagés dans le commerce, dans la région de San-Pédro, cette activité demeure le monopole des étrangers, notamment les allogènes (Annexe 6). Le tableau 29 montre la répartition des commerçants par nationalité et type de commerce dans les départements de San-Pédro et Tabou.

Tableau 29: Répartition des commerçants par nationalité et type de commerce

NATIONALITÉ	TYPE DE COMMERCE	San-Pédro	Tabou	Total
IVOIRIENS	Grossistes	00	00	00
	Détaillants	420	111	531
	Total	420	111	531
CEDEAO	Grossistes	02	00	02
	Détaillants	1 623	1 192	2 815
	Total	1 625	1 192	2 817
HORS CEDEAO	Grossistes	10	02	12
	Détaillants	927	328	1 255
	Total	937	330	1 267
TOTAL	Grossistes	12	02	14
	Détaillants	2 970	1 631	4 601
	Total	2 982	1 633	4 615
POURCENTAGE	Grossistes %	71,42	14,28	100
	Détaillants %	64,55	35,45	100
	Total%	64,62	35,38	100

Source *: DR Commerce et Industrie /2018*

En général, les populations ivoiriennes qui pratiquent le commerce sont spécialisées dans la vente des produits cosmétiques, du vivrier, du poisson et de la boisson alcoolisée ou frelatée. Plusieurs populations commerçantes pour la plupart, toutes catégories socioprofessionnelles confondues exercent aussi dans l'illégalité (non-participation aux taxes et impôts).

Les populations étrangères de la CEDEAO demeurent les principaux acteurs du commerce dans la région. À ceux-ci s'ajoutent les populations étrangères hors CEDEAO, notamment les libanais et les chinois. Ces commerçants exercent pour la plupart dans le bâtiment, les métaux et mécaniques, le bois, le textile, l'hygiène et l'alimentation, l'art, l'électronique et le froid. De manière globale, des disparités régionales s'observent dans l'activité commerciale dans la mesure où les principaux centres commerciaux sont concentrés dans la ville de San-Pédro.

Parlant de l'**économie informelle** et **des petits services**, elle inclut d'autres activités telles que les menuiseries, les garages, les cabines téléphoniques, les dépôts de charbon de bois, les buvettes en plein air, les restaurants, les ventes de poisson, les parkings de voitures et bien d'autres activités.

À ces types de services informels s'ajoutent des commerçants ambulants qui s'installent le long des bordures des voies, des plages où sur les sites touristiques. Ce type de commerçants informels mobiles commercialisent quasiment tout ce qu'on peut obtenir chez un opérateur fixe. Il s'agit des produits alimentaires à emporter (fruits, jus, beignets, pains, biscuits, etc.), des produits vestimentaires (vêtements, chaussures) disposés soigneusement sur des tapis de fortune, des produits cosmétiques (parfums, pommades, crèmes, etc.), des produits pharmaceutiques (médicaments traditionnels et comprimés), des produits technologiques (smartphones, télécommandes, chargeurs, écouteurs, radio, etc.) puis une gamme infinie de produits (mouchoirs, cigarettes, gadgets, etc.).

Planche 5 : Différentes activités informelles à San-Pédro et Tabou

Photo 11 : Vendeur ambulant à San-Pédro

Photo 12 : Vendeur ambulant à Tabou

Photo 13 : Pont à péage reliant deux quartiers à San-Pédro

Photo 14 : Maquis sur Piloti sur le lac de San-Pédro

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, août 2021*

Sur ces photos, nous avons quatre différents types d'activités informelles à savoir les ponts à péage (pour 50 FCFA le passage), les restaurants ou maquis sur pilotis et les commerçants ambulants. En observant les photos, il est bien clair que ces activités informelles se développent sous deux formes ; ambulantes et fixes. La plupart s'exercent en bordure des mers et des cours d'eau. À la plage, il y a aussi la vente de poisson, le fumage de poisson par les mareyeurs.

Ces types d'activités particulièrement exercées par les ambulants sont difficilement localisables et quantifiables et les autorités éprouvent beaucoup de mal à identifier ces acteurs. Au regard du difficile recensement de ces derniers, ceux-ci ne participent pas aux taxes et impôts et sont fortement impliqués dans la dégradation de l'environnement. Ce faisant, le caractère informel de ces activités est à l'origine d'importantes pertes fiscales aussi bien pour le trésor public que pour les collectivités territoriales. À travers les mouvements migratoires transfrontaliers, le secteur de l'informel se développe bien souvent au gré d'activités parfois importées des pays voisins comme c'est le cas de la ville de Tabou avec le Libéria.

Concrètement, si le développement soudain des marchés informels coïncide avec les crises économiques et politiques des années 2000 dans le pays, leur présence s'inscrit dans la longue durée disait Milliot V, (2010, p.39 - 40). Et progressivement, en bordure des mers et près des ressources en eau, la visibilité des marchés informels et leur forte implantation dans l'espace urbain mettent en évidence de nouvelles formes de pratiques économiques. Celles-ci créent de nouvelles dynamiques dans l'espace dont des traits marquants sont le problème de cohabitation et les conflits fonciers.

Concernant **l'activité touristique**, d'importants sites et hôtels sont en pleine dégradation ou en manque d'équipements. S'il est vrai que les sites touristiques sont nombreux et diversifiés dans la région, leur entretien fait généralement défaut. Il s'agit, en effet, de sites laissés à eux-mêmes sans une grande attention de la part des services compétents. D'ailleurs, ces sites sont très faiblement valorisés malgré leur fort potentiel (Annexe 7). Cette réalité prend forme par l'absence d'encadrement et d'accompagnement des acteurs du secteur. Elle constitue un grand handicap pour le développement touristique.

Aujourd'hui, l'un des principaux défis est la professionnalisation des acteurs pour leur permettre d'offrir des services de qualité. Les professionnels du secteur considèrent le manque de financement comme une contrainte de taille pour le développement de l'industrie touristique. Alors que les touristes européens dans la période de l'hiver migrent en bon nombre vers le Sud-ouest, les hôtels se trouvent dans l'incapacité de les accueillir adéquatement. Aussi, la question de la sécurité reste une question centrale pour le fonctionnement de l'activité.

Le nombre de chambres vendues et opérationnelles sur l'ensemble du nombre de chambres permet de constater et d'affirmer que la politique touristique est un processus quasi inachevé. Il en est de même pour l'absence des hôtels de capacité 3 à 5 étoiles.

Tableau 30: Capacités hôtelières selon la catégorie d'hôtels dans la région

CATÉGORIES D'HÔTELS	Année 2019		
	Départements		Total Région
	San-Pédro	Tabou	
Nombre Total d'hôtels	**118**	**4**	**122**
Hôtel de quartiers	61	2	63
Hôtel moyen standing	8	1	9
Hôtel bon standing	6	1	7
Hôtel 3 étoiles	3	0	3
Hôtel 4 étoiles	0	0	0
Hôtel 5 étoiles	0	0	0
Nombre total de chambres	**1520**	**52**	**1572**
Hôtel de quartiers	612	26	638
Hôtel moyen standing	468	12	480
Hôtel bon standing	274	14	288
Hôtel 3 étoiles	166	0	166
Hôtel 4 étoiles	0	0	0
Hôtel 5 étoiles	0	0	0
Nombre de chambres louables (disponibles)	**1234**	**38**	**1272**
Hôtel de quartiers	488	18	506
Hôtel moyen standing	428	8	436
Hôtel bon standing	186	10	196
Hôtel 3 étoiles	132	0	132
Hôtel 4 étoiles	0	0	0
Hôtel 5 étoiles	0	0	0
Nombre total de chambres vendues	**622**	**14**	**636**
Hôtel de quartiers	124	20	144
Hôtel moyen standing	40	4	44
Hôtel bon standing	88	4	92
Hôtel 3 étoiles	34	0	34
Hôtel 4 étoiles	0	0	0
Hôtel 5 étoiles	0	0	0

Source : *DR tourisme, 2022*

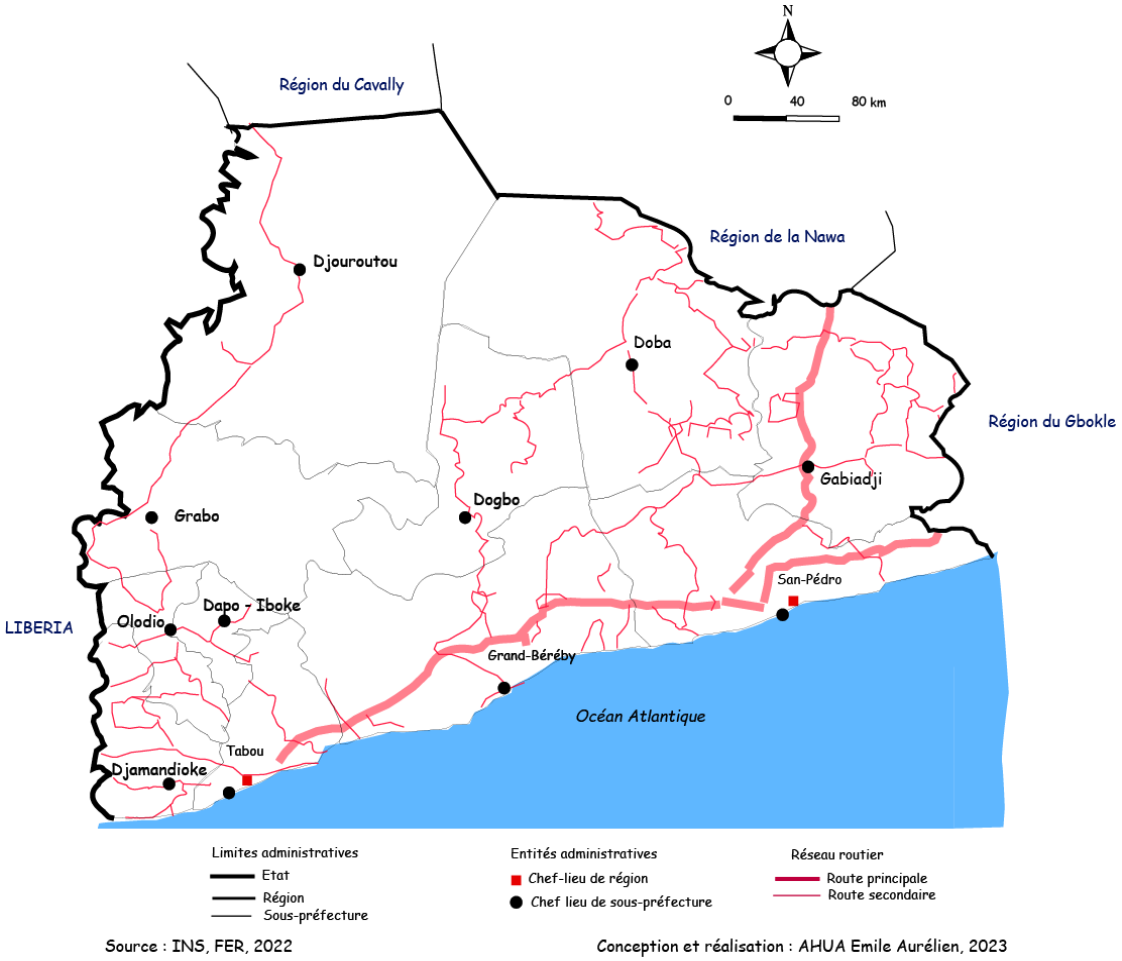
En outre, **le tourisme balnéaire** reste à l'étape embryonnaire de par l'absence de casinos, de salles de jeu, de piscines et de salles de natations. Cela est dû à une insuffisance des infrastructures destinées à ces types d'activités. Et pour celles qui existent, des inégalités sont observées, car San-Pédro reste la ville qui dispose du plus grand nombre d'infrastructures sportives et de loisirs.

Au niveau **des mines et de l'énergie**, selon les informations fournies par le responsable des affaires maritimes et portuaires, la ville de San-Pédro est le canal d'exploitation des minerais de l'Ouest du pays et le tonnage de fret est estimé à plus d'un million. Cependant, il n'existe pas un dispositif assez important afin de mieux développer cette activité. Bien que la région de San-Pédro dispose d'un important potentiel minier, l'exploitation minière y reste toutefois timide. Malgré des prospections qui sont en cours, seule une exploitation artisanale est notée. Alors que l'exploitation de ces ressources du sous-sol pourrait être un levier pour le développement de la région.

Sur **le plan des infrastructures de transports et des voies de communication,** plusieurs insuffisances sont à relever. Tout d'abord, au niveau du port de San-Pédro, il faut préciser que malgré qu'il réussit à attirer toutes les productions de l'Ouest (la nouvelle boucle du cacao) et du Nord-ouest, il manque beaucoup de commodités. Le port, en contribuant à densifier les mouvements migratoires, implique la construction de nouveaux commissariats, d'hôtels, de services, de restaurants, d'espaces de loisirs, etc.

S'agissant du transport urbain, l'état des routes, le manque d'aires de stationnement depuis 2007 qui favorise des encombrements dangereux de véhicules, la difficile circulation aux heures de pointe en raison des embouteillages et bouchons sont autant d'indicateurs qui montrent que ce secteur est très contraignant pour le développement. Le département de San-Pédro reste néanmoins mieux doté en équipement routier que celui de Tabou comme observé sur la carte 19.

Carte 19: Infrastructures routières au Sud-ouest ivoirien



En dehors des routes, on souligne l'absence de chemins de fer entre les villes stratégiques et la non-viabilité des gares routières qui constituent un frein à l'activité de transport.

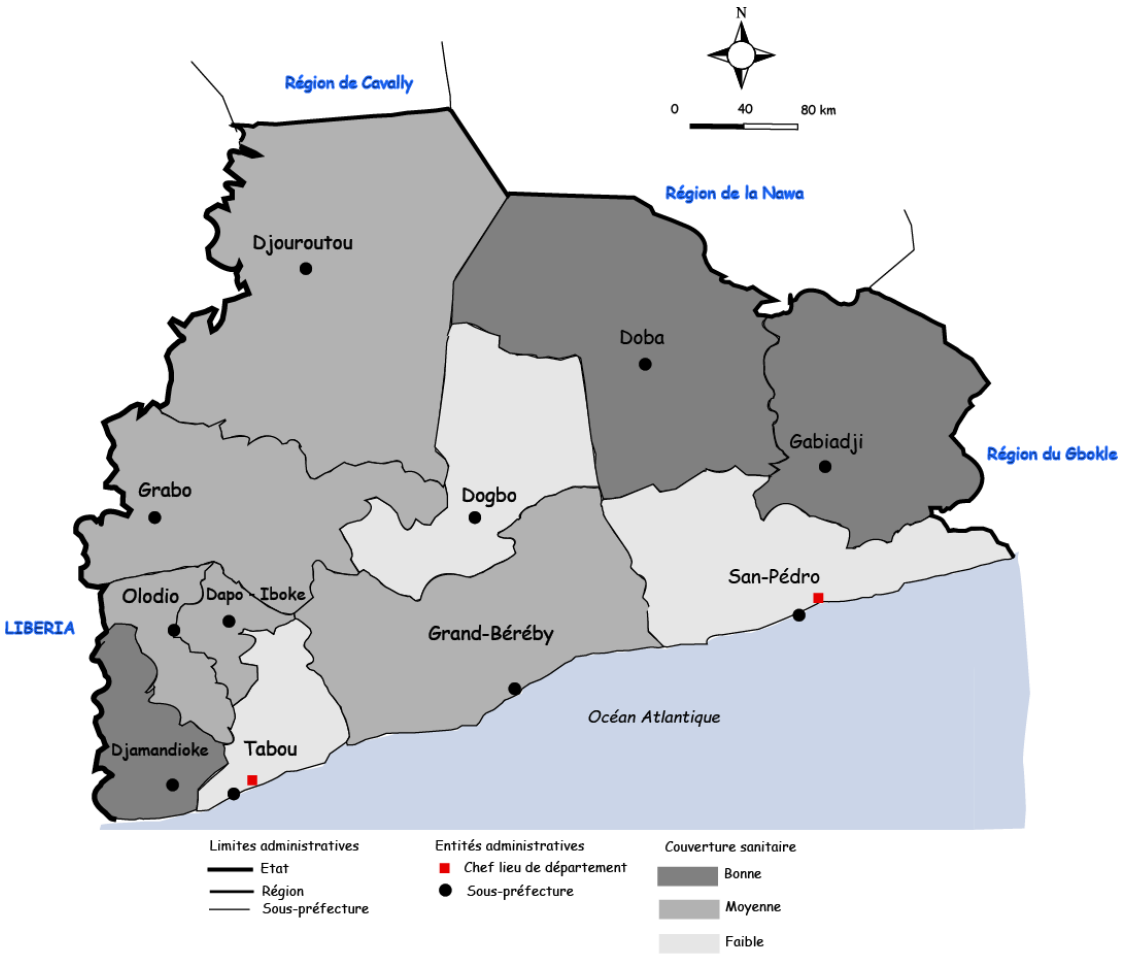
Spécifiquement dans la ville de San-Pédro où ¾ de la population ouvrière du port se trouve en zone péricentrale vers Grand-Béréby, il est difficile d'obtenir des taxis urbains entre le lieu de travail et le domicile (Direction des transports). En outre, nous précisons une absence de transport maritime dans toute la région. Enfin, au niveau du transport aérien, il faut souligner que les commodités demeurent faibles et ne peuvent permettre un trafic important. Le réseau aérien quant à lui est très embryonnaire. Toutefois, le district du Bas-Sassandra dispose d'un aérodrome dans la ville de San-Pédro, cette piste d'atterrissage qui permet à San-Pédro d'être l'un des hubs du pays et de faciliter un trafic aérien.

Au **plan démographique et social, l'habitat** reste une thématique très sensible. L'installation des habitats précaires et anarchiques dans les quartiers est au cœur des problèmes de cohabitations entre résidents. Il en est de même pour les conflits fonciers qui perdurent dans les villes de Tabou et Grand-Béréby. À San-Pédro, la croissance démographique engendre une énorme bidonvilisation dans les quartiers excentrés. En réalité, le mécanisme social de l'habitat observé dans la région est soumis à d'énormes contraintes (problème de commodités, promiscuité, etc.) Dans les habitations, la précarité est exacerbée par l'absence de l'eau potable, de l'électricité et de moyens d'assainissements pour évacuer les eaux usées. Le niveau de vie des ménages et la cherté de la vie dans les différentes localités expliquent l'absence d'équipements électroménagers (télévision, radio, réfrigérateur, gaz, etc.) chez plus de 28 % des ménages selon la direction de l'urbanisme. Les logements sociaux construits dans la période ARSO incarnent aujourd'hui des types d'habitats groupés en raison de nombreuses naissances et reflètent une promiscuité. La première question de fond est celle de l'électricité. Malgré les efforts de l'État pour l'éclairage public, celle –ci demeure d'actualité.

Sur **le volet de la santé**, les politiques ont cherché dans la mesure du possible à répondre aux normes édictées par l'OMS. De ce fait, l'offre de santé dans le district s'est hiérarchisée comme suit ; les Établissements Sanitaires de Premier Contact (ESPC), les Hôpitaux Généraux (HG) et les Centres Hospitaliers Régionaux (CHR). Dans les faits, la plupart des infrastructures sanitaires sont concentrées dans les chefs-lieux de région et de département. Au lendemain de l'ARSO et en dépit de l'effort des collectivités, le dispositif sanitaire de la région est moins satisfaisant face à une démographie galopante (Annexe 8). Cela dit, tout ce dispositif, au regard d'une absence de structures adéquates, répond difficilement aux besoins de santé des populations (soins intensifs, vaccination, consultation, etc.).

Avec un taux de couverture de 20.000 habitants pour un ESPC, le Bas-Sassandra occupe le 13e rang national en matière de couverture sanitaire. De manière générale, le plateau technique de la région est certes homogène et varié comprenant des laboratoires d'analyses, des blocs opératoires, des services de radiologie et des cabinets dentaires. Mais les moyennes régionales en termes d'encadrement médical affichent des disparités entre les départements. En effet, le département de San-Pédro qui compte le plus grand nombre de structures sanitaires affiche le meilleur taux d'accès, avec plus de la moitié de sa population qui se trouve à moins de 5 km d'une structure sanitaire. Cette moyenne théorique doit toutefois être relativisée, car elle est fortement influencée par le nombre important d'infrastructures sanitaires de la ville de San-Pédro. Au niveau de certaines sous-préfectures, plusieurs villages sont dépourvus de structures sanitaires et leurs populations sont obligées de parcourir plus d'une dizaine de kilomètres pour bénéficier de soins de santé. Néanmoins, des efforts ont permis d'améliorer sensiblement la couverture sanitaire dans la région. La carte 20 nous montre la couverture sanitaire de la région.

Carte 20: Couverture sanitaire au Sud-ouest ivoirien



Source : INS, DR SANTE, 2022

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Au demeurant, on observe que dans les chefs-lieux de département, la couverture sanitaire est moins satisfaisante. Dans une autre dimension, les programmes en matière de santé maternelle et infantile ont permis de baisser la mortalité infantile en Côte d'Ivoire. Cependant, elle reste toujours élevée dans plusieurs localités de la région de San-Pédro

Encadré 2: Éléments comparés de l'encadrement médical ; OMS et région du Sud-ouest

Selon les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), **les normes en matière d'encadrement médical sont :**

- Un médecin pour 10 000 habitants,
- Un infirmier pour 5 000 habitants,
- Une sage-femme pour 5 000 femmes (en âge de procréer 15-49ans).

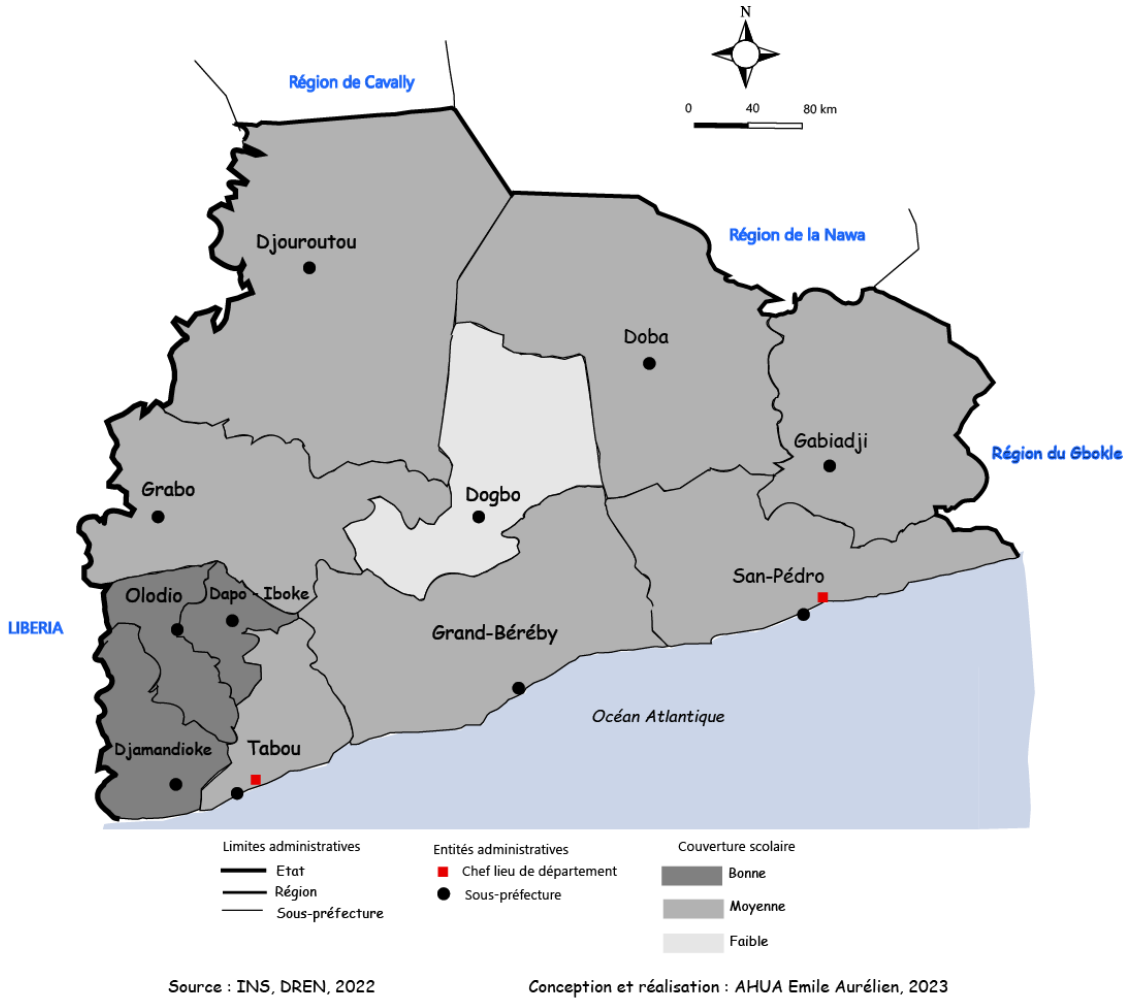
Selon les données fournies par la direction régionale de la santé, la région présente les indicateurs ci-après en 2015 :

- Un médecin pour 5697 habitants en Côte d'Ivoire
- Un médecin pour 14 011 habitants ;
- Un infirmier pour 4 175 habitants ;
- Une sage-femme pour 1 698 femmes (en âge de procréer).

Sur le point de **l'éducation nationale**, les politiques publiques dudit secteur ont été considérées comme une priorité sociale. À cet effet, des formations diverses et variées ont été instaurées. Sur le plan de l'éducation, les établissements publics gratuits et accessibles à tous constituent la forme la plus répandue avec plus de 69 % des établissements dans la région de San-Pédro.

Notons que tous les niveaux d'enseignement sont représentés. Le système éducatif du Bas-Sassandra est ainsi composé de 3 Directions Régionales de l'Éducation Nationale et de l'Enseignement Technique (DREN-ET), de 67,5 % des établissements publics caractérisés par une prédominance des établissements primaires. Toutefois, dans les sous-préfectures de Grand-Béréby, Grabo, San-Pédro, etc., une dizaine de villages ne disposent d'aucune école. Selon la pyramide éducative régionale, une école dans le district équivaut à une scolarisation de 200 enfants et le ratio d'occupation moyen est de 42,2 élèves par salle de classe (MENET-ET, 2014). L'enseignement technique et professionnel est absent dans certaines sous-préfectures de la région de San-Pédro notamment dans le département de Tabou. Cependant, la région compte quelques établissements d'enseignement technique et professionnel (ESCACC, HT-ESACOM, les professionnels, ESCAM, ANEFOP, etc.) localisés principalement dans la ville de San-Pédro. En ce qui concerne l'accessibilité, ce type d'enseignement reste difficile pour les jeunes des sous-préfectures et des localités éloignées de la ville de San-Pédro. À côté de l'insuffisance des écoles s'ajoutent la qualité réduite de l'enseignement technique du fait du manque d'équipements adéquats, de l'insuffisance des salles de classe et des enseignants. Ces conditions depuis les années 2000 bien souvent remettent en cause la qualité de l'éducation (Annexe 9). La carte 21 présente la couverture scolaire de la région.

Carte 21: Couverture scolaire au Sud-ouest ivoirien



Source : INS, DREN, 2022 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La carte 21 nous permet de voir l'état de vulnérabilité scolaire dans la région de San-Pédro.

Sur l'angle du **réseau électrique**, l'éclairage public est plus ou moins conséquent dans les différentes localités (25.600kwh /an) de la région et favorisent un nombre croissant d'abonnés (Annexe 10). Cependant, seulement une très faible proportion des ménages a accès convenablement à l'énergie électrique. Ce très faible taux résulte du fait que le réseau de la CIE ne se limite qu'à quelques quartiers urbains des villes principales de la région. L'accès à l'électricité est faible avec des disparités persistantes à l'échelle de la région de San-Pédro.

Nonobstant les progrès accomplis en matière de fourniture d'électricité au cours de ces dernières années, l'accès à l'énergie électrique reste toujours limité dans la région de San-Pédro, car il faut noter que le réseau de la CIE ne couvre que les grandes villes qui ne sont d'ailleurs pas totalement alimentées.

En milieu rural, l'électricité constitue un véritable luxe, la presque totalité des villages en est dépourvue. L'éclairage se fait à partir de lampes à pétrole, de bougies, bois, etc. Avec une moyenne de couverture en électricité qui est de 30 %, le district se place au 9e rang national en termes de localités électrifiées. Un taux légèrement en deçà de la moyenne nationale qui est de 34 %. À la fois les ménages (39.000 abonnés soit 11 % de ménages) et les industriels constituent les principaux consommateurs de l'électricité ce qui rend incomplètes les installations.

Quant au **réseau hydraulique**, le district affiche un taux d'accès à l'eau potable qui est moins de 25% pour la plupart des localités contre 54 % au niveau national. En effet, seule la partie ouest du district frontalière avec la Guinée présente des taux d'accès supérieurs au reste du district. Alors que la région compte 5 stations de traitements et 200 pompes à motricités humaines selon la SODECI, le dispositif hydraulique actuel présente des limites à répondre efficacement aux besoins d'eau des populations (Annexe 11). L'accès à l'eau potable reste un réel problème au niveau de la région de San-Pédro. Pourtant l'alimentation en eau potable s'organise autour de trois systèmes d'approvisionnement en eau que sont : L'hydraulique villageoise qui est un système d'adduction qui prend en compte les eaux souterraines. Celle-ci comprenant les pompes réparties entre les puits et les forages, elle est caractérisée par le fort taux de non-fonctionnalité (51,53 % de l'effectif). La Direction de l'hydraulique mentionne la nécessité de mener des missions d'évaluation de manière régulière pour une meilleure gestion de ce secteur.

Tableau 31: Situation de l'hydraulique villageoise en 2016

Départements	Localités desservies	Ouvrages		Nombre de pompes	État de la pompe			
		Puits	Forages		Bon	Mauvais	Panne	Abandonnée
San-Pédro	165	22	229	253	128	39	64	22
Tabou	119	10	196	236	109	31	93	03
Total	284	32	425	489	237	70	157	25

Source *: Rapport d'activités de l'année 2016 de la Direction territoriale de l'hydraulique de San-Pédro*

Ensuite, nous avons l'hydraulique villageoise améliorée qui est constituée de mini-adductions d'eau potable comprenant un forage d'au moins 5 m^3/h équipée d'une pompe électrique, d'un château d'eau dont le volume varie entre 5 et 25 m^3, d'un réseau de canalisation en PVC et fonte, ainsi que des bornes fontaines (BF) réparties dans les quartiers.

Elle concerne les localités loties électrifiées et ayant une population comprise entre 1000 et 4000 habitants.

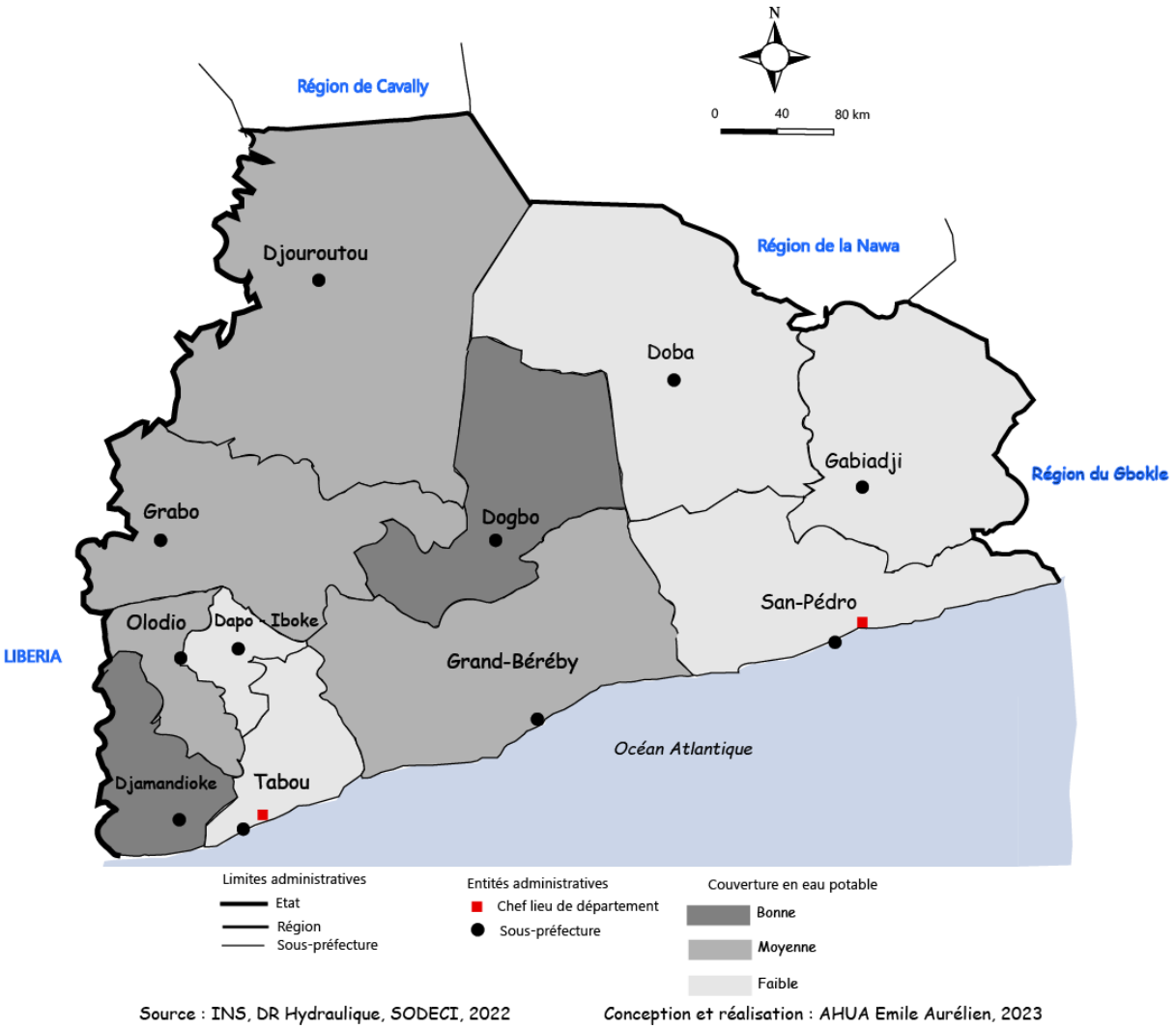
Tableau 32: Situation de l'hydraulique villageoise améliorée

Départements	Localité	Volume du château (m^3)	Hauteur du château (m)	Nombre de B.F	Longueur de conduite (m)	Mode de gestion	État de fonctionnement
San-Pédro	Nonoua	20	12	06	2784	Communauté villageoise	En marche
	Faye	20	13	06	2382	Communauté villageoise	En marche
Tabou	Meneke	15	12	05	2092	Communauté villageoise	En panne depuis juin 2016

Source *: Rapport d'activités de l'année 2016 de la Direction territoriale de l'hydraulique de San-Pédro*

Enfin, **l'hydraulique urbaine** qui concerne l'installation des châteaux dans les agglomérations urbaines des chefs-lieux de régions et départements. Elle couvre les villes de San-Pédro, Grand-Béréby, Adjaméné, Tabou et Grabo. Les données relatives aux trois systèmes d'hydraulique existants mettent en évidence les insuffisances en matière d'accès à l'eau potable. La carte 22 met en perspective la couverture en eau potable de la région.

Carte 22: Couverture en eau potable au Sud-ouest ivoirien



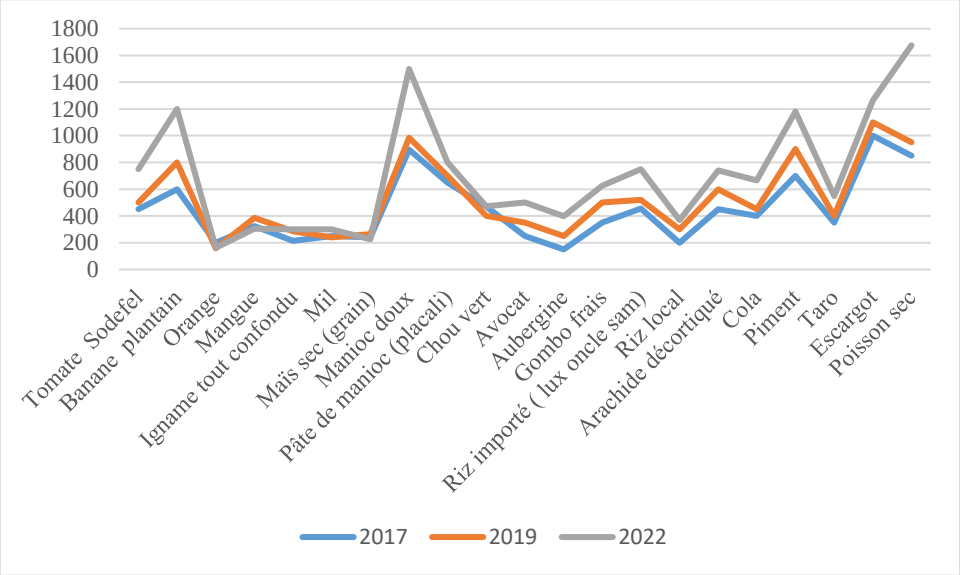
Seules les localités de Dogbo et de Djamandioké présentent une couverture satisfaisante. Les productions journalières pour les localités de San-Pédro et de Grand-Béréby sont globalement déficitaires avec des déficits de productions de l'ordre de 5.500 m^3/j pour San-Pédro et de 266 m^3/j pour Grand-Béréby. À tous les niveaux, les besoins exprimés sont énormes et les localités non desservies sont nombreuses. Le rapport population/forage met en évidence les énormes défis. En effet, en dehors de la ville de San-Pédro, Grand-Béréby, Djikla, Agnié, Gboro et Youwasso qui, en plus de forage, disposent de système d'AEP, les autres localités et sous-préfectures sont fortement confrontées au manque d'eau. La question de l'accès à l'eau potable se présente ainsi comme une réelle préoccupation au Sud-ouest ivoirien.

En ce qui concerne la question de **l'assainissement**, notons qu'elle se pose aussi avec acuité, car plus de la moitié des ménages utilisent des latrines non appropriées et la défécation à l'air libre reste une pratique courante dans de nombreux villages. En effet, le recours à des latrines non couvertes et la défécation dans la nature posent de sérieux problèmes de santé publique. Seule une faible proportion de ménages dispose de sanitaires appropriés, il s'agit de latrines couvertes et de WC avec chasse. Les responsables de la mairie technique mettent en avant la perméabilité du sol qui rend difficile l'installation de tuyaux d'évacuation.

De ce qui touche **l'évacuation des ordures ménagères**, la situation est tout aussi préoccupante. Les ménages ne disposent pas d'un système commode d'évacuation des ordures. La quasi-totalité des ménages, en particulier dans les villages, fait recours à des systèmes non adaptés comme l'évacuation dans la nature, dans l'arrière-cour de la maison, dans les fosses septiques non adaptées, etc. En clair, l'existence d'un système adéquat d'évacuation des eaux usées, notamment les caniveaux fermés ou à ciel ouvert et les puisards restent marginales. Alors que les modes d'évacuation des eaux usées sont aussi un important facteur de détérioration du cadre de vie, ceux-ci restent confrontés à de nombreux défis en matière d'aménagement.

Sur le plan de **l'employabilité**, notons que la régression de l'activité agricole en raison des effets du changement climatique a occasionné les baisses de revenus des paysans. Cette réalité accroît les risques de chômage et de pauvreté locale face à l'augmentation de la population. Les acteurs de l'activité halieutique et aquacole ne sont pas exceptés de ces conditions incertaines. Au regard des contraintes tant naturelles qu'institutionnelles, et face à la faible productivité, le prix des produits agricoles et halieutiques destinés à la consommation locale sur les marchés urbains à largement augmenté en moins de deux ans.

Graphique 8 :Évolution des prix des produits de consommation dans les marchés urbains



Source : *OCPV et enquête de terrain 2022*

L'évolution des prix de ces principaux produits de première nécessité destinés exclusivement à la consommation locale montre que la demande est supérieure à l'offre actuellement dans les marchés. Cette cherté actuelle des produits de consommation locale sur les marchés explique en partie le problème de régulation des prix. Le diagnostic du dynamisme des différents secteurs économiques a mis en évidence l'existence de fortes contraintes relatives à l'accès au financement pour l'accompagnement financier des acteurs locaux (agriculteurs surtout). Des structures financières existent, mais en tout état de cause, elles ne permettent pas de couvrir les besoins en financement des populations. Ceci en est de même pour les entrepreneurs, opérateurs économiques et autres acteurs de l'économie industrielle locale. Ces derniers sont de plus en plus confrontés aux problèmes de l'augmentation des taxes et des impôts et ces derniers semblent être incapables d'employer un nombre important de populations. Pour cause, ces derniers mettent à nu la question des impôts et taxes qui les fragilisent davantage. Ces derniers se voient donc contraints de ralentir leur activité à cause des incertitudes dans l'octroi des marchés. Ces nouvelles logiques inégalitaires ne font qu'accélérer le chômage, mais surtout ont un impact non négligeable sur les maux sociaux qui influencent négativement l'éducation et la socialisation des plus jeunes et des enfants, en les reléguant au second plan, et en engendrant ainsi toutes sortes de vulnérabilités. On note entre autres l'abandon des enfants, les abus de toutes sortes, les viols, la non-scolarisation, etc. (Annexes 12 et 13) comme l'expression de ces marginalités et vulnérabilités.

Ces types de vulnérabilité des enfants naissent par les insuffisances de l'employabilité et à l'impuissance de l'État à satisfaire certains besoins sociaux, y compris des besoins de base. Dans un autre angle, les violences physiques multiples et psychologiques sont d'autres formes de vulnérabilités (Annexe 12). Ces fragilités sociales permettent d'affirmer que la question des déviances est une nouvelle réalité urbaine. Celle-ci pose la question de la sécurité des populations dans la mesure où les déviances, les infractions et les activités illicites (trafic, drogue, cybercriminalité, arnaque, coupeurs de route, des braquages à main armée, des vols, des viols et agressions sexuelles, des délits financiers, des agressions verbales et menaces, etc.) se sont multipliées ces dernières années en milieu urbain, sur les routes et sur les sites touristiques (voir Annexe 13).

De ce qui précède de ce tableau diagnostic, nous pouvons déduire que ces inégalités et dysfonctionnements urbains relevés sont le résultat des politiques publiques qui n'ont pas pu répondre efficacement après 1968 aux aspirations de la population. Cela laisse dire que la littoralisation reste un grand défi pour les pouvoirs publics au regard des dynamiques très complexes qu'elles engendrent. C'est d'ailleurs dans cette optique que les autorités ont défini de nouvelles perspectives pour penser un nouveau plan d'aménagement et de développement.

3.3.2 Les actions et perspectives envisagées pour développer le Sud-ouest ivoirien à l'horizon 2030 : Le plan stratégique de développement régional du Sud-Ouest (PSDR)

Le rôle d'attracteur et de polarisateur voulu pour les villes littorales du Sud-ouest passe impérativement par la réduction des incertitudes et des dysfonctionnements susmentionnés. Mais aussi par la capacité à rendre viable et vivable les défis actuels au cœur de la planification. Sur différentes échelles, les défis sont énormes et ceux-ci s'inscrivent dans les dispositions relatives aux cadres de vies des populations, aux grands tracés d'infrastructures, aux réseaux de communication, à la préservation du patrimoine naturel et au renforcement des principes urbains et institutionnels. Pour réaliser adéquatement ces projets, il semble important d'associer tous les acteurs du développement, y compris la société civile et les populations les plus concernées afin d'éviter les échecs du passé. Tant pour les prises de décisions générales que pour les méthodes de mise en œuvre des politiques publiques, les principes régissant une bonne gouvernance urbaine à savoir l'équité, l'efficacité, la transparence, l'engagement civique et la sécurité sont déterminants pour une réduction des inégalités et pour un développement durable. Dans cette veine, le PSDR (Plan Stratégique de Développement Régional) est l'outil qui constitue la feuille de route des différentes actions à mener.

Nous nous sommes appuyés sur ces documents dont les travaux ont été menés par le GERAD (structure spécialisée dans l'élaboration des schémas d'aménagement) ainsi que sur les entretiens auprès des décideurs pour présenter les prévisions et le schéma territorial en termes d'aménagement et de planification. Le tableau suivant a été établi à l'issue des différents travaux de concertation entre différents acteurs en occurrence les conseils régionaux et municipaux, les organisations économiques régionales et les organismes de coopération internationale (UEMOA, CEDEAO, Coopérations bilatérales, Coopérations multilatérales, etc.)**,** les institutions financières régionales et internationales (BAD, BADEA, BOAD, Banque Mondiale, etc.), et le Partenariat Public-Privé. Les résultats de ces travaux ont permis de structurer les visions de développement autour de quatre grands axes.

Tableau 33: Les visions de développement du Conseil régional de la Région de San-Pédro

Les Visions	N°	Principales actions de développement
Vision 1 : la ville	**Principal Pôle de Développement Régional et deuxième Pôle de Développement de la Côte d'Ivoire**	
	1	Construction d'une nouvelle gare routière
	2	Transformation l'hôpital actuel en CHU
	3	Réflexion et création d'un réseau de drainage et d'assainissement
	4	Aménagement des voies piétonnes sur berge autour du large
	5	Incitation à la construction d'habitat social
	6	Construction d'une usine de déchets urbains (solide et liquide)
	7	Équipement police, gendarmerie, et pompier pour la sécurité
	8	Edification d'un palais régional de la culture et d'un musée des arts
	9	Construction d'un stade olympique doté d'un centre régional de formation et d'animation sportive
Vision 2 : l'économie	**Stimuler l'Économie Régionale**	
	10	Appui aux initiatives emplois jeunes
	11	Encouragement aux projets de sous-traitance (pour stimuler l'auto-emploi des jeunes)
	12	Initiation régionale des PME PMI et TPE (très petite entreprise)
	13	Création d'un système régional de financement des projets
	14	Appui à la politique de transformation industrielle des spéculations agricoles de la région (hévéa, cacao, palmier à huile, bois, pêche, etc.)
Vision 3 : le tourisme	**Développement du Tourisme et Promotion de l'action Culturelle**	
	15	Aménagement des voies d'accès aux sites touristiques de la région
	16	Appui à la création de nouveaux réceptifs hôteliers objectifs de 2500 chambres à terme
	17	Création de complexes touristiques de standing intégré dans les sites touristiques identifiés de la région
	18	Développement des emplois liés aux métiers du tourisme et de la culture
Vision 4 : les populations	**Populations et Développement à la base**	
	19	Modernisation des zones rurales par la construction des Infrastructures de bases (électrification, eau potable, téléphone, pistes agricoles, écoles et centre de santé, etc.)
	20	Mise en place d'un service autonome et permanent d'entretien routier (routes revêtues et non revêtues)
	21	Appui au développement de la production vivrière
	22	Mise en valeur des bas-fonds pour la production rizicole
	23	Promotion des PMEA (petite et moyenne exploitation agricole) et création des plantations clés en main
	24	Encadrement des femmes et développement des coopératives
	25	Soutien au 3eme âge et aux retraités

Source *: Conseil régional de la Région de San-Pédro, 2022*

Ces différents projets imposent que l'on dégage des mécanismes et des moyens adaptés qui passent préalablement par le financement des actions envisagées. Ainsi, des entités en appui à l'État ont apporté une contribution financière pour atteindre les objectifs visés. (Voir tableau 34). Par ailleurs, il appartient au conseil régional tout au long de la période de s'appuyer sur les capacités d'investissement de la région afin de mettre en place un dispositif permettant de générer des ressources complémentaires à travers l'organisation de tables-rondes des bailleurs en vue de présenter les projets territoriaux et recueillir des financements. Le coût global du projet de planification du territoire de la région de San-Pédro sur l'horizon 2025 est estimé à 12.415.270 .000 FCFA. La répartition temporelle du budget nécessaire à la réalisation de ce projet par orientation stratégique s'établit comme suit :

Tableau 34: Répartition des dépenses par orientations stratégiques et par années

Orientation stratégique	Coût (FCFA)
Orientation stratégique 1	10.048.370.000
Orientation stratégique 2	2.151.100.000
Orientation stratégique 3	422.400.000
Orientation stratégique 4	433.500.000

Années	Coût (FCFA)	Part du budget (%)
Année 1	1.379.404.000	11
Année 2	2.349.684.000	19
Année 3	3.693.724.000	30
Année 4	2.783.774.000	22
Année 5	2.208.684.000	18

Source : *PSDR 2015 – 2030*

Tous les secteurs d'activités et sociaux doivent pouvoir être impactés positivement par ces projets. Pour cela il est important de les étaler selon les différents paliers contenus dans le tableau.

3.3.2.1 Une redynamisation des secteurs productifs de l'économie régionale

Dans un premier temps, parlant de l'économie, nous débuterons par l'**agriculture** pour laquelle il est envisagé une intensification des moyens de production permettant un accroissement des rendements. Il convient donc de renforcer l'accessibilité aux facteurs de production pour les producteurs par la mise en place, notamment de système de crédits. Le maintien et l'augmentation de la fertilité des sols sont des indicateurs pour augmenter durablement la productivité agricole. Il convient donc pour cela d'encourager les actions visant à faciliter l'accès des producteurs aux intrants chimiques et surtout celles promouvant les techniques de production d'engrais naturels (fumure et compost) ou les techniques issues de l'agroécologie (semis sous couvert végétal par exemple) qui ont prouvé leur efficacité en termes de préservation et d'amélioration de la fertilité des sols.

Les nombreuses contraintes observées doivent être levées notamment dans le cadre des stratégies de développement agricole impulsées par les autorités afin de contribuer à l'autosuffisance alimentaire et l'amélioration des revenus agricoles des paysans. Dans un autre cadre, l'État ambitionne d'appuyer et encadrer les filières porteuses du secteur primaire et qui fournissent pour l'essentiel des matières premières aux industries régionales. La région compte plusieurs filières porteuses qui doivent aujourd'hui être renforcées et mieux encadrées. Il s'agit par exemple des filières cacao, hévéa, huile de palme, banane plantain, tourisme, etc. Il est nécessaire de soutenir fortement ces filières dont le développement peut contribuer durablement à l'amélioration des conditions de vie des populations rurales et impulser l'émergence de la région. Ce faisant, il est important de chercher à résoudre la question de la commercialisation et de la transformation des produits agricoles. Cette question se posant avec acuité, dans une perspective d'accroissement des productions issues de l'agriculture. Les excédents devront, en effet, être écoulés vers les marchés urbains nationaux et exportés vers les marchés sous régionaux et internationaux. Dans les sous-préfectures de Djouroutou et Grabo, comme dans d'autres localités de la région, il faut pallier l'insuffisance voire l'absence d'infrastructures routières qui entrave considérablement l'évacuation des produits vers les centres de commercialisation. Pour atténuer les effets de cette contrainte, il est opportun de multiplier les unités de transformation des produits agricoles (maïs, manioc, banane plantain, cacao, huile de palme, etc.) dans toutes les villes. Celles-ci assureraient des débouchés aux producteurs et permettraient de valoriser les productions régionales. Enfin, l'État ambitionne de construire un nouveau marché pour faciliter l'agriculture (CCI, 2022).

Selon les responsables de la chambre du commerce et de l'industrie, en 2024, on compte 50 usines autour du port de San-Pédro et 122 usines dans le reste de la ville. Pour une meilleure gestion de ses produits agricoles, la région du Sud-ouest qui dispose d'un tissu industriel dense et varié ainsi que d'un port, à travers l'État doit œuvrer à renforcer le dispositif des nombreuses unités industrielles opérant dans la transformation, le conditionnement et l'exportation. Cela dit, l'État envisage la construction de nouvelles entités. L'État doit également penser aux équilibres en créant nécessairement des unités dans les autres villes également. Il s'agit principalement des industries agro-industrielles, des industries de bois, des industries agroalimentaires et des cimenteries. Ainsi, dans la région de San-Pédro, le secteur de l'industrie sera un pilier vital de l'économie par sa capacité à attirer de nombreux opérateurs et investisseurs étrangers.

D'où la variété et la diversité de ces unités industrielles fonctionnelles permettront la facile insertion de la Côte d'Ivoire dans les échanges régionaux et internationaux à travers les importations et exportations de produits semi-finis et manufacturés.

3.3.2.2 Un rehaussement des secteurs moins productifs

S'agissant de **l'économie informelle**, les responsables de la CCI nous ont informé que des stratégies sont en train d'être envisagées par l'État pour mieux installer les acteurs et permettre de mieux formaliser l'activité et son fonctionnement. Actuellement un recensement sur le long terme est en cours pour permettre une meilleure identification de ces acteurs.

Sur le volet de **l'activité touristique**, l'élaboration d'un plan d'aménagement et de revalorisation des sites s'avère indispensable. Parallèlement, leur accessibilité géographique et financière doit être améliorée par l'aménagement de pistes ou même le bitumage des voies existantes qui permettent de rallier ces sites. C'est à ces seules conditions que les potentialités touristiques pourront générer des retombées positives sur le plan socio-économique. Dans cette optique, la promotion d'établissements hôteliers dans le département de Tabou dotés de plusieurs atouts est une condition sine qua non pour le développement du secteur touristique. Dans la même logique, il serait important de créer un fonds de promotion du tourisme qui devra prendre en compte l'accès des acteurs au financement de leurs activités. Avec l'émergence de nouvelles préoccupations sociales et économiques définie par l'autorité locale, le développement touristique a été de plus en plus redynamisé et institutionnalisé.

La réhabilitation et la construction des infrastructures culturelles et de loisirs telles que les centres culturels, les cinémas, les restaurants, les bibliothèques, les musées pour les vestiges seront des éléments fulgurants d'une activité touristique. De meilleures communications sur les activités culturelles telles que les danses, les chants sacrés peuvent constituer une autre forme de visibilité et donc une source d'attraction. À l'échelle des quartiers, les tournois et les compétitions organisées peuvent être encadrés afin que celles-ci génèrent ou ajoutent de la valeur aux mobilités de loisirs, à l'image du football ou du volley-ball en bordure des plages. Pour envisager l'essor de l'activité touristique, dans une dynamique de globalisation des sociétés, il faut remettre en cause les dispositifs hôteliers, mais aussi ses conditions d'exercice dans la région de San-Pédro qui s'avère être insuffisants face au nombre croissant des touristes et des opérateurs économiques. Pourtant, la situation de bord de mer conjuguée au couvert forestier du territoire offre à San-Pédro un cadre naturel et paysager exceptionnel.

Ces attraits naturels révèlent un fort potentiel touristique du territoire tant à l'échelle nationale qu'internationale pour lesquels des initiatives doivent être portées par la collectivité.

Enfin, il est question de **l'aménagement** des entrées des villes avec comme élément saillant du cahier de charges avec le développement futur des activités portuaires et l'extension de la ville. Il faudrait envisager des solutions pour faciliter une fluidité de la mobilité urbaine pour l'hébergement hôtelier de certains opérateurs économiques. La mise en valeur de la présence de l'eau ; la mise en valeur de l'île entre la lagune et l'océan (dédiée aux artistes par exemple) dans l'axe diagonale ouest de la ville de San-Pédro.

Au nombre des actions possibles à mener, il faut noter celles qui touchent la préservation et la conservation des aires marines protégées qui sont des sites touristiques par excellence. L'État de Côte d'Ivoire, comme l'indique l'encadré 3, a déjà initié des stratégies dans ce sens.

Encadré 3: Projet touristique en cours

Source *: Conseil des ministres du 6 juillet 2022*

Ce projet de reconquête de l'activité touristique justifie l'effort et l'ambition des politiques publiques à renforcer l'attractivité et la compétitivité de cette métropole africaine en devenir (Annexe 7.7). D'ailleurs, en 2024, la Côte d'Ivoire a accueilli la Coupe d'Afrique des Nations (CAN). Dans ce contexte, à l'occasion du projet Sublime Côte d'Ivoire initié par le ministère du tourisme, des équipements et infrastructures ont été réalisés dans tout le pays et à aussi à San-Pédro et ses environs, qui faisaient partie des villes qui devaient recevoir l'évènement. Un grand stade de football (Stade Laurent Pokou) a été construit en 2022 ainsi que des équipements annexes. S'ajoute aussi la construction des terrains d'entraînement, des résidences et des villas pour accueillir les touristes. Un projet de Cité CAN sur plus de 5 hectares a été réalisé dans le quartier Pont Digboué, situé à 10 km du centre-ville. L'ensemble de ces initiatives doivent permettre au tourisme de faire rayonner l'économie de la région d'ici les années 2025 à 2030.

Pour ce faire, il fallait aussi actionner la construction des voies de communication entre les quartiers. L'ensemble des perspectives du tourisme ici présenté pourront contribuer bien évidemment à la polarisation régionale.

Bien entendu, **le secteur artisanal** comme complément au tourisme doit implémenter davantage le savoir-faire local (Annexe 15). Les artisans locaux doivent être accompagnés pour leur savoir technique leur permettant de confectionner des produits magnifiques et de bonne qualité. Cela redorera l'image de l'activité artisanale et apportera une plus-value à l'économie locale à travers son attractivité touristique. Les perspectives de développement du secteur artisanal pour assurer le développement consiste à renforcer les capacités des acteurs en termes d'équipements, de formation et d'accès aux crédits. La mise en place de lignes de financement dédiées aux artisans pourrait y contribuer fortement. Par ailleurs, des efforts pour promouvoir et valoriser les produits artisanaux doivent être fournis via la reconnaissance du travail des artisans dans les offres de marchés au niveau de la région. Dans cette démarche, un préalable important serait l'organisation des artisans par la mise en place de groupements voire une fédération afin de le rendre plus visible et de capter les possibilités de partenariats avec le Conseil Régional et les Partenaires techniques financiers.

Concernant, **le sous-secteur de l'élevage**, il est vrai qu'à l'instar des régions équatoriales d'une manière générale, les villes du Sud-ouest ne sont pas des zones d'élevage par excellence en raison des conditions climatiques et de la présence d'insectes nuisibles (de la mouche tsé-tsé par exemple). Cependant, un effort est fourni par la population pour permettre une bonne évolution de l'activité et l'État doit s'y mettre pour l'accompagnement des acteurs. Ce qu'il faut savoir, l'élevage le plus pratiqué au Sud-ouest ivoirien est un élevage de subsistance (Annexe 16).

Du côté **des mines et des hydrocarbures**, le sous-sol ivoirien est très riche, à la lumière d'importantes ressources minières et énergétiques qu'il dispose. La présence de ces gisements peut permettre au secteur minier d'occuper une place importante dans l'économie ivoirienne. La région disposant comme d'autres régions de la Côte d'Ivoire d'un potentiel minier dont la valorisation contribue significativement au développement économique. Les ressources minières présentes sont composées de métaux de base comme le fer, le nickel, le cobalt et le manganèse. D'après les informations fournies par la direction des mines de San-Pédro, la région disposerait du fer dans la forêt de Monogaga; de l'or dans le parc national du Taî ; du sable et du gravier le long de l'Océan Atlantique et des cours d'eau. Également, la présence du pétrole et du gaz est signalée au large des côtes de San-Pédro sans pour autant être exploitée.

La valorisation et l'encadrement **du secteur des hydrocarbures et de l'énergie** dans la région permettraient de consolider les flux et les différents trafics de marchandises (Annexe 17). En ce qui concerne les produits pétroliers, ils seront consommés sous plusieurs formes. Il s'agit principalement du butane, du super, du gasoil et du pétrole. S'agissant du secteur minier, il est important de noter que l'exploitation de cette importante richesse minière passe par certains préalables. En effet, l'or disponible dans le parc national du Taï mérite une prospection sérieuse, car à l'heure actuelle, son exploitation reste artisanale et clandestine.

Le secteur minier doit également faire face à d'autres contraintes liées au manque de données géologiques fiables pour une meilleure optimisation des coûts d'exploration, l'absence de routes et d'électricité pour l'installation des entreprises devant s'occuper de sa mise en valeur. Cette situation fait qu'en dépit de l'existence d'un potentiel minier, l'exploitation reste encore timide, se limitant essentiellement à une exploitation artisanale de quelques minerais. Il faut préciser à ce titre que des prospections sont en cours et celles-ci devraient permettre de remédier à ces problèmes. L'exploitation de cette diversité de minerais pourrait, à n'en point douter, contribuer positivement au développement de la région. Si les enjeux d'une telle exploitation sont non négligeables en termes de retombées économiques, fiscales et sociales, il serait ainsi important que l'État dans le cadre de sa politique de développement du secteur minier prenne toutes les dispositions pour créer les conditions d'une exploration puis une exploitation rationnelle, optimale, efficiente et équitable des ressources minières.

3.3.2.3 Renforcer l'aide sociale, les réseaux et les équipements de base

Pour ce qui est **des réseaux**, d'abord au niveau de **l'électricité**, il faut savoir que plusieurs centrales hydroélectriques ont été construites ; le barrage de Buyo d'une puissance installée de 165mw, le barrage de Soubré d'une puissance installée de 275mw et le Barrage de Fayé d'une puissance installée de 5mw. Ces différents barrages installés dans ces villes participent à l'électrification du district dont 170 localités (urbaines et rurales) sur 561 disposent en permanence de l'électricité. Ainsi, l'extension du réseau électrique vers d'autres zones est envisagée dans le sillage des efforts consentis dans le secteur au cours de ces dernières années. Parallèlement, un enjeu de taille réside sur la question de l'énergie solaire. Elle constitue, en effet, une alternative crédible pour un meilleur accès des populations notamment rurales à l'électricité.

Ensuite, pour les besoins en **eau potable**, selon la direction régionale de l'hydraulique des actions sont envisagées. Il s'agit d'abord de la mise en place de 124 pompes pour les campements de plus de 100 habitants et les villages administratifs déjà équipés, mais dont la population a évolué pour l'hydraulique villageoise. En plus, la réparation des pompes non fonctionnelles est prévue.

La mise à disposition de nouveaux systèmes pour 19 localités réparties entre les sous-préfectures de Djouroutou, Grabo, Olodio, Tabou, Grand-Béréby et Gabiadji pour l'hydraulique villageoise améliorée est aussi prévue. Pour finir, l'extension du réseau au niveau de certains quartiers des villes de San-Pédro (160 km) et de Tabou (60 km) pour l'hydraulique urbaine, et du renforcement des productions journalières de 16 localités éligibles pour le système d'hydraulique urbaine.

La promotion d'un meilleur accès durable à l'eau potable passe par une bonne gestion des ouvrages réalisés. Jusqu'à aujourd'hui, la gestion est confiée à des opérateurs privés avec la participation des populations et de l'administration (appui-conseil). Ceci étant, un projet en cours prévoit de confier la gestion au Conseil régional avec la possibilité pour lui de faire une gestion déléguée à des opérateurs privés ou encore de recruter un agent de gestion. Quelque que soit le système retenu, il conviendra de veiller à la qualité de la gestion et sensibiliser les populations sur la nécessité d'une meilleure appropriation des ouvrages.

Le recours à **des modes d'assainissement** non commode résulte de l'absence criarde d'infrastructures d'assainissement dans les villes et les villages de la région. Devant cette situation, l'amélioration des conditions d'assainissement passe impérativement par la promotion de l'accès aux infrastructures d'assainissement pour les ménages. L'appui des ménages à travers la mise en place de subventions pourrait contribuer à l'amélioration de la situation. Dans le même temps, l'aménagement de dépotoirs d'ordures, de système de canalisation et d'évacuation des eaux usées ainsi que le développement d'un important programme d'information/sensibilisation pourront contribuer à la promotion d'un meilleur assainissement gage d'un cadre de vie agréable et d'un environnement durable.

Sur le volet **du logement**, malgré la présence d'infrastructures d'hébergement et des politiques qui les accompagnent, les capacités d'accueil restent encore faibles à l'échelle de la région, surtout dans le département de Tabou. Se loger dans la région surtout dans les sous-préfectures de Djouroutou et Grabo reste particulièrement difficile pour les ménages comme pour les touristes.

La seule possibilité de logement dans de bonnes conditions reste dans la ville de San-Pédro et dans une moindre mesure, celle de Grand-Béréby. Or, l'éloignement des sites par rapport à ces villes et l'absence de transport adéquat ne facilitent pas les choses. Comme palliatif à la question de logement, les autorités prévoient un projet d'extension d'une ville nouvelle exemplaire qui inclut une juxtaposition de la ville nouvelle, des quartiers anciens, de la nouvelle université de San-Pédro et du port.

Des logements économiques sont aussi prévus. Ces projets qui ont pour vocation de valoriser la mixité urbaine et de secourir les couches défavorisées par une diversification des programmes de logements, de services, d'infrastructures et d'équipements doivent passer avant tout par la sensibilisation des populations. Cette sensibilisation de la population doit s'étendre aux enjeux socio-environnementaux et démographiques. En d'autres termes, face à la pression démographique dans les villes qui se répercutent sur les potentialités naturelles, il faut éduquer à nouveau la population.

En raison de la compétition pour l'accès et/ou le contrôle des ressources naturelles qui suscite aujourd'hui de vives tensions entre acteurs socio-économiques. **La sécurisation foncière** reste donc une préoccupation majeure parce que cette compétition pour l'usage des ressources foncières et forestières et surtout les conflits qu'elle engendre constitue une réelle menace pour la paix sociale et une sérieuse entrave au développement socio-économique de la région. Le dialogue territorial, dans un contexte de réconciliation nationale, constitue aujourd'hui, un enjeu majeur pour la gestion durable des ressources naturelles et l'atteinte d'un développement social équilibré. La dégradation de l'environnement et l'épuisement des ressources, compromettant ainsi le développement durable, doivent aussi faire l'objet de la sensibilisation. Le défi majeur reste la nécessité de mettre en place un dispositif de veille et de préservation des ressources naturelles et il est urgent de mettre en place des stratégies nouvelles pour la biodiversité. La conservation des aires protégées et de certains écosystèmes à l'exemple du parc national de Taï doit permettre de protéger l'équilibre écologique de la région.

Pour **lutter contre la pauvreté** dans la région, la mise en place des conditions propices à une mise en relation entre les populations et autres acteurs locaux est indispensable. Mais aussi entre les populations (producteurs par exemple) et les entreprises et microentreprises est nécessaire. En vue de promouvoir la diversification des sources de revenus des populations, la gouvernance doit opter pour la politique de proximité afin de se saisir réellement les réalités des populations locales et de créer un climat de confiance.

Cela donnera l'opportunité aux populations locales de participer et de contrôler la gestion publique de leur quotidien et d'en déterminer l'orientation. Cela implique de redéfinir le cadre institutionnel à travers l'identification des principales faiblesses de l'administration. Nous pouvons articuler ces faiblesses autour notamment des faibles capacités techniques et de l'insuffisance dans la connaissance du terrain de la part des ressources humaines de l'administration territoriale et des services déconcentrés (Annexe 19).

À cela s'ajoute, l'insuffisance des ressources financières, le déficit de programmes de renforcement de capacités des agents des collectivités territoriales, et un défaut d'encadrement des initiatives locales menées par des populations. Dans cette dynamique, des réformes pour un renouveau du monde économique et financier doivent être entreprises par des hommes et des femmes pour penser et entreprendre autrement.

Au regard des inégalités socio-spatiales qui existent et des types de vulnérabilités existantes chez les populations, les pouvoirs publics ont actionné des dispositifs sociaux, sanitaires, éducatifs et infrastructurels qui visent à rétablir l'ordre urbain. Il s'agit dans un premier temps, des actions dans le système de santé qui s'inscrivent dans la recherche d'une meilleure équité socio-spatiale et d'une meilleure accessibilité financière et géographique des populations aux centres de santé. Au regard du nombre de pathologies enregistrées en 2018 et 2019, le système de santé doit être renforcé. De même des campagnes de dépistage et de sensibilisation doivent être engagées face à la croissance exponentielle de la population. Celles-ci doivent porter sur les habitudes (alimentaires par exemple) et les pratiques qui sont favorables à la naissance d'agents pathogènes ou à la prévalence des maladies. Une situation sanitaire quasi déplorable qui permet de déduire le caractère nocif de la littoralisation. D'ailleurs, sur cette base, nous pouvons penser que les risques de pathologies autour des ressources en eau constituent une question de fond particulièrement pour la sécurité alimentaire (pour la consommation du poisson).

L'organisation de l'armature urbaine en lien avec le système de santé réinterroge alors l'opposition traditionnelle entre littoralisation, développement local et santé, car elle est au cœur d'un faisceau d'interactions entre ces trois réalités socio-spatiales. En clair, le dispositif sanitaire (personnel et matériel) est donc à améliorer.

Les politiques nouvelles envisagées invitent à agir sur la localisation des infrastructures sanitaires. Il s'agit notamment de réhabiliter ou de renforcer les équipements des centres de santé et le dispositif médical (personnel soignant, plateau technique) des sous-préfectures (surtout des villes de Tabou, Grand-Béréby et Sassandra) en tenant compte de la taille démographique et des réalités géographiques (état des routes, distance). Le rôle majeur des collectivités et des décideurs s'invite également dans la question de l'éducation.

Au niveau scolaire, d'importants investissements réalisés dernièrement se sont traduits par une amélioration des performances de l'éducation. Néanmoins, dans l'ensemble, vu que les effectifs scolaires se sont accrus, de nouveaux défis s'imposent. Ainsi, il apparaît à l'analyse des différents ratios que les défis doivent porter prioritairement sur le maintien des élèves à l'école, l'amélioration de la qualité de l'enseignement et du niveau d'accès à l'éducation. Les taux de scolarisation restent très faibles dans la région et ont tendance à se réduire au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cycle préscolaire. Cette faiblesse résulte donc au non-maintien des enfants et surtout des filles à l'école.

Dans plusieurs villages de la région, l'abandon est important et fréquent. L'achèvement des cycles scolaires ou encore le maintien des enfants à l'école reste une problématique sérieuse dans la région. Par ailleurs, l'insuffisance du nombre d'établissements scolaires et des écoles de formation voire leurs absences dans de nombreuses localités (notamment rurales) de la région impact sur l'accès des enfants à l'éducation et à la formation. Si l'éducation est perçue comme au centre de toute problématique de développement durable, ces incidences en termes de productivité, de création de richesses, d'innovation et d'impacts socio-économiques doivent permettre d'en faire un secteur clé dans les stratégies de développement de tout pays, surtout pour la Côte d'Ivoire qui aspire à s'engager dans la voie de l'émergence. Dans cette veine, plusieurs établissements ont été construits et d'autres sont en cours de constructions. Ces perspectives permettront d'augmenter le nombre de classes et même d'écoles. Il faut songer également à augmenter le nombre de personnels pour assurer aux enfants un enseignement de qualité.

Aussi, il faut penser à diversifier les types d'enseignements, notamment professionnels afin que les jeunes des sous-préfectures et des localités éloignées de la ville de San-Pédro puissent se faire former dans les lieux de résidence.

En outre, du point de vue de **la vulnérabilité croissante et de la sécurité**, l'État à procéder à différents types de prises en charge psychosociale et médicale des personnes touchées (Annexe 12). S'en sont suivi les processus de la réintégration de ces personnes vulnérables. Pour assurer l'intégrité et la sécurité du territoire et des populations en particulier, des commissariats de police, des postes de gendarmeries ont été construits dans les villes chefs-lieux de région et de département ainsi qu'une justice en 2019 à San-Pédro. Du point de vue administratif, la présence de mairies et de préfectures a permis de rapprocher les populations de l'État pour la constitution de documents administratifs et pour la célébration de festivités matrimoniales. Dans toutes les villes chefs-lieux, se trouvent désormais une mairie et une préfecture ou sous-préfecture.

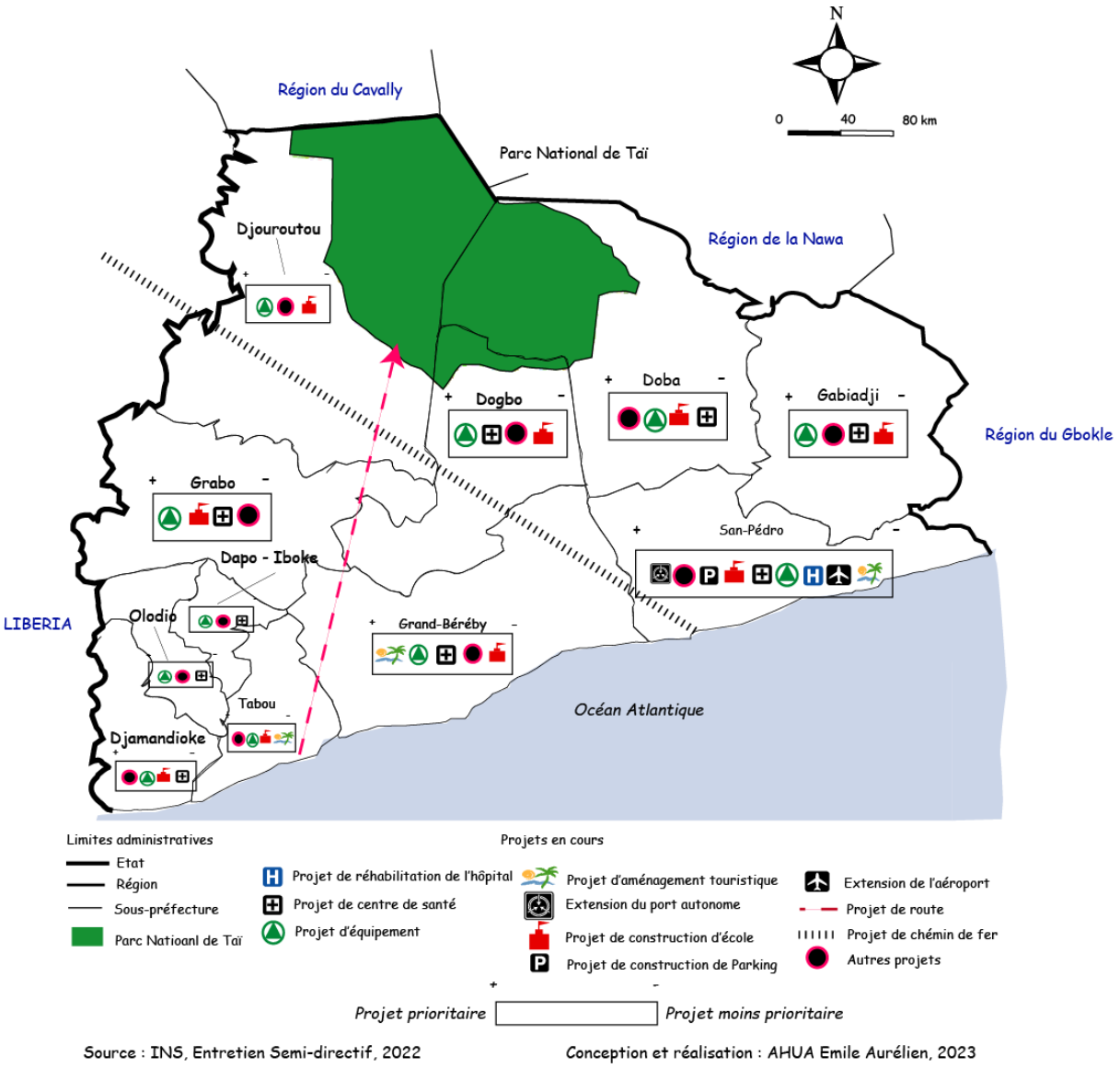
Enfin, après la vulnérabilité, nous nous intéressons **au transport et aux différentes infrastructures** qui est l'une des questions les plus centrales pour l'aménagement du Sud-ouest ivoirien. Face à l'état de dégradation avancé des routes, de nombreux projets de réhabilitations du patrimoine routier ont été mis en œuvre pour faciliter les mobilités de populations, le transport des produits agricoles et l'approvisionnement des populations en produits de consommation. Nous pouvons aisément dire que les infrastructures doivent donc être renforcées et entretenues pour pouvoir assurer la polarisation tant souhaitée. C'est ainsi que la route côtière ralliant Abidjan à San-Pédro qui est restée impraticable depuis plusieurs années a été réhabilitée en 2022.

Également, certains points autres critiques de la route en direction des espaces ruraux et dans les différents quartiers ont été réhabilités. Bien que l'axe routier n'ait pas été développé proportionnellement au trafic enregistré, soulignons que des efforts de réhabilitation des routes et pistes rurales sont notés à travers le Projet de Rénovation des Infrastructures en Côte d'Ivoire (PRICI). De nos échanges avec le responsable régional du FER (Fer de l'Entretien Routier), nous avons pu constater que des projets sont à l'œuvre et ceux-ci nous ont été présentés. Il s'agit de l'arrivée prochaine des bus de la compagnie SOTRA pour faciliter par exemple le déplacement des travailleurs habitant les quartiers nord de la ville vers le port de San-Pédro. À cet effet, des lignes d'urgence sont prévues sur 51 itinéraires dans les différents quartiers pour être bitumés. Précisons qu'il n'y a pas de bus actuellement dans les villes de la région.

Ce faisant, entre la ville de San-Pédro et les zones rurales environnantes, construire les routes se présente comme un impératif. Cette pertinence de construire les routes se présente aussi au niveau sanitaire où l'accès aux infrastructures de santé est rendu difficile par l'absence de voie de communications qui fragilisent les soins médicaux de base, car les populations des contrées éloignées et des zones rurales dynamiques sont contraintes parfois d'effectuer de longs trajets. Dans cette perspective, notons qu'un autre projet de bitume à hauteur de 100 km de route entre Tabou et San-Pédro, et de 50 km entre Grand-Béréby et Tabou est en cours. Cela en est de même pour la construction d'un pont sur la voie qui relie la ville de Tabou à la frontière du Libéria, un projet financé par l'union du fleuve Mano qui regroupe la Côte d'Ivoire, la Sierra Léone, la Guinée et le Libéria. L'effectivité de ces projets devrait favoriser le commerce et les mobilités entre Tabou et les autres villes des pays de la sous-région. Pour les responsables du FER, il est important de préciser que les pouvoirs publics visent à faire de Tabou une ville stratégique, qui constituera une autre ouverture sur la ville de San-Pédro à partir de la liaison avec l'ouest montagneux. Dans cette veine, la réhabilitation de la voie A7 qui mène au parc de Taï est prévue. Cette nouvelle voie envisagée permettra de relier la ville de Tabou à la frontière de la Guinée en passant par la ville de Guiglo à l'Ouest du pays. Un projet de chemin de fer de San-Pédro à Touba (zone minière à l'Ouest de la Côte d'Ivoire qui alimente le port en manganèse et en nickel) en passant par la ville de Man (Ouest ivoirien) est également pensé par les autorités. Ainsi, à travers ce nouveau chemin de fer, les matériaux seront transportés facilement de Touba à San-Pédro. Cette mesure de redynamisation du transport terrestre ne doit pas exclure les réalités climatiques dans la mesure où il ressort des informations fournies par le FER qu'elle demeure l'une des contraintes majeures que connaissent les décideurs lors de la mise en œuvre des projets notamment à Tabou. En effet, cette ville est la plus arrosée du pays et donc il est difficile de développer certaines initiatives. À côté du transport terrestre en milieu urbain il existe le mode de transport aérien dans la région. Ce mode de transport de la région qui jusqu'aujourd'hui dépend de l'aéroport de San-Pédro, et qui connaît une insuffisance d'équipements. Les autorités comptent renforcer le trafic aérien via la construction de 2100m de pistes prévus pour l'aéroport de San-Pédro afin que la structure puisse accueillir les gros porteurs. Un lancement du transport maritime interurbain est également envisagé entre San-Pédro et Tabou puis entre San-Pédro et Abidjan. Pour finir, il faut mentionner le projet d'extension du port de San-Pédro notamment avec la future construction d'un terminal gazier et céréalier selon les responsables du FER (Annexe 20). L'intégration de ces différentes actions et des mécanismes qu'elles impliquent permet d'identifier de manière concrète le type d'approche approprié face aux questions de reconstruction territoriale dans la région.

À l'évidence, la problématique de l'aménagement territorial du Sud-ouest doit également aborder les empreintes spatiales en raison des multiples échelles (régionales, départementales, locales, etc.) concernées par l'opérationnalisation des projets en cours. Ainsi, s'appuyant sur les différents axes de développement énumérés dans le tableau, l'ensemble des perspectives et des projets en cours, en tenant compte bien entendu des priorités selon les échelles nous ont amené à spatialiser le nouveau schéma d'aménagement territorial. Au moyen de la carte suivante, le plan opérationnel des projets du Sud-ouest est facilement visible et compréhensible et son expression permet de cibler les actions, les acteurs et les coûts par rapport aux espaces.

Carte 23: Spatialisation du cadre opérationnel des projets en cours dans les villes de la région



À partir de cette carte, un croisement entre les contraintes de développement et les perspectives de remédiation permettra de juger la pertinence des actions et des méthodes.

Elle aidera les différents acteurs engagés pour le développement régional dans l'exécution des actions relatives des besoins prioritaires. Bien évidemment, les villes de la région au regard de ce diagnostic territorial apportent à la fois espoir et incertitude, du fait de leurs enjeux socio-économiques et environnementaux diversifiés, de leurs larges portefeuilles d'opportunités et des nombreux risques et dysfonctionnements qui les caractérisent. C'est pourquoi l'aménagement nouveau doit à court ou à long terme permettre de résorber ces problèmes majeurs.

Conclusion du Chapitre 3

Les villes du Sud-ouest comme lieux privilégiés d'échanges, de rencontres, de contacts, d'identité, de confrontation, de brassage d'idées, d'interactions de personnes, de circulation d'informations génèrent chaque jour de nouveaux enjeux et nécessitent des schémas stratégiques et des mécanismes spécifiques pour l'opérationnalisation des actions de planification. En même temps qu'elles constituent des moteurs de la littoralisation, les politiques publiques doivent assurer une urbanisation durable. C'est dans cette veine que ce troisième chapitre avait comme objet de connaître le rapport entre les outils institutionnels et la littoralisation au Sud-ouest ivoirien, mais surtout de présenter d'une part les éléments urbains structurants et d'autre part les réelles contraintes à la littoralisation. De ce chapitre nous retenons que l'enclavement et l'isolement de cette région du reste des autres villes de la Côte d'Ivoire dans les premiers temps n'ont pas été considérés comme un frein, mais plutôt comme un atout de développement. C'est ainsi que l'ARSO (1968-1980) s'appuyant sur les configurations naturelles et socio-spatiales de la région a impulsé une première phase de littoralisation. À partir de ce projet, les villes du Sud-ouest se présentent maintenant comme des territoires dont les perspectives en termes d'aménagement et de gestion territoriale permettent de les envisager comme des espaces pertinents à la structuration d'un deuxième pôle. Cette initiative de grande envergure, jamais connue en Côte d'Ivoire a impulsé de nouvelles activités littorales, a permis un accroissement de la population, une modification de la structure urbaine, de la démographie, une accentuation de nouvelles dynamiques spatiales au sein du territoire. Toutes ces mutations dans les villes littorales secondaires, qui sans doute ont généré une recomposition urbaine, méritent d'être appréhendées dans leurs différents tenants et aboutissants si l'on veut connaître les réels impacts de ce projet de planification et de la mise en œuvre du PSDR. Dans cette logique, le prochain chapitre se propose d'analyser les différentes formes et les modèles d'organisation de la littoralisation à l'échelle des principales villes littorales de la région de San-Pédro.

Chapitre 4 : *Formes de littoralisation au Sud-ouest ivoirien : Lecture des signatures socio-spatiales et marqueurs territoriaux*

À l'échelle de la Côte d'Ivoire, aucune ville côtière n'échappe aux dynamiques de littoralisation. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, les migrations vers les villes littorales du Sud-ouest ivoirien constituent les principaux traits marquants de leur évolution, de leur organisation et de leur urbanisation. Si dans la ville d'Abidjan, la littoralisation a atteint un pic extraordinaire, comparativement, il semble qu'au Sud-ouest ce phénomène se présente plutôt récent et demeure à l'étape embryonnaire. Cependant, il n'en demeure pas moins que ces dernières années, la littoralisation ai connu une évolution assez importante dans les villes de la région de San-Pédro. Aujourd'hui encore la concentration des hommes et des activités autour du littoral ouest-ivoirien constitue une réalité inéluctable dans cette partie du pays. Par conséquent, les formes de territorialisation, les types d'urbanisation, les modes de vie, les représentations, et les mutations produites et diffusées dans les aires urbaines méritent d'être analysés. En tenant compte des principales dynamiques socio-spatiales et culturelles, de leur très graduelle construction territoriale et des mutations qu'elles induisent, il devient nécessaire de porter un regard sur les nombreuses interrogations liées aux problématiques de l'aménagement du territoire littoral. Ceci étant, nous sommes donc amenés à nous questionner à l'échelle du Sud-ouest de savoir : Comment les villes littorales du Sud-ouest ont-elles évoluée ? Quelles sont les pratiques et les structures urbaines qui accompagnent ces évolutions ? Qui sont les acteurs de cette littoralisation ? Quelles sont les formes de littoralisation observées ? Dans ce chapitre, nous tenterons de répondre à ces différentes interrogations.

4.1 Les formes socio-résidentielles : des éléments structurants de la littoralisation

La région de San-Pédro est aujourd'hui la plus cosmopolite de la Côte d'Ivoire. Au Sud-ouest ivoirien, ces dernières décennies, les migrations vers les espaces littoraux présentent pour chacune des villes des spécificités tant au niveau des modèles de littoralisation que des évolutions urbanistiques. S'il est communément admis que l'aménagement du littoral ouest ivoirien et son évolution présentent des singularités en termes de développement, c'est bien sans doute parce que l'influence de la littoralisation sur l'urbanisation et sur le développement de la ville au Sud-ouest n'est pas uniforme, tant à l'échelle des villes que des quartiers.

En tout état de cause, la concentration des hommes et des activités autour du littoral de cette région, aujourd'hui associée aux projections de gestion durable de la ville voulue par les autorités, impose au préalable une étude sur les rapports entre tache urbaine, facteurs des migrations et différents usages du littoral. C'est dans cette veine que ce premier point de ce chapitre 4 se propose d'analyser les logiques fondatrices et révélatrices des formes de littoralisation sociodémographique et spatiale largement partagée dans l'espace. Il s'active à faire ressortir comment les formes démographiques et spatiales de la littoralisation contribuent à urbaniser la ville. Aussi, un regard est essentiellement porté sur l'évolution spatiale des villes à travers l'occupation du sol et les pratiques urbaines qui ont émergé. Concrètement, dans ce point, nous chercherons à analyser les évolutions urbaines, les facteurs qui les président, et les phases d'occupation de l'espace littoral. Il s'agira aussi d'interroger notamment la structure démographique par le profil des populations qui ont migré vers ces villes. Mais surtout de questionner pourquoi ces populations ont choisi ces espaces pour leurs installations ? Quels sont les quartiers qui ont été priorisés ? Quels sont les espaces qui ont été plus occupés ? Comment ces populations se sont appropriées l'espace ? À côté de ces interrogations, nous avons également questionné les types de territorialisation via le type de quartiers, les types de logements et les temporalités (date de migration).

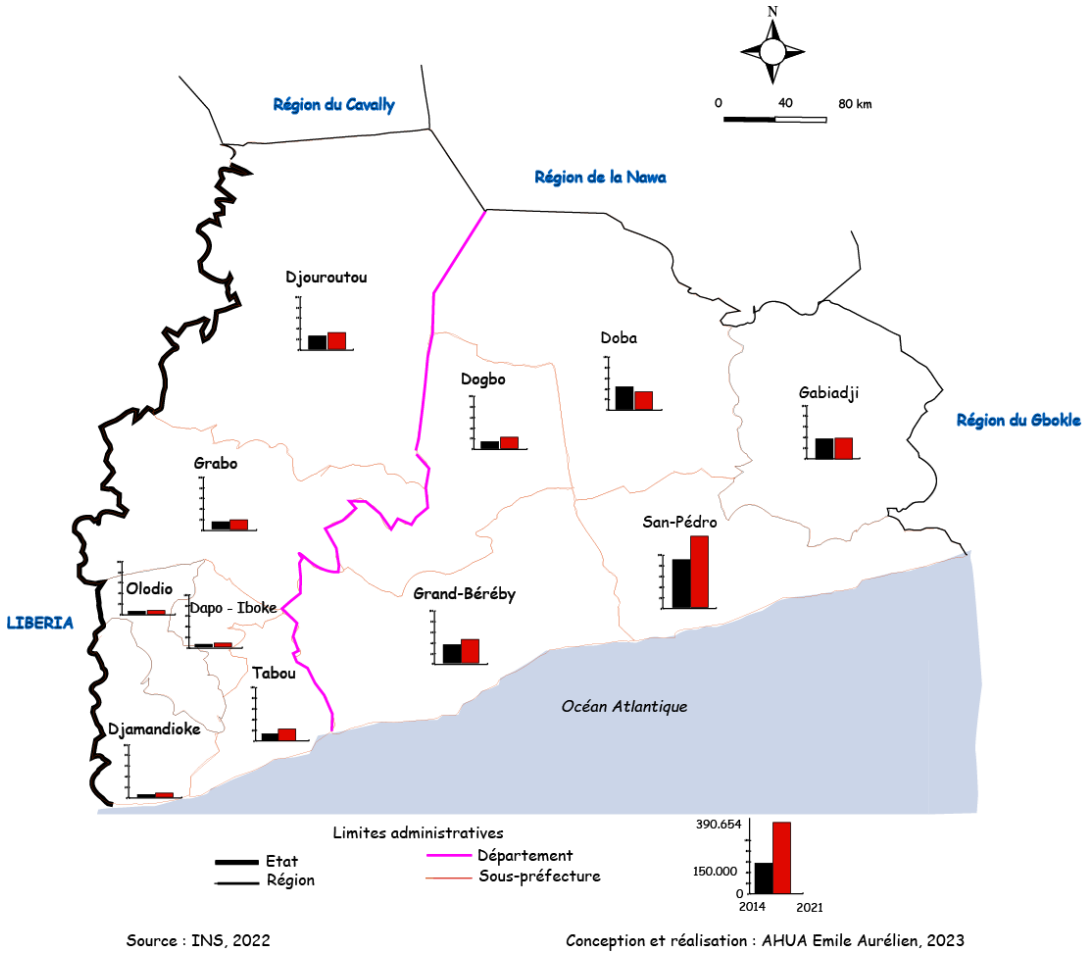
Les formes socio-résidentielles de la littoralisation concernent l'ensemble des mouvements et des pratiques de populations autour du littoral dans le cadre de l'habitation et comment celles-ci s'organisent. Cette forme de littoralisation est permanente. Ainsi, pour comprendre ces formes de littoralisation, nous avons structuré notre analyse du global au local. En s'appuyant nécessairement sur l'échelle du Sud-ouest dans un premier temps, pour s'intéresser par la suite à l'échelle des villes et des quartiers. Ce point de notre travail a été traité à l'aide de données issues des services de statistiques et des collectivités, ainsi que des données traitées dans le cadre des questionnaires adressés aux ménages. Une première approche spatiale se présente pertinente pour analyser ces évolutions et les différentes tendances qui en découlent.

4.1.1 ***Des villes littorales en pleine évolution au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire***

L'étude de la dynamique démographique de la région a été faite à l'aide des données de l'INS de 1975, 1988, 1998, 2014 et 2021. Ces données nous ont permis d'observer les tendances démographiques au niveau de différentes sous-préfectures. D'emblée, il est important de noter une évolution régulière et exponentielle de la population régionale depuis les années 70.

Entre les deux RGPH de 1975 et 1988, la population régionale est passée de 61.921 habitants à 228.816 habitants, soit un taux d'accroissement annuel (TAN) de 9,8 %. Lors du 3e RGPH de 1998, la population de la région est passée à un effectif de 559.281 habitants, pour un TAN de 9,3 %. Au RGPH de 2014, la région comptait une population totale de 826.666 habitants, soit 3,6 % de la population nationale. Le TAN entre 1998-2014 a donc chuté à 2,5 %, soit légèrement en dessous de la moyenne nationale (2,6 %). S'appuyant sur les données des deux derniers recensements, nous avons tenté de comparer ces évolutions à travers la carte 24.

Carte 24: Évolution de la population de 2014 à 2021 des différentes sous-préfectures

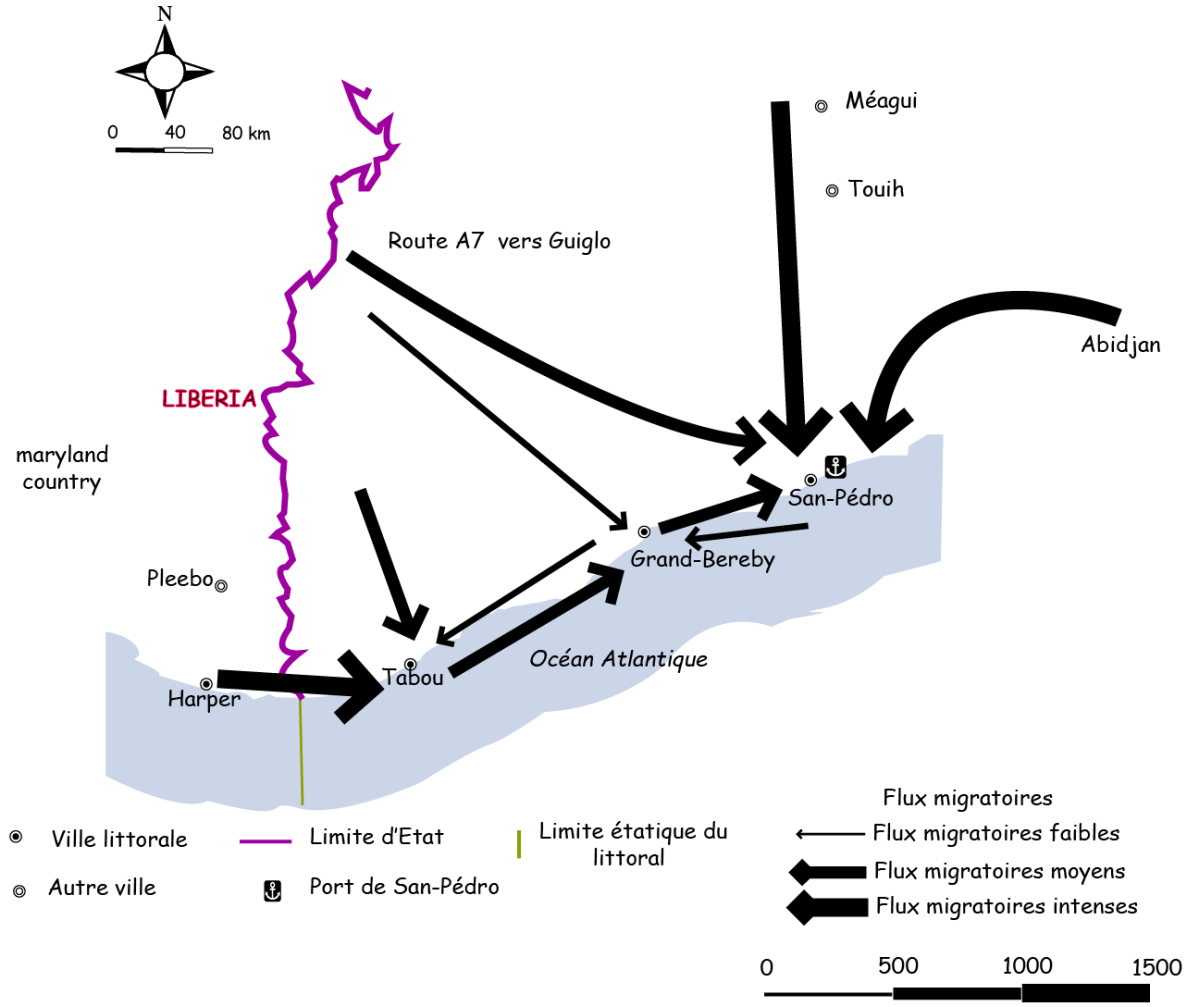


De manière continue, les villes du Sud-ouest augmentent démographiquement. Excepté la sous-préfecture de Gabiadji, où la population a évolué moins significativement, et la sous-préfecture de Doba où elle a régressé. La dynamique démographique reste une réalité dans toute la région. Spécifiquement, la carte 24 nous permet de voir que plus on s'approche du littoral, plus les évolutions démographiques deviennent très importantes. Ces évolutions observées sont intrinsèquement liées au taux d'urbanisation et aux dynamiques spatiales dans les différents espaces.

4.1.2 ***Des migrations étrangères de plus en plus orientées vers le littoral***

L'enquête par questionnaire sur l'origine des populations et les différents entretiens auprès des municipalités et des responsables de la statistique nous ont permis de spatialiser les directions et le degré des différentes migrations qui ont été orchestrées sur l'ensemble de ces territoires.

Carte 25: Flux et direction des migrations dans les villes de l'enquête



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Au regard de la carte 25, il ressort que l'ensemble des mouvements migratoires proviennent plus de l'arrière-pays national, d'autres villes littorales que des espaces ruraux de proximité.

À Tabou, il s'agit des mouvements migratoires frontaliers issus du Libéria (pays voisin) et de l'ouest du pays. Tandis qu'à San-Pédro, ceux-ci proviennent de la ville d'Abidjan pour la plupart et dans les moindres du Centre et du Nord du pays. La ville de Grand-Béréby est restée dans sa nature de ville de transition en accueillant tous types de populations issues de ces différents espaces.

Temporellement, en tenant compte des réponses des enquêtés sur les dates de leurs migrations vers ces espaces et des grands évènements qui ont impacté significativement le territoire régional ou local, nous pouvons structurer les formes socio-résidentielles de la littoralisation en quatre phases. Dans un premier temps, il s'agit des migrations post-ARSO qui ont été engagées à l'issue des premiers pas de la planification en 1968. Celles-ci concernent les déplacements en provenance d'Abidjan, de la ville de Koosou et du Centre du pays. Cette première phase est plus orientée vers la ville de San-Pédro. La seconde phase, quant à elle, concerne plus la ville de Tabou. Il s'agit de l'année 1990 qui constitue une nouvelle ère, où les migrations en direction de cette ville découlent d'un contexte de guerre civile au Libéria. Cette migration concerne l'ensemble des populations venues se réfugier dans la ville de Tabou. Ensuite, l'année 2010 - 2011, comme troisième phase de la littoralisation, représente une année charnière dans la croissance urbaine du Sud-ouest, car les tendances démographiques et urbaines vont augmenter en raison de la guerre civile en Côte d'Ivoire qui touche particulièrement la ville d'Abidjan. À cette période, la population urbaine va augmenter de manière continue au détriment de la population rurale. Enfin, après 2015, où le pays renoue avec la stabilité et la croissance économique, de nouvelles migrations naissent. Celles-ci sont le résultat de la forte insertion du Port de San-Pédro dans la mondialisation, mais aussi des grands travaux et chantiers entrepris par les pouvoirs publics. On note donc l'arrivée d'une population allogène naturellement.

Ces quatre phases, telles que présentées, permettent de définir trois grands déterminants de la littoralisation à savoir la création d'une ville nouvelle en 1968 qui expriment la recherche de nouvelles perspectives. La recherche de terre d'accueil pour les populations fuyant principalement la guerre entre 1990 et 2011. Enfin, la recherche d'opportunités économiques de 2015 à aujourd'hui.

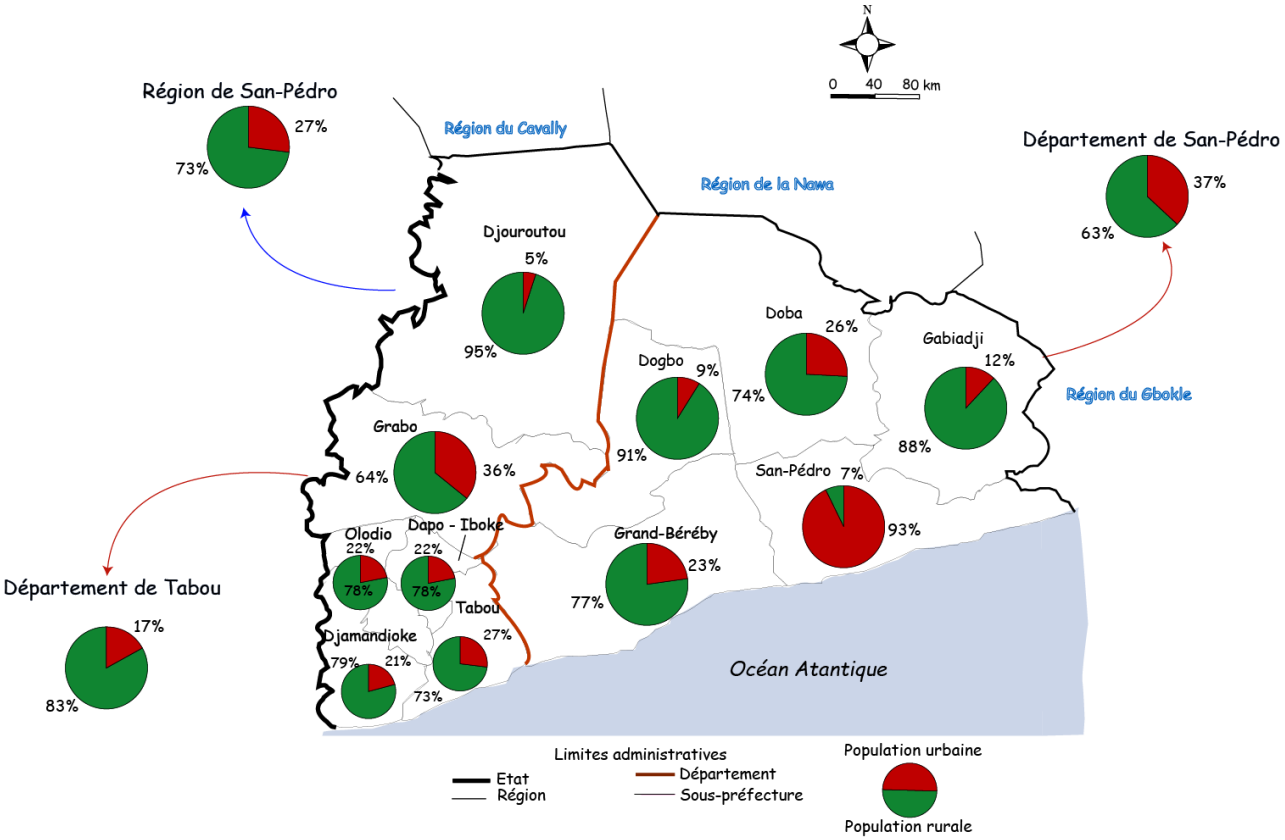
Inévitablement, l'ampleur des mouvements migratoires dans chacune des villes de notre étude explique l'urbanisation et les dynamiques spatiales. Comment ces espaces ont-ils évolué spatialement ?

*4.1.3 **Un territoire littoral en pleine urbanisation***

Diachroniquement, les sous-préfectures ont évolué différemment d'un point de vue urbanistique. De manière globale, nous observons que la littoralisation a évolué différemment. En observant le taux d'urbanisation dans nos trois espaces d'enquête, il est bien visible que celles-ci présentent des spécificités au niveau de leur étalement urbain.

Même si en premier lieu, le port de San-Pédro demeure l'élément fulgurant qui met San-Pédro en première ligne du fait urbain. L'étalement urbain de ces villes est le fruit des mouvements migratoires et de leurs principales caractéristiques de territorialisation. À l'aide de la carte 26, nous spatialisons les différentes proportions de la population urbaine des sous-préfectures.

Carte 26: Proportion de la population urbaine des sous-préfectures et de la région en 2014

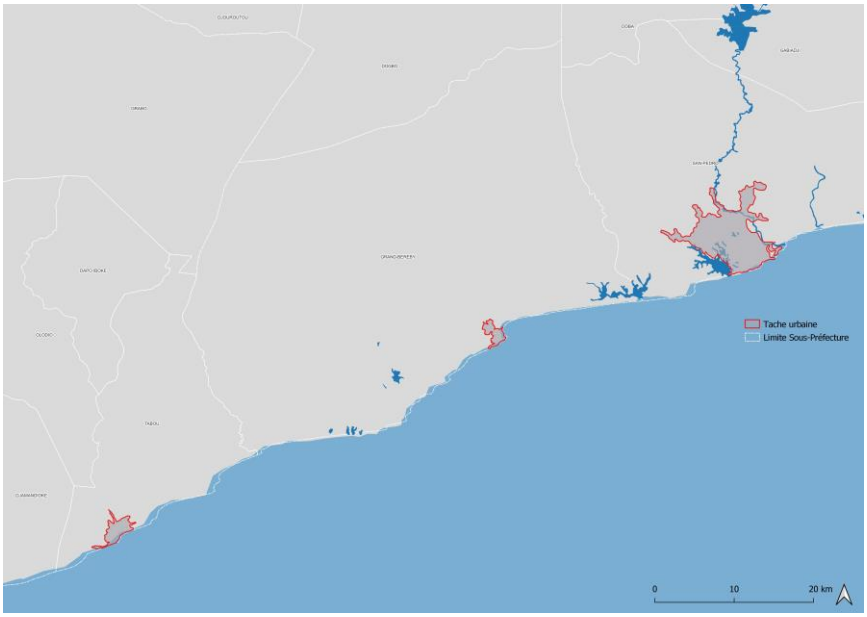


Selon la carte 26, il est donné de constater que le taux d'urbanisation reste à la fois important dans les villes balnéaires (bordées par l'océan) comme dans les espaces de proximité. S'agissant des villes principalement littorales, d'un côté, certaines d'entre-elles se sont littoralisées en côtoyant rapidement et de manière simultanée la campagne immédiate et les bordures de la mer à l'exemple du département de Tabou. Et d'autre part, certaines ont plutôt fonctionné et évolué sur l'attraction des centres-villes et des services à l'instar du département de San-Pédro.

Par ailleurs, il semble que c'est le second cas qui a le plus participé à l'urbanisation des espaces, car la carte 26 nous permet de constater que la sous-préfecture de San-Pédro est celle qui a le plus grand taux d'urbanisation. Ce facteur a grandement favorisé les inégalités urbanistiques.

Visiblement, les tendances migratoires quand elles sont associées à la tâche urbaine, elles permettent de mieux appréhender les premiers cas de singularités socio-spatiales. C'est à juste titre que la carte 27 nous permet de comparer les différentes tâches urbaines dans les villes.

Carte 27: Tâche urbaine dans les villes de l'enquête



Source : Google Earth

Conception :
AHUA Emile Aurélien , 2023

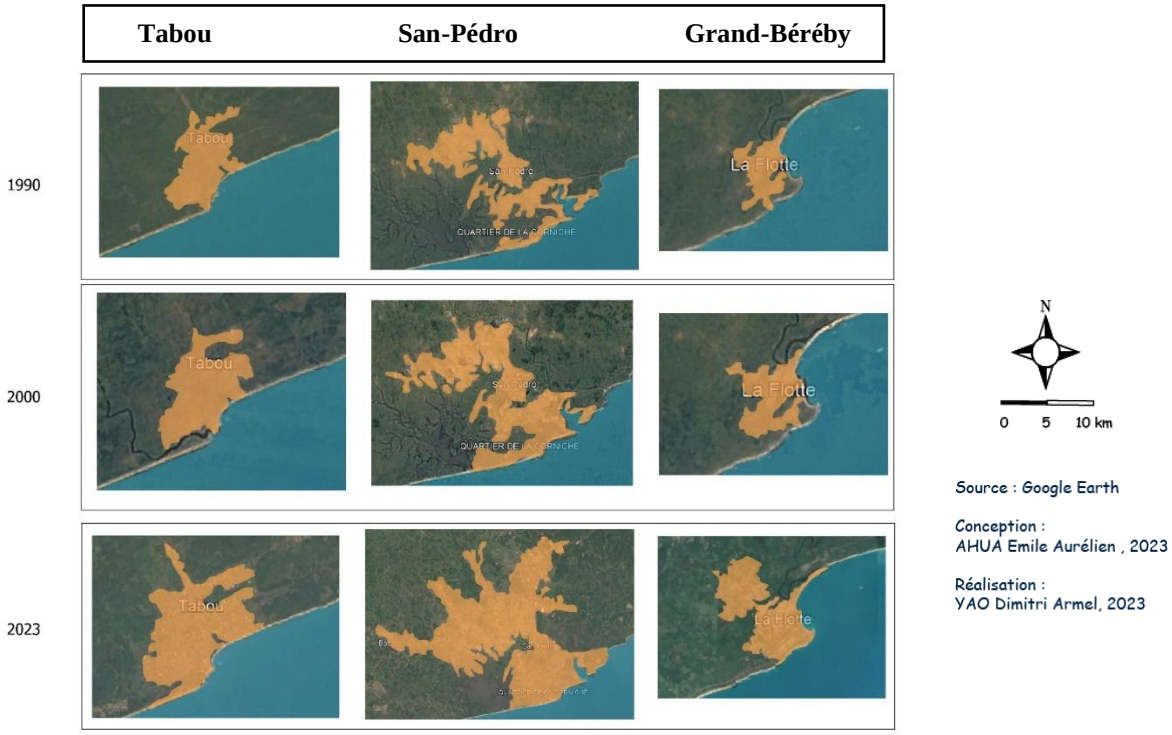
Réalisation :
YAO Dimitri Armel, 2023

Actuellement, la tâche urbaine de la région comme observée sur la carte 27 est marquée par de fortes disparités, notamment entre entités administratives. La ville de San-Pédro est largement en avance en terme d'artificialisation et d'occupation du littoral. Cette tâche urbaine, lorsque nous l'observons, confirme les statistiques urbaines selon lesquelles l'urbanisation du Sud-ouest ivoirien est fortement tirée par la ville de San-Pédro, 5^{e} ville de Côte d'Ivoire, et qui renferme plus de 61 % de la population urbaine de la région (Annexe 21). Cette relative supériorité de la population urbaine de la ville de San-Pédro, par rapport à plusieurs autres villes de la région du pays, explique sa forte emprise spatiale et ses densités. À l'échelle des départements, la densité démographique dans la région a évolué de manière régulière passant de 18,3 habitants/km² en 1988, à 44,7 habitants/km² en 1998 avant d'atteindre 66 habitants/km² en 2014 (Ces chiffres aujourd'hui sont légèrement en dessous de la moyenne nationale qui se situe à 70,3 habitants/km^2 selon l'INS).

Le département de Tabou, moins peuplé, a une densité de 37,5 habitants/km² alors que celle de San-Pédro est de 86,4 habitants/km², soit l'une des densités les plus fortes du pays. À l'échelle des sous-préfectures, San-Pédro est de loin celle qui est la plus peuplée avec 31,6 % de la population régionale. Elle est suivie, loin derrière par les villes de Doba, Gabiadji et Grand-Béréby. Les sous-préfectures de Dapo Iboké, Djamandioké et Olodio sont les moins peuplées avec chacune moins de 2 % de la population régionale (voir tableau 13).

Par ailleurs, il faut relever qu'en dépit de l'augmentation continue de la population urbaine, la région est encore à dominante rurale. Cela signifie qu'il y a une forte concentration de la population dans les zones rurales : 551.111 habitants vivant en milieu rural contre 275.555 habitants en zone urbaine en 2014 (INS). Spatialement, il est important de faire remarquer que ces villes ont une trajectoire urbanistique commune. Une urbanisation qui débute en centre-ville (foyer ancien de peuplement), qui se dirige par la suite vers l'arrière-pays, (les campagnes ou village de proximité), et qui récemment, s'est orientée vers le littoral. À partir d'images aériennes, nous mettons en lumière les différentes évolutions spatiales des villes.

Carte 28: Évolutions spatiales des villes de Tabou, Grand-Béreby et San-Pédro de 1990 à 2023



Dans l'ensemble, ces évolutions, de manière globale, indiquent que l'urbanisation littorale est encore très récente. Elle se présente à une phase embryonnaire et poursuit son cours.

C'est pourquoi l'évolution spatiale de ces territoires et les problématiques qui y découlent nous permet de nous concentrer dans le prochain point sur les populations, qui bien évidemment, sont les acteurs clés de la littoralisation.

4.1.4 L'attractivité du littoral et les acteurs de la littoralisation

La croissance démographique au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire s'est traduite par un fort mouvement de mixité sociale. Cet état de fait explique les différents marqueurs existants en termes de mobilités, de nouveaux types d'habitats et de pluralité des usages qui ne sont rien d'autre que l'expression des formes de littoralisation socio-résidentielle et spatiale. Pour comprendre l'étalement urbain de ces villes, nous nous sommes intéressés dans cette rubrique au profil des acteurs, aux facteurs de leurs migrations vers le littoral et aux différentes phases de leur migration. En effet, quand nous parlons du profil sociodémographique des acteurs, nous faisons allusion au statut social, à la tranche d'âge, à la situation matrimoniale, au niveau d'instruction, à la religion et l'activité professionnelle. Ces variables sont très utiles pour cerner les pratiques économiques, les types de logements et les différents types de territorialisation. Aussi, elles constituent des données importantes et des éléments quantitatifs marquants pour la composition d'un ménage et pour comprendre le contexte dans lequel le phénomène de littoralisation se produit et évolue selon l'acteur considéré.

Parlant des facteurs, nous avons dégagé trois principaux facteurs à savoir les migrations économiques, les migrations de travail et les migrations politiques. Enfin, les phases de la littoralisation qui expliquent aussi les grands changements en termes de composition démographique ont été structuré en une ou deux décennies ; 1970 – 1990 pour la phase 1 ; 1990 - 2010 pour la phase 2 ; 2010 – 2020 pour la phase 3 et depuis 2020 pour la dernière phase.

Les données mobilisées dans ce point sont celles qui ont été récoltées seulement auprès des ménages dans les quartiers. Il s'agit de données essentiellement quantitatives pour lesquelles nous avons exprimé les résultats de l'échelle globale, c'est-à-dire l'ensemble des enquêtes de toutes les villes à l'échelle locale (enquêté selon les quartiers).

4.1.4.1 Les acteurs de la migration littorale dans les villes

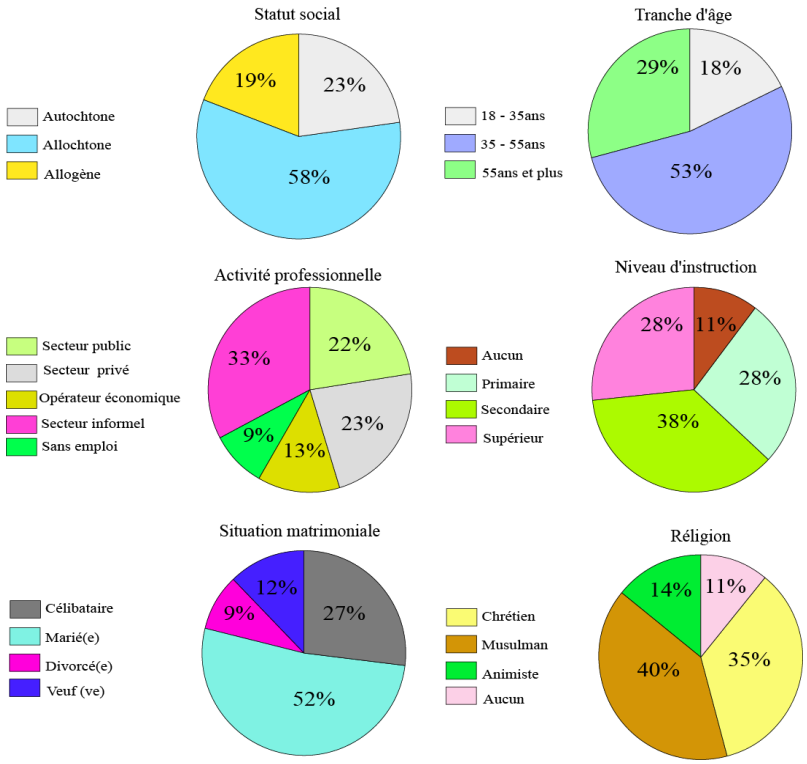
D'entrée de jeu, il est bien de préciser que la population urbaine a évolué à un rythme soutenu de 7 % entre 1975 et 1988, avant de connaître un léger fléchissement entre 1988 et 1998. Puis une reprise de la croissance urbaine entre 1998 et 2014, de l'ordre de 7,2 % (voir Annexe 21.1).

Au sein de ce mouvement de démographie, la région de San-Pédro est composée de 82 % d'étrangers (allochtones et allogènes confondus) contre 18 % d'autochtones (INS). D'une part, la population étrangère allochtone est largement dominée aujourd'hui par les *Akan (Agni, Baoulé, Abbey, Attié, etc.)* qui précèdent les peuples *Mandés (Malinké, Gouro, etc.),* et *Voltaïque (Senoufo, Koulango, etc.)*. D'autre part, la population allogène est caractérisée par la présence massive de ressortissants de la sous-région ouest-africaine, notamment les burkinabés, ghanéens, libériens, maliens, nigériens et guinéennes qui en sont les plus majoritaires. À ces derniers s'ajoutent les populations libanaises, françaises, chinoises, etc.

Dans presque tous les départements côtiers, la proportion d'étrangers tend à dépasser les 40 %. L'analyse de la structure démographique de la région révèle l'extrême jeunesse de la population et une supériorité numérique des personnes de sexe masculin qui représentent 53,8 % de la population (RGPH, 2014). Elle montre également une importance numérique de la tranche des 15 à 39 ans, phénomène qui s'observe généralement dans les villes de San-Pédro et Tabou. Au-delà de 55 ans, les effectifs deviennent très réduits, ce qui s'explique par l'espérance de vie assez faible dans l'espace régional voir national (54 ans en moyenne au niveau national).

Par ailleurs, le facteur majeur de la croissance démographique reste la fécondité. Et ce boom démographique a été induit par la forte natalité qui s'en est suivi dans la région. Sur une moyenne nationale de 4,6 enfants par femme en 2014 (soit 6,3 enfants par femme en milieu rural et 3,7 enfants par femmes en milieu urbain), la région de San-Pédro avec 5 enfants par femme est légèrement au-dessus de la moyenne nationale. À partir des enquêtes de terrain sur le profil sociodémographique des différents acteurs en présence, cette hétérogénéité de la population est affirmée via les graphiques suivants.

Graphique 9 : Profils sociodémographiques des populations enquêtées dans la région de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

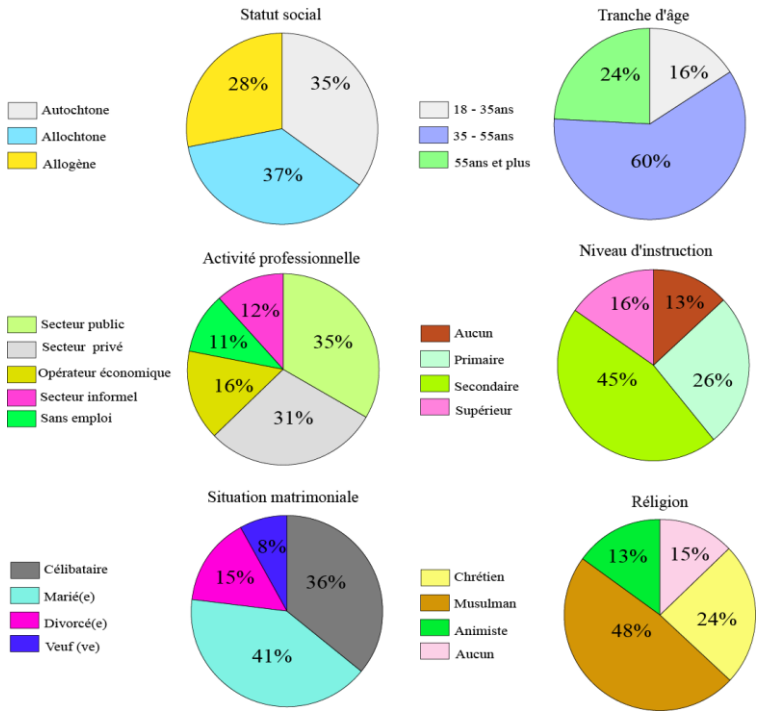
En observant le statut social, nous observons que ce sont les étrangers qui sont les plus nombreux, notamment les franges allochtones qui représentent 58 % des ménages enquêtés. Selon l'activité professionnelle, il ressort qu'elle est restée partagée entre activité informelle à 33 %, et celles ayant trait au secteur public à 23 % et privé à 22 %. En indiquant la part de ménage selon la tranche d'âge, la série graphique 9 nous permet de conclure que la population dans les villes est très jeune pour la majorité. Leur âge se trouvant dans la tranche de 35 – 55ans. L'ensemble de ces ménages ont un niveau d'instruction secondaire pour la majorité (38 %). Ils sont suivis de ceux qui ont un niveau supérieur (18 %). Pour terminer, 28 % ont le niveau primaire et 11 % n'ont aucun niveau d'instruction. En général, ces données nous informent que la population à un niveau où la plupart des acteurs savent lire et écrire. Quant à la situation matrimoniale, nous constatons que l'ensemble des ménages est marié pour 52 % contre 27 % de célibataire, 9 % de divorcé.e et 12 % de veuf (ve). Du côté de la religion, le graphique présente une répartition plutôt équilibrée des ménages entre le catholicisme à 35 % et la religion musulmane à 40%.

Mais pour mieux appréhender cette distribution des ménages selon les villes et les quartiers de nos sites d'études et la configuration socio-spatiale qu'elle présente, nous avons procédé à une étude du profil des acteurs dans ces différents espaces.

4.1.4.1.1 Une population dominée légèrement par les allochtones dans la ville de Tabou

D'emblée, précisons que la population étrangère allogène dans la ville de Tabou est composée d'une masse de libériens, de ghanéens, de burkinabés et de libanais. Même si c'est la population allochtone qui est la plus importante dans l'ensemble des chiffres présentés. Contrairement aux chiffres globaux présentés ci-dessus (graphique 9), l'activité informelle reste moins significative dans le panel de nos enquêtés. Nous avons plutôt affaire à une population beaucoup plus engagée dans le secteur public (instituteur, sage-femmes, etc.). Toutefois, nous avons pu constater que la population s'engage activement dans l'entrepreneuriat, ce qui explique plus la part importante d'opérateurs économiques locaux. Le secteur privé concerne les populations employées le plus souvent par les entreprises de palmier à huile. En général, cette population est relativement instruite comme nous le présentent les données sur l'ensemble des ménages. Nous avons aussi une population majoritairement mariée dont la religion est à dominance musulmane. Les différentes statistiques de ces variables sont mentionnées dans les graphiques ci-après.

Graphique 10: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de Tabou



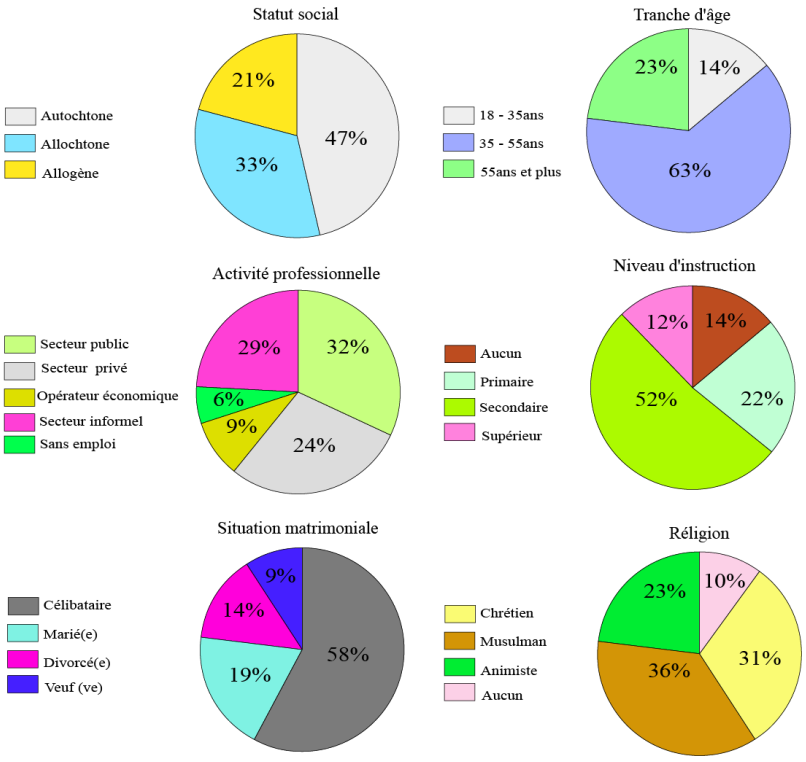
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Cette légère domination de la population allochtone est une singularité à Tabou en ce sens que la plus grande part de la population dans la ville de Grand-Béréby est autochtone tandis que dans la ville de San-Pédro elle est plutôt hétérogène.

4.1.4.1.2 Une population dominée à la fois par les autochtones et par les étrangers dans la ville de Grand-Béréby

La population à Grand-Béréby a un profil global similaire à celle de Tabou excepté au niveau du statut social et l'activité professionnelle. Nous avons une présence de fortes populations autochtones qui exercent principalement dans le secteur privé et le public. Ici, le secteur informel à une importance très significative. Il s'agit des populations exerçant principalement dans les petits commerces. Le secteur privé concerne ici l'ensemble des populations qui exercent dans les services privés tels que l'enseignement, la santé et bien d'autres qui sont aussi afférents à ceux du secteur public. De manière particulière, la population de par la situation matrimoniale est en majorité célibataire. Pour rappel, nous avons considéré le mariage dans un ménage sur la base de considérations administrative ou coutumière (mariage civil ou coutumier). L'ensemble des chiffres portant sur le profil des acteurs est présenté dans les graphiques suivants.

Graphique 11: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de Grand-Béréby



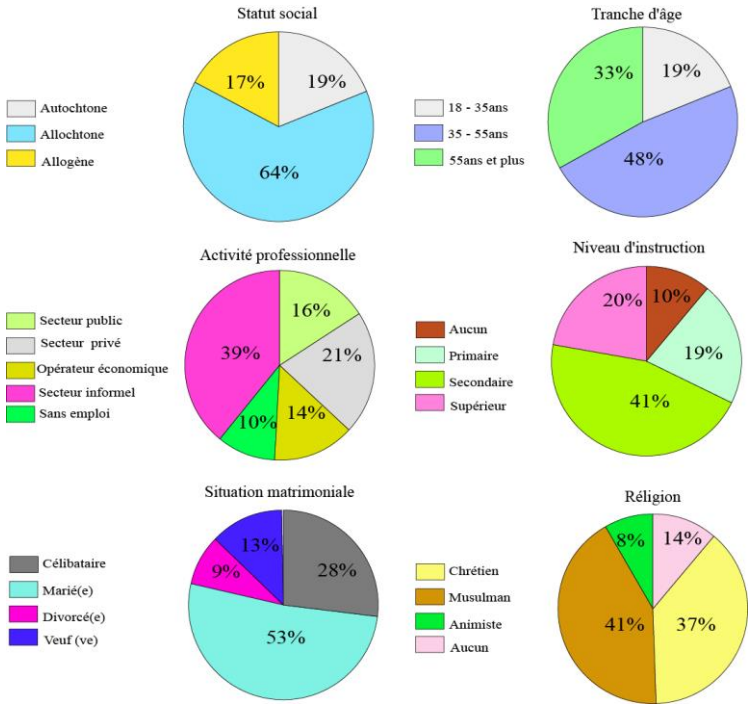
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Au total, la ville de Grand-Béréby à travers la part des autochtones confirme le faible degré des migrations exprimées par la carte 25.

4.1.4.1.3 Une population à dominance allochtone dans la ville de San-Pédro

Contrairement aux deux premières villes, les données sur San-Pédro, témoignent de plus d'exception du point du statut social, car la population autochtone n'atteint pas les 30 % parmi les enquêtés. Les étrangers composent l'essentiel de la population et ces derniers sont la plupart des allochtones. Cette population est engagée pour la majorité dans l'informel avec les petits services et les activités ambulantes. À côté de ce type d'acteurs, les opérateurs économiques intervenant pour l'essentiel dans le secteur industriel représentent 14 % de la population d'enquête contre 21 % des populations du secteur privé qui travaillent dans l'activité portuaire et industrielle également. Une population jeune, à majorité musulmane qui sait lire et écrire. L'ensemble de ces données sur la ville de San-Pédro achève de montrer le caractère plus hétérogène de ce littoral. Ces données sont marquées dans les graphiques suivants.

Graphique 12: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Le profil de la population dominée dans toutes les villes par les étrangers nous conforte dans notre hypothèse selon laquelle les villes littorales de la région sont pleinement attractives, mobiles et évolutives. C'est dans cette optique que nous nous attellerons à analyser les facteurs de la littoralisation vers le Sud-ouest.

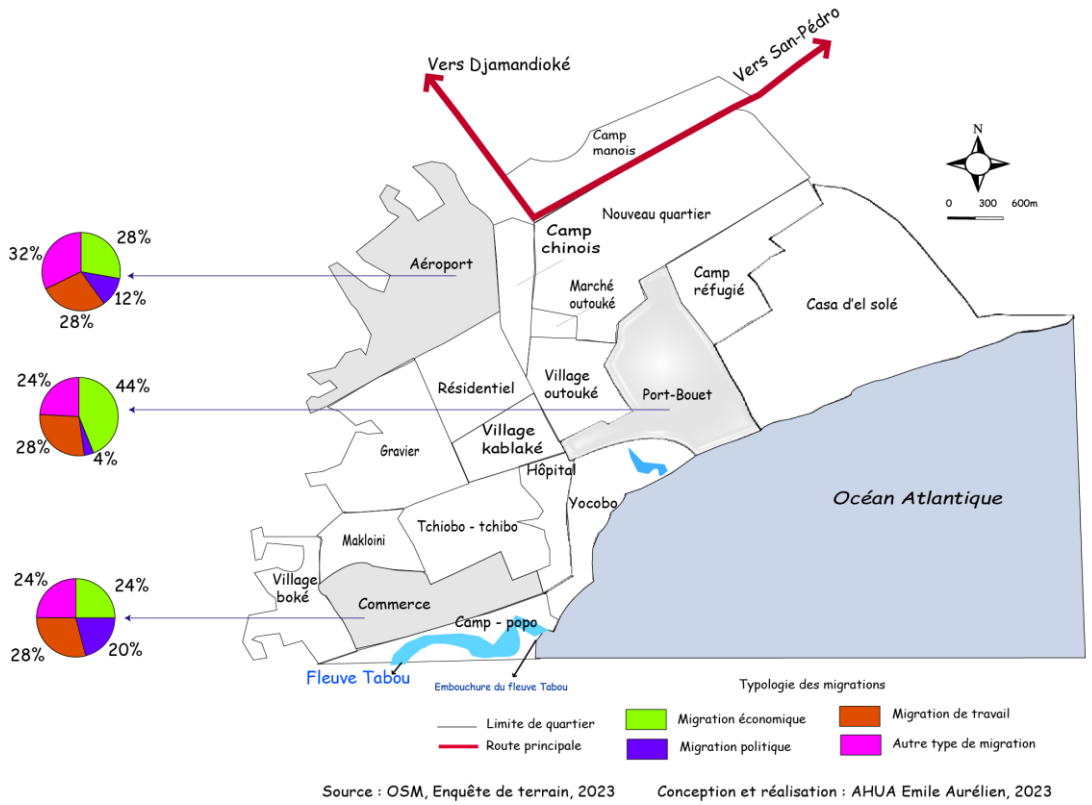
4.1.4.2 Les facteurs de la littoralisation

La littoralisation présente deux aspects ; la migration vers la ville littorale d'une part, et la mobilité vers le quartier balnéaire ou à la plage, d'autre part. À partir des dires des enquêtés sur les facteurs migratoires, nous avons pu les établir en trois types à savoir les migrations politiques liées au temps de crises, les migrations économiques pour la recherche de nouvelles opportunités, les migrations de travail pour les populations affectées dans le cadre professionnel, et les autres types de migrations dans lesquels l'on peut intégrer les migrations touristiques et celles liées au changement de statut (mariage par exemple).

4.1.4.2.1 Des migrations par contrainte à Tabou

Il est vrai que l'ensemble des mouvements migratoires sont a priori le fruit des motivations et des objectifs personnels des acteurs, surtout en milieu littoral. Cependant, il faut bien noter que celles-ci relèvent parfois de la contrainte, notamment dans le cadre de la migration politique ou de travail. En effet, le cas de Tabou en est une illustration parfaite. Nous avons pu observer au dire de certains enquêtés que leur présence dans la ville révélait plus d'une obligation que d'un choix personnel. Le traitement statistique des informations des ménages sur les facteurs de leur migration nous a permis d'établir une cartographie des facteurs migratoires (Carte29).

Carte 29: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de Tabou

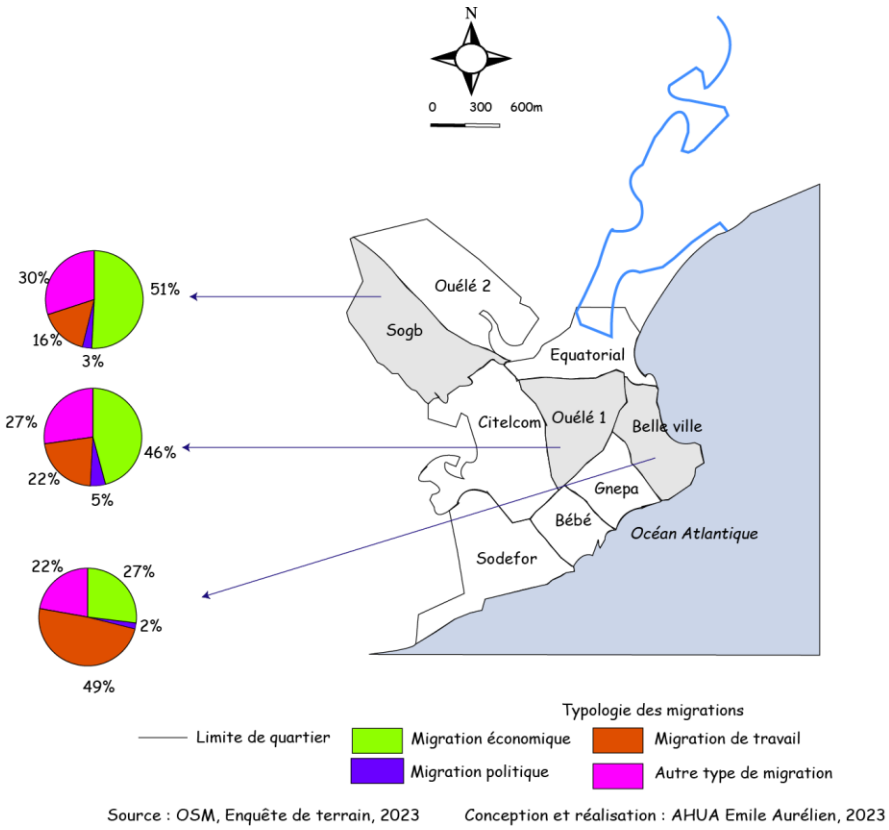


Les migrations d'ordres politiques représentent plus de 20 % des facteurs de la littoralisation. Par ailleurs, ce qu'il convient d'observer sur la carte 29, c'est qu'elles sont plus importantes dans les espaces ouest de la ville. Ces sites qui sont les plus proches des espaces de crises (Libéria). Cela dit, la principale raison d'occupation des quartiers balnéaires est essentiellement d'ordres économiques. Nous pouvons en déduire que la littoralisation à Tabou, n'est pas forcément orientée vers la mer.

4.1.4.2.2 La recherche de nouvelles opportunités à Grand-Béréby

Sa présence au côté de la ville portuaire de San-Pédro a fortément donné une forme de dynamisme urbain. Des populations ayant la possibilité de se rendre à San-Pédro pour des courses, des démarches administratives et d'y revenir le même jour. Celles-ci, dans la mesure du possible, ont tenté pour la plupart de s'installer dans la ville, car estimant que la ville de Grand-Béréby offre des prestations à moindres coûts tels que les coûts de loyer, de transport, de l'alimentation, etc. Ainsi, pour ces populations, la ville de Grand-Béréby est un espace favorable pour développer des activités économiques au regard de la saturation progressive de la ville de San-Pédro. La cartographie des facteurs de la migration selon les quartiers est présentée ci-dessous.

Carte 30: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de Grand-Béréby



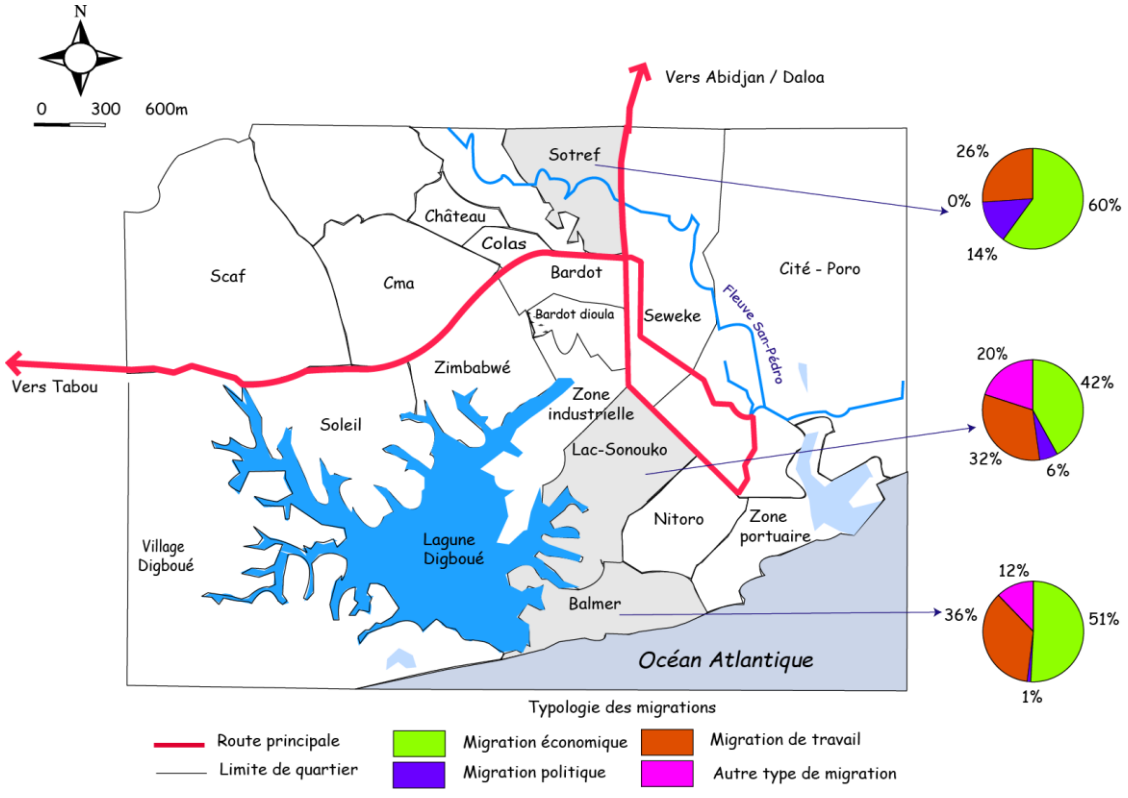
Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La migration à Grand-Béréby est en effet très classique du fait que les migrations de travail et les migrations économiques en sont les principales. La particularité apparaît tout simplement à travers le constat selon lequel, dans le quartier balnéaire, ce sont les migrations de travail qui sont au cœur de l'occupation de l'espace. Alors que dans les autres types de quartiers, on retrouve plus des facteurs liés à l'activité économique. Ceci nous permet de dire que la littoralisation dans la ville s'inscrit également dans le cadre de la mobilité résidentielle, pour lesquels une certaine catégorie de la population recherche la vue sur la mer.

4.1.4.2.3 La quête d'espaces économiques productifs et favorable à l'investissement à San-Pédro

Dans la ville de San-Pédro, certes, les mobiles économiques sont mis en avant, mais ils sont plus le fait des opérateurs économiques et des acteurs informels, qui pour l'ensemble, représentent près de la moitié de la population enquêtée. En effet, dans les quartiers nord qui sont les quartiers populaires et les quartiers sud où la population à un niveau de vie plus élevé, les logiques migratoires restent presque identiques. En réalité ces similarités induisent des logiques migratoires complexes. Avant d'entrer les détails, nous présentons à travers la carte 31 les facteurs de la migration littorale selon les quartiers.

Carte 31: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de San-Pédro



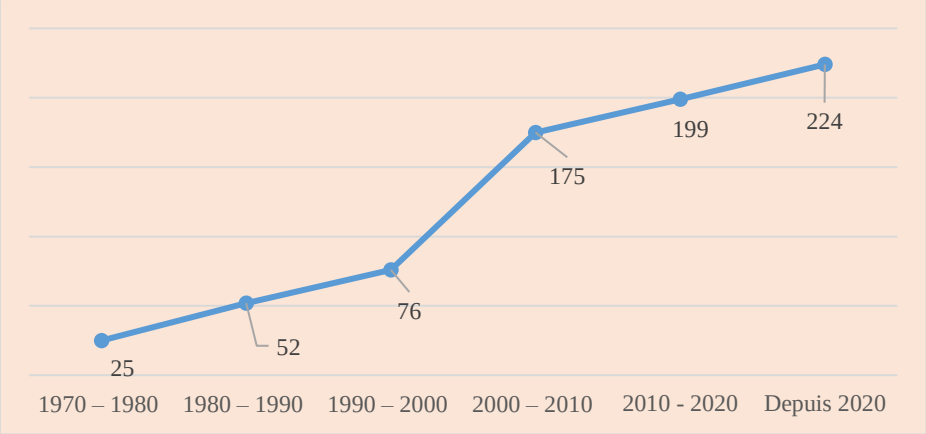
Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Les migrations de travail observées dans le quartier balnéaire ces dernières années résultent de la forte délocalisation des services de base vers la mer. Même si les migrations économiques se positionnent en tête à Balmer à cause de la présence de certains types d'acteurs regroupés dans de petits campements ou habitats à cause de leurs activités telles que la pêche. Il est important de mentionner que les choix résidentiels dans ce quartier sont le fruit d'un changement de statut des acteurs, dans lequel l'on peut relever le passage de la vie active à la retraite, où de locataire à propriétaire. En centre-ville, cette réalité n'est pas asymptomatique du moment où plusieurs acteurs se sont installés à cause de la capacité à entreprendre ou à créer des activités génératrices de revenus. Même si au début, ces facteurs n'étaient pas à l'origine de leur migration. De ces éléments, nous pouvons affirmer que les facteurs d'attraction dans la ville littorale évoluent et se transforment au fil du temps. Cependant, le point de départ de ces mouvements s'articule principalement entre installations dans le cadre du travail et pour la recherche d'opportunités économiques. Si donc les mobiles de la littoralisation se muent dans le temps et dans l'espace, il devient judicieux de s'imprégner des phases de la littoralisation.

4.1.4.3 Les phases de la migration

Pour analyser les phases de la littoralisation, nous avons construit différentes courbes d'évolution afin d'identifier les principales tendances et les différents points de chute. En outre, nous avons essayé de saisir si ces ruptures correspondent aux évènements de la période. Enfin, nous avons montré la répartition de ces phases selon les quartiers afin de voir les quartiers qui ont été occupé plus récemment.

Graphique 13: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans les villes de l'étude



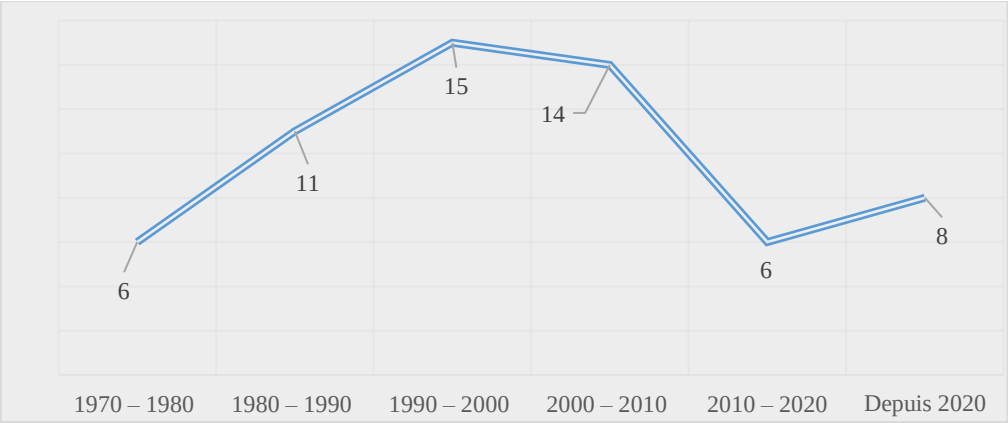
Source : *Enquête de terrain 2023*

La population a évolué significativement, sachant que la période de 1990 à 2010 reste la plus marquante au regard de la courbe. Cependant, cette allure générale n'est pas identique à celles des villes. Ces sous-points se fixent pour objectif de présenter les différentes phases de la littoralisation dans ces espaces.

4.1.4.3.1 Tabou : des fortes migrations à partir de 1970

L'évolution de la littoralisation à Tabou est une illustration de référence pour faire ressortir la complexité de ces mouvements quand nous faisons la comparaison avec l'allure générale des trois villes (graphique 13). Sa courbe présente une allure interrompue. Nous avons dans ce cas de figure une population qui migre en masse dans la première et dans la seconde phase, c'est-à-dire dans la période de 1970 à 1990. Après cette période, la littoralisation va régresser pour reprendre après 2010.

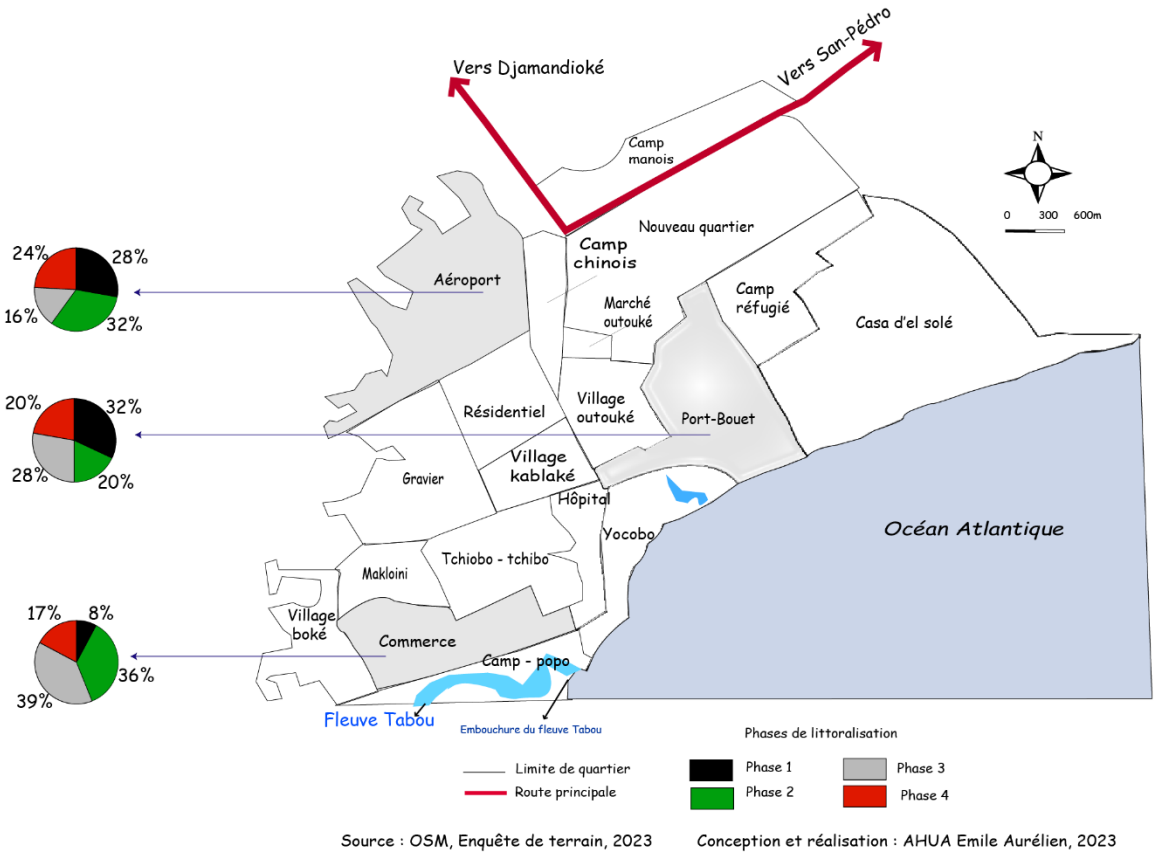
Graphique 14: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de Tabou



Source : *Enquête de terrain 2023*

La présente carte nous permet de mettre en lumière la répartition des phases de la littoralisation selon les quartiers en s'inspirant nécessairement des données de populations enquêtées.

Carte 32: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de Tabou



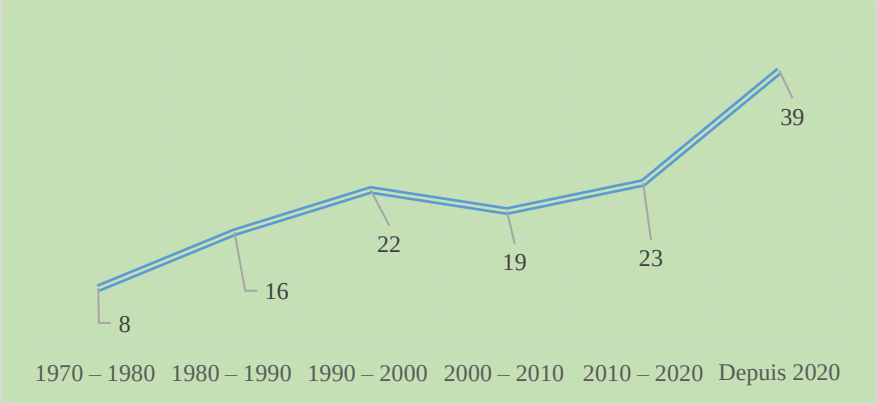
Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La cartographie des phases de la littoralisation indique que la première phase de la littoralisation est marquée par l'occupation de l'espace balnéaire avec l'arrivée de population de pêcheurs. Quant à la seconde phase, sa principale caractéristique est l'occupation des quartiers ouest. Dans cette phase, les quartiers balnéaires ont été moins occupés, car certains sites comme le camp réfugié et le camp manois ont été aménagés spécifiquement pour accueillir les réfugiés du Liberia. En analysant cette carte, nous interrogeons nécessairement la réelle attractivité du littoral de Tabou, car dans la troisième et dernière phase, les mouvements migratoires n'ont pas été significatifs. À ces phases, ce sont les quartiers centraux (pour la troisième) et les quartiers péricentraux (pour la quatrième) qui continuent de polariser. En somme, à Tabou, il s'agit d'une littoralisation ancienne.

4.1.4.3.2 Grand-Béréby : des migrations de fortes ampleurs à partir de 2010

Dans la ville de Grand-Béréby également, la littoralisation n'est pas ascendante, car elle a baissé de régime dans la période de 2000 à 2010. Par la suite, on assiste à une reprise de la migration à partir de la troisième phase jusqu'à aujourd'hui.

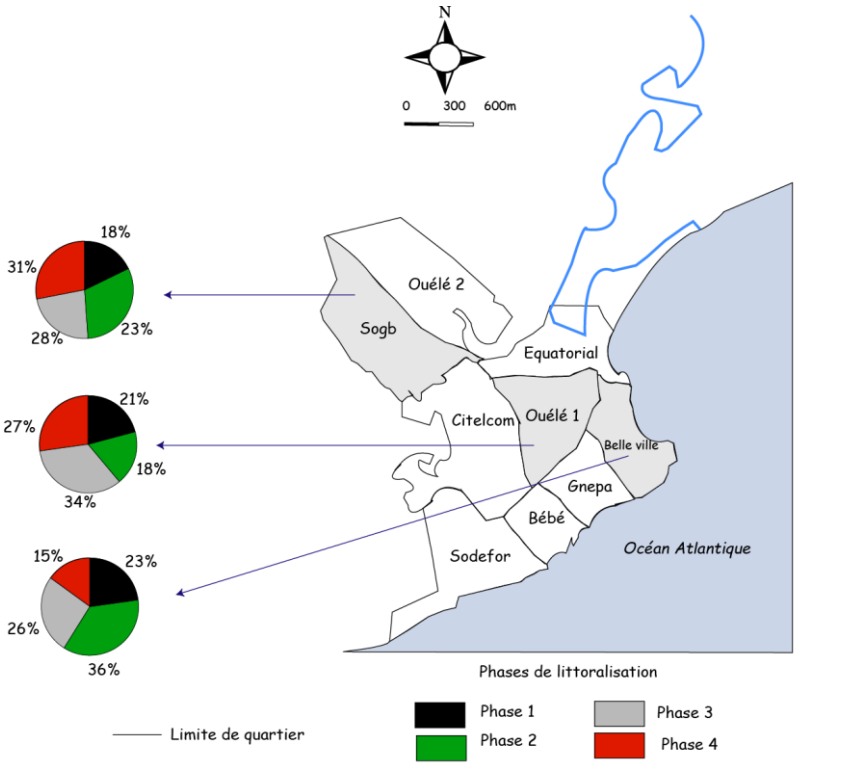
Graphique 15: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain 2023*

Bien que la courbe demeure interrompue comme la ville de Tabou, les phases de la migration selon les quartiers ne présentent pas les mêmes réalités. À Grand-Béréby, l'occupation du quartier balnéaire s'est faite lors des premières phases pour des raisons économiques comme présentées par la carte 33. La troisième phase, où la littoralisation est moins perceptible, c'est en centre-ville que les populations se sont le plus installées. Concernant la dernière phase, elle s'est dirigée vers les espaces péricentraux.

Carte 33: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de Grand-Béréby



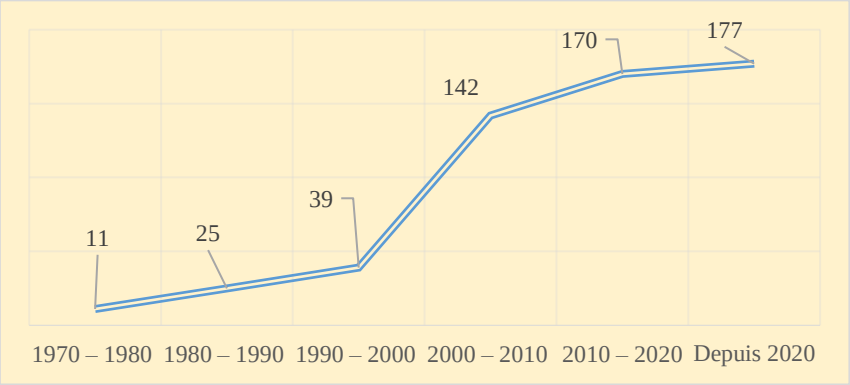
Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Dans cette ville de transition entre Tabou et San-Pédro, les populations actives préfèrent aujourd'hui les quartiers autres que l'espace balnéaire. Nous pouvons déduire que l'attractivité de la mer n'est pas forcément motivée par la vue sur la mer. Mieux, cette littoralisation n'est pas nécessairement orientée vers la mer.

4.1.4.3.3 San-Pédro : des mouvements migratoires croissants depuis 2000

C'est pratiquement la seule ville où l'évolution de la courbe est continue. Avec une littoralisation très récente, l'augmentation des flux migratoires en direction de cette ville a contribué dans les faits à la chute des mouvements de littoralisation à Tabou et à Grand-Béreby dans la période de 2000 à aujourd'hui. C'est à cette ère que le PASP et la mer entrent dans une forte dynamique de polarisation. Depuis ce temps, la migration littorale n'a cessé d'augmenter. Ayant le nombre le plus important de populations, il est tout à fait justifié que l'allure générale de sa courbe est semblable à celle de l'allure générale.

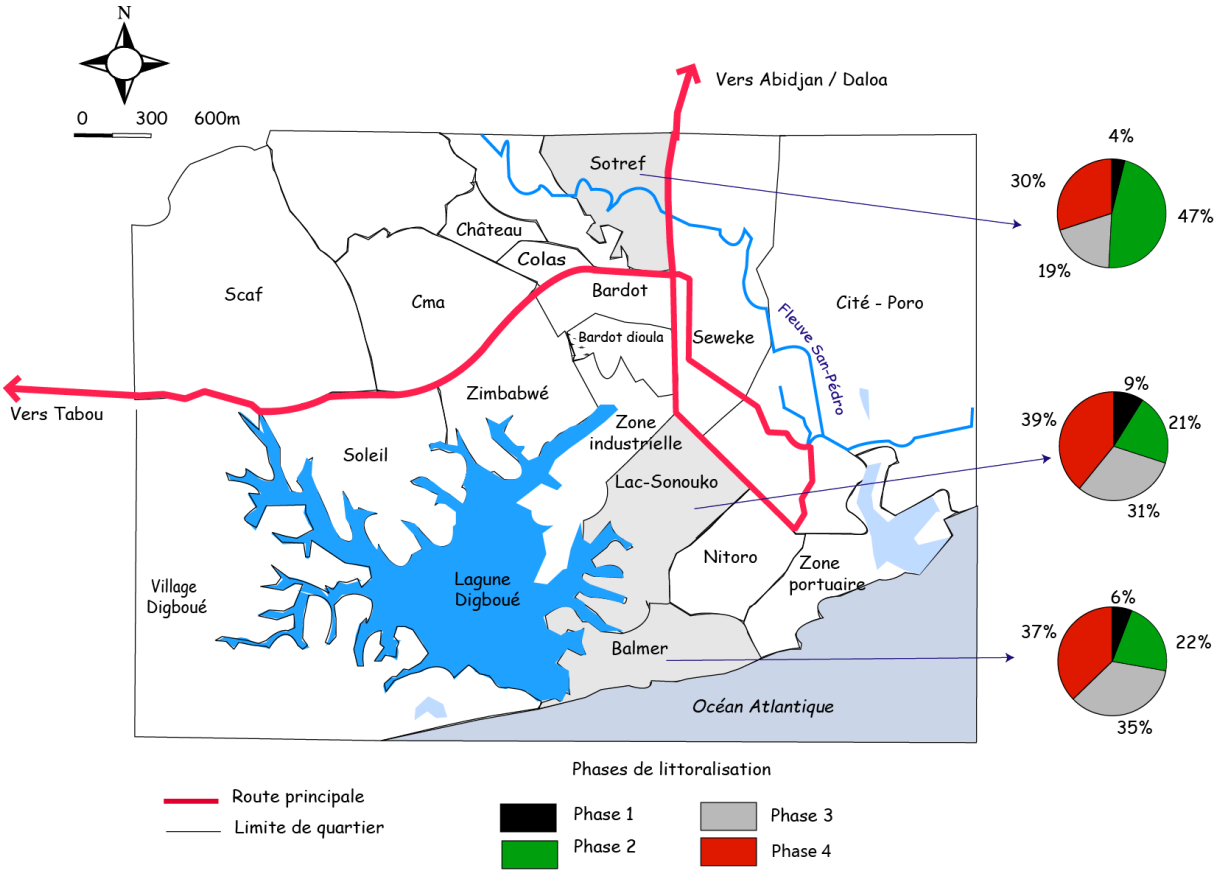
Graphique 16: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain 2023*

La présente carte met en lumière la répartition des différentes phases selon les quartiers dans la ville. Dans un premier temps, les répartitions dans les quartiers sud sont similaires. Ces espaces ont été occupés à partir de la troisième phase jusqu'à nos jours. Quant au quartier nord, elles ont connu de forts mouvements dès la seconde phase.

Carte 34: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de San-Pédro



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La carte 34 est assez illustrative, car dans la première phase nous avons un territoire encore occupé par les populations autochtones. Ce qui explique la faible proportion de la première phase dans les différentes réponses des acteurs. La littoralisation à San-Pédro est récente et très évolutive.

Au total, la littoralisation dans ces villes, mieux dans leurs types de quartiers respectifs est très différente et présente des marqueurs qui leur sont spécifiques tant au niveau de ses facteurs que des phases d'occupation. Ces divergences engendrent la nécessité de cerner les modes de territorialisation et d'occupation de ces espaces.

4.1.5 Les modes de territorialisation et les modèles de configuration urbaine

Cette étape de notre travail ambitionne de traiter les modes d'occupation du littoral à travers le questionnement des types de quartiers, leurs caractéristiques et des populations qui y vivent. Nous souhaitons au terme de ce point comprendre comment le littoral modèle des structures urbaines.

De même, il s'agit pour nous de rechercher comment les formes d'habitations spécifiques se sont structurées et comment ces formes de littoralisation créent des marqueurs urbains complexes à partir de la structure démographique.

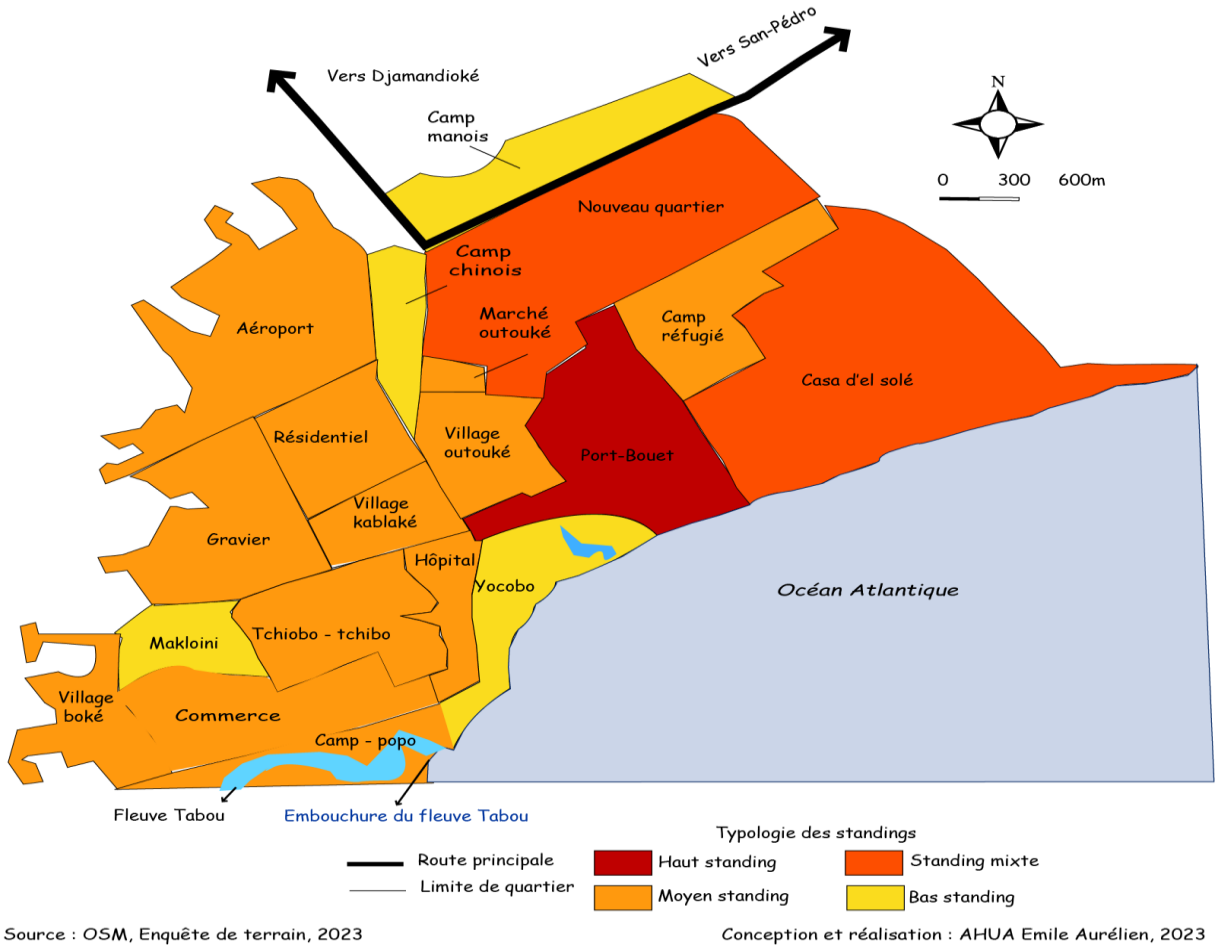
4.1.5.1 Les types d'habitat comme fruit des modes d'occupation des quartiers

Les types d'habitat peuvent être classés en trois grandes catégories que sont les habitats de hauts standings pour lesquels à l'intérieur l'on trouve de grandes densités et d'énormes commodités. Ce type d'habitat est généralement localisé dans les quartiers résidentiels où la population à un haut niveau de revenus. Ensuite, les moyens standings où les commodités et la densité sont relatives ou sont insuffisantes pour accueillir un ménage de plus de quatre personnes par exemple et/où certaines installations peuvent être présentes ou absentes. On trouve ces habitats principalement en centre-ville où tous types de populations peuvent y résider. Enfin, les bas standings pour les sous-classes sociales où l'ensemble des commodités et de la densité laisse à désirer, où les installations sont absentes ou manquantes, et les matériaux utilisés pour la construction sont de mauvaises qualités. Ce type de standing peut être localisé dans presque tous les quartiers, mais le plus souvent dans les quartiers populaires. Nous avons catégorisé ces différents quartiers à l'occasion de nos observations sur la base de ceux qui sont les importants quantitativement. En plus de ces trois différents types de quartier, nous avons délibérément choisi d'ajouter des standings mixtes dans les quartiers où nous avons pu observer une nette équivalence entre les différents types d'habitats.

4.1.5.1.1 Tabou : Un littoral des moyens standings

La spatialisation des types d'habitats permet de constater qu'il existe différents types de standing dans les quartiers. Par ailleurs, ce sont les moyens standings qui sont les plus importants surtout dans les quartiers centre et ouest de la ville. À l'Est, de la ville, le bâti est caractérisé par des habitats de bas standing. Au Nord et au Sud dans les quartiers, l'habitat est divers et varié selon les acteurs en présence.

Carte 35: Typologie générale de l'habitat dans la ville de Tabou



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

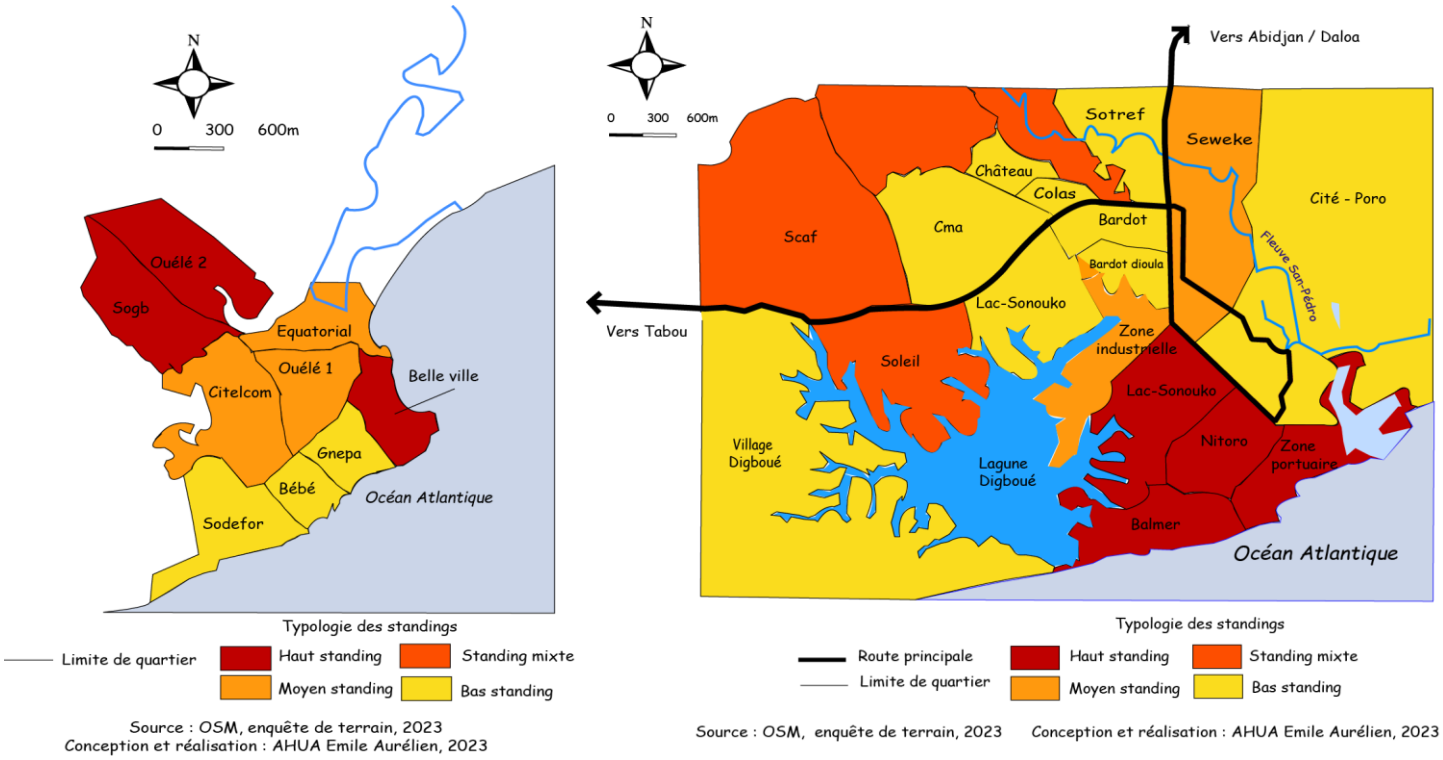
Dans l'espace balnéaire, c'est le quartier Port-Bouët qui revêt d'un caractère purement résidentiel. C'est là qu'on trouve principalement de hauts standings avec des populations à hauts revenus. Là où on trouve de bas standings dans l'espace balnéaire, ce sont les campements de pécheurs. Ces distributions de ces habitats sont fonction de la situation professionnelle et économique des populations présentes.

4.1.5.1.2 Grand-Béréby et San-Pédro : Des littoraux de la mixité urbaine

Les formes dominantes de l'habitat dans la ville sont fonction de la localisation des quartiers. Dans la ville de Grand-Béréby, au Nord de la ville, l'habitat revêt un caractère purement résidentiel. En centre-ville et dans les quartiers qui se trouvent à proximité, la plupart des logements sont des moyens standings. Au sud, où se trouvent les foyers autochtones anciens, l'habitat est resté sans évolution avec des commodités parfois non adaptées.

Excepté, Belle-ville où les logements sont de hauts standings à cause de la présence des services publics et des sites touristiques qui donnent une allure d'éclat résidentielle au quartier.

Carte 36: Typologies générales de l'habitat dans les villes de Grand-Béréby et San-Pédro



Si le Nord de la ville arrive à mobiliser l'ensemble du bâti résidentiel comme l'on peut observer sur la carte, c'est tout simplement la direction de la nouvelle urbanisation de la ville qui l'impose.

La ville de San-Pédro, présente un cas similaire de mixité urbaine. En effet, les habitats de haut standing sont localisés à l'Est de la ville et au Sud dans l'espace balnéaire. Dans les quartiers centraux, on trouve particulièrement des habitats de moyens et de bas standings. Plus on s'approche du Nord de la ville, on rencontre des quartiers populaires. De l'autre côté, plus on s'approche du Sud, les habitats sont de moyens ou hauts standings. Dans les quartiers nord longeant sur l'axe Grand-Béréby, les quartiers ont des types d'habitats mixtes, car disposant des différents types d'habitats. Cette structuration des formes urbaines, particulièrement pour les hauts standings et les standings mixtes, est animée par des styles d'habitations en hauteur qui renforcent la continuité spatiale des mouvements de populations et qui tendent à se confondent. Pour établir la distinction, d'une part, nous avons photographié des habitats groupés ou collectifs en étage qui ne sont pas forcément des hauts standings en raison des commodités intérieures parfois insuffisantes (voir Planche 6).

Planche 6 : Styles d'habitations mixtes à San-Pédro

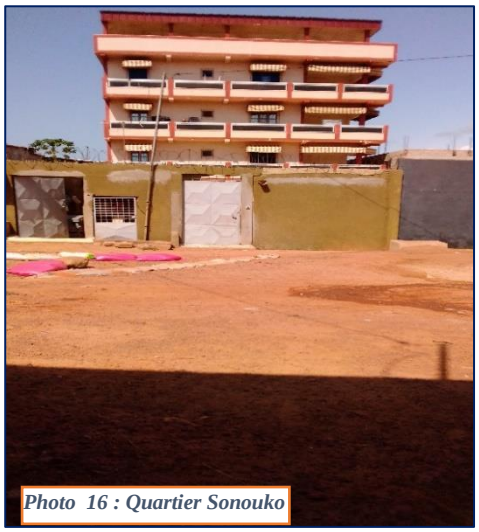


Photo 16 : Quartier Sonouko

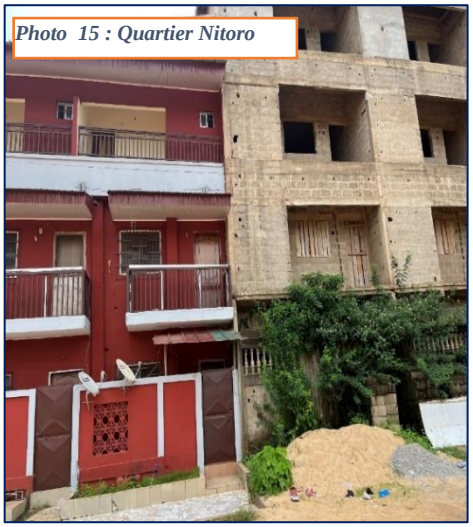


Photo 15 : Quartier Nitoro

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, 2022*

Ces habitats observés sur les photos ont des petites superficies ou densités, et ne disposent pas parfois de toutes les commodités. D'autre part, nous avons des habitats en étage qui disposent de toutes les commodités que l'on pourrait qualifier de haut standing. Dans l'espace balnéaire particulièrement où on les trouve, ces habitats ont une vue directe sur la mer.

Planche 7 : Construction de hauts standings au quartier Balmer à San-Pédro

Photo 18 : Balmer, une vue sur la mer à 30m

Photo 17 : Balmer, vue de la mer à 80m

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, avril 2021*

Ce type de constructions observées sur les photos est visible dans presque tous les quartiers balnéaires de San-Pédro. Cela permet de confirmer leur statut d'espace résidentiel et de luxe dans les villes.

Ces espaces sont habités en majorité par les populations libanaises, françaises ou quelques cadres allochtones. Ces derniers sont pour la plupart les opérateurs économiques, acteurs privilégiés de l'économie locale et régionale engagés dans les activités industrielles et portuaires. Si dans le sens inverse, les acteurs de l'informel et les sans-emploi sont localisés dans les quartiers centraux et péricentraux. Cette organisation spatiale de l'habitat n'est pas la conséquence des types d'acteurs présents, mais plutôt des coûts des loyers dans les différents quartiers. La prochaine étape de notre travail consistera à analyser le coût du loyer dans les différents quartiers des villes de l'enquête.

4.1.5.2 Des coûts des loyers qui sont conditionnés par la typologie des quartiers

Après avoir interrogé les populations sur le coût du loyer, il ressort que la fourchette oscille entre 5000 FCFA (prix minimum) et plus de 200.000 FCFA. Il est bon de préciser que le coût des loyers diffère d'un quartier à un autre, et d'une ville à une autre, ce qui constitue un point déterminant pour le choix résidentiel. Pour mieux connaître les coûts du loyer dans les villes de l'enquête, nous avons procédé à une triple hiérarchisation des coûts qui part de 5000 CFA à 10.000 FCFA pour les loyers à faibles coûts, de 10.000 à 50.000 FCFA pour les loyers à coûts moyens et de 50.000 FCFA et plus pour les loyers les plus chers.

4.1.5.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des coûts des loyers moins coûteux

Les quartiers balnéaires étant sous influence directe de la mer sont les quartiers qui ont été occupés récemment dans le cadre de l'activité résidentielle et qui demeurent les quartiers les plus chers en termes de loyers. Dans les autres quartiers, notamment ceux en centre-ville, il faut souligner que le coût dépend de la date de construction du logement. Plus l'habitation est une construction récente, et si elle dispose d'importantes commodités, plus le coût du loyer dans ces espaces grimpe. Les coûts modestes des loyers dans ces quartiers concernent les loyers les plus anciens où les loyers collectifs. À Tabou et à Grand-Béréby, les loyers dans les types de quartiers présentent des ressemblances dans un premier temps. La plupart des prix des loyers n'excèdent pas 30.000 FCFA. Pour précision, les chiffres consignés dans les tableaux concernent uniquement les données issues des ménages qui ont le statut de locataire. À Tabou, les populations pour la grande part logent dans les habitats dont le coût oscille entre 5.000 FCFA et 10.000 FCFA. En seconde position, nous pouvons observer que la seconde part de la population résidant dans les quartiers centraux paye des loyers entre 10.000 FCFA et 30.000 FCFA. Ce tableau parvient à nous démontrer que l'espace balnéaire n'exerce pas une attractivité résidentielle.

Tableau 35: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de Tabou

Coût du logement /quartier (FCFA)	5.000 – 10.000	10.000 – 30.000	30.000 et plus
Port-Bouet	10 %	40 %	100 %
Commerce	70 %	-	-
Aéroport	20 %	60 %	-

Source : *Enquête de terrain, 2023*

S'agissant de Grand-Béréby, à l'opposé de Tabou, les populations pour la majorité résident dans les quartiers centraux. Selon les ménages ayant le statut de locataire, 66 % de ceux-ci payent un loyer de 10.000 FCFA à 30.000 FCFA contre 31% qui ont un coût de loyers qui se situe en deçà.

Tableau 36: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de Grand-Béréby

Coût du logement /quartier (FCFA)	5.000 – 10.000	10.000 – 30.000	30.000 et plus
Belleville	23 %	16 %	50 %
Ouélé 1	77 %	53 %	-
Sogb	-	31 %	50 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

À l'instar de Tabou, ce tableau 36 nous montre également que l'espace balnéaire de Grand-Béréby, n'est pas un support purement résidentiel. La ville de San-Pédro présente un cas plus différent de ces deux précédentes villes.

4.1.5.2.2 San-Pédro : Des coûts de loyers très élevés à proximité du littoral

À San-Pédro, l'espace balnéaire présente une forte connotation résidentielle dont les coûts excèdent largement les 30.000 FCFA. Il s'agit des logements s'inscrivant dans la fourchette de 150.000 FCFA et plus. Même dans les quartiers centraux, le loyer excède les 30.000FCFA et avoisine les 100.000 FCFA.

Tableau 37: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de San-Pédro

Coût du logement /quartier (FCFA)	5.000 – 10.000	10.000 – 30.000	30.000 et plus
Balmer	-	-	100 %
Lac-Sonouko	16 %	10 %	-
Sotref	84 %	90 %	-

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Le quartier Sotref comme tous les quartiers nord sont les espaces où le loyer est à moindre coût. Bien en dessous des 10.000 FCFA. Parfois un peu plus au-dessus.

À travers ces différents coûts de loyers que nous venons d'illustrer, il est indéniable d'adopter une nouvelle posture réflexive qui conduit à comprendre pourquoi certains quartiers balnéaires de Tabou et Grand-Béréby, n'ont pas un caractère résidentiel contrairement à la ville San-Pédro. C'est donc à point nommé que nous dans notre prochaine rubrique nous nous intéressons à d'autres formes de littoralisation qui peuvent expliquer les modes d'occupation et certains rapports d'acteurs avec le littoral.

4.2 Les formes socio-économiques comme maillons de la littoralisation

Contrairement à la forme socio-résidentielle qui est une forme d'occupation et d'interaction permanentes. Ce type de forme est temporaire et interrompu, les formes socio-économiques concernent l'ensemble des déplacements en direction du littoral dans l'optique d'exercer une activité économique. Cette forme de littoralisation qu'elle se développe à proximité ou non de la mer interagit quand même avec celle-ci. Dans les villes de notre étude, les conditions géographiques sont favorables à l'essor de l'activité économique pour les différents secteurs de l'économie. L'important mouvement d'immigration est donc progressivement devenu un vecteur important de changement et de dynamisme socio-économique. En conséquence, aujourd'hui, l'activité économique dans la région y présente des aspects très variés et complexes et peut-être observée via le profil ou les catégories des acteurs. En effet, la gamme des activités pratiquées concerne d'une part celles qui héritent de l'ancienneté (époque coloniale) telles que la pêche, l'aquaculture, la pisciculture et l'agriculture. Et d'autre part, celles qui ont été créé au rythme de la littoralisation récente, à savoir l'activité portuaire, le tourisme, l'activité industrielle, les commerces informels et les petits commerces. Avec plus de 2000 acteurs, les populations venues de la sous-région sont de loin les plus nombreuses. Engagés principalement, à plus de 85 % dans les boutiques (vente d'articles divers), la quincaillerie, les ventes de pièces détachées, et les ventes de produits phytosanitaires, ils sont des acteurs importants de l'économie. Ces activités économiques génèrent des revenus pour les populations, mais aussi elles contribuent à créer de nombreux réseaux d'acteurs (producteurs, distributeurs, consommateurs). Par ailleurs la diversité ethno-sociale de ces acteurs explique aussi en partie la diversité des usages et la complexité de l'urbanisation. Dans cette partie de notre travail, nous souhaitons répondre à un certain nombre de questionnements relatifs à cette forme de littoralisation.

Il s'agit pour nous de savoir quelles sont les principales zones économiques ? Quelles sont les activités économiques qui y sont développées ? Quelles sont les facteurs de cette configuration économique dans cette ville ? Qui sont les acteurs économiques ? Quand et comment les activités se sont mises en place et comment elles ont évolué ? Quels sont les modes de fonctionnement ? Quels sont les types d'usages et la nature des activités ?

Pour répondre à ces questions, nous avons collecté des données issues des enquêtes et entretiens auprès des actifs économiques à proximité de la plage, des commerces et des services. Nous utiliserons les informations issues de nos observations directes et participantes. Nous présenterons les résultats selon une approche qui part du global au local.

4.2.1 Des espaces de diversités économiques

Au Sud-ouest ivoirien, toutes les activités constituent des facteurs importants de développement. Le poids fulgurant de l'agriculture fait du secteur primaire un pilier incontournable du développement économique régional, voire national. Les cultures de rente représentent plus de 50 % des valeurs d'exportations et leur essor économique s'est accompagné de l'implantation d'un bon nombre d'unités industrielles. Cette région est également l'une des principales zones productrices d'hévéa, de palmier à huile, de noix de coco et est le premier producteur de noix de cola en Côte d'Ivoire. L'agriculture est donc pourvoyeuse d'emploi, et elle subvient au besoin alimentaire de la population et permet aux acteurs qui y pratiquent de se prendre en charge. En second plan, se présente l'activité halieutique qui est l'un des domaines clés du secteur primaire. Le Sud-ouest est actuellement la deuxième région pourvoyeuse de pêche en Côte d'Ivoire après le district d'Abidjan avec 44 % de la quantité produite et 31 % de la valeur ajoutée. Le Sud-ouest constitue un espace privilégié pour la vente et la commercialisation de produits de mer vers l'arrière-pays national et régional. En effet, elles permettent une forte capture de poissons et autres produits de mer et d'eaux douces. Elles peuvent aussi contribuer d'une large part au commerce par une augmentation et un fort approvisionnement de ces produits sur les marchés.

Dans la région de San-Pédro, grâce au PASP, la pêche se présente sous deux formes ; la pêche artisanale et la pêche industrielle. En général, pour la pêche artisanale, les engins utilisés sont les filets maillants, les éperviers, les palangres, etc.

Pour la pêche industrielle qui se pratique en haute mer à bord de chalutiers, les outils qui sont généralement utilisés sont des bateaux étrangers (France). Ces bateaux ne font pas de débarquements au niveau du port et l'essentiel de leur produit est acheminé vers l'extérieur pour sa commercialisation. Cette pêche se pratique également dans le cadre de la pêche thonière avec des flottilles et grands bateaux (sardiniers, crevettier et thonier). Cette forme de pêche s'étend jusqu'à la ZEE ivoirienne et permet d'obtenir des produits marins et des ressources en mer en grande quantité. Deux types de poissons sont pêchés dans les eaux de la région. Il s'agit des produits nobles et des produits locaux (pour les populations à revenus modeste). Les produits nobles sont les poissons dont le coût est élevé. On note le mérou, le capitaine, le bar ou sosso, le saumon, les crustacés et langoustes, les écrevisses, et le thon (conserve). Pour les produits de la population, nous avons les sardinelles, le thon et le maquereau. D'une part, la pêche artisanale comprend les types de pêche maritime, continentale et lagunaire qui se déploie en haute mer et dans les eaux continentales surtout dans les lagunes avec les pirogues. Cette pêche se pratique avec les pirogues motorisées ou non, les pêches à la ligne ou au filet. Cette activité nécessite l'autorisation d'une licence et tout autre accès à la ressource en dehors de la forme légale est considéré comme une pêche illégale. Par conséquent, tout accès inégal à la ressource est passible d'amende et de saisi du matériel utilisé. La pêche artisanale, dans le département de San-Pédro, se pratique au filet et à la ligne, en mer et en eau douce dans le barrage de Fahé et sur le fleuve San-Pédro. À Tabou, c'est dans le fleuve Cavally et ses affluents, ainsi que dans l'Océan Atlantique qu'elle se pratique. Pour la plupart, elle est pratiquée par des populations venant du Libéria (2 %) ou du Ghana (98 %) appelé communément bozo. Cependant, certains pêcheurs traditionnels locaux sont présents aux embouchures même si à la réalité les populations autochtones ne s'intéressent pas à cette pratique. Les activités halieutiques participent à une autonomie régionale en matière de subsistance par une réponse journalière aux besoins alimentaires notamment protéiniques. À côté de ces deux types de pêches, la pisciculture et l'aquaculture sont pratiquées essentiellement dans la sous-préfecture urbaine de San-Pédro, notamment dans les petits cours d'eau. À côté des pêcheurs se trouvent des mareyeuses qui jouent un rôle indéniable dans la commercialisation du poisson. L'ensemble des communautés de pêcheurs venues de la sous-région contrôlent le sous-secteur de la pêche artisanale qui se fait aux filets avec des pirogues.

Dans la région, nous avons 24 sites de pêche dans le département de San-Pédro pour environ plus de 400 embarcations et 5 sites dans celui de Tabou pour environ 200 embarcations.

La diversité de ces activités et leur apport dans l'économie est le résultat d'un fort engagement des populations étrangères. Ces acteurs parfois installés dans des quartiers spécifiques, des villages et des campements de pêche par exemple, se construisent et se développent des marchés où des captures ou des produits sont vendus sous différents modes (simple, cuisiné ou via congélation, fumage ou fermentation, etc.).

Certaines autres activités économiques dans la continuité se développent autour des pratiques de loisirs (restaurants, hôtels), des mobilités (transports) et des services ou grands centres (petit commerce ou économie informelle).

4.2.1.1 Une importance de la pêche et de l'agriculture littorale dans la ville de Tabou

La ville de Tabou concentre l'ensemble des activités de palmier à huile qui sont produit et acheminés vers le port de San-Pédro en même temps, son emplacement d'interconnexions et de trans-frontalisation lui permet ainsi d'être un point d'ancrage et un moteur de développement des activités halieutique et des petits services.

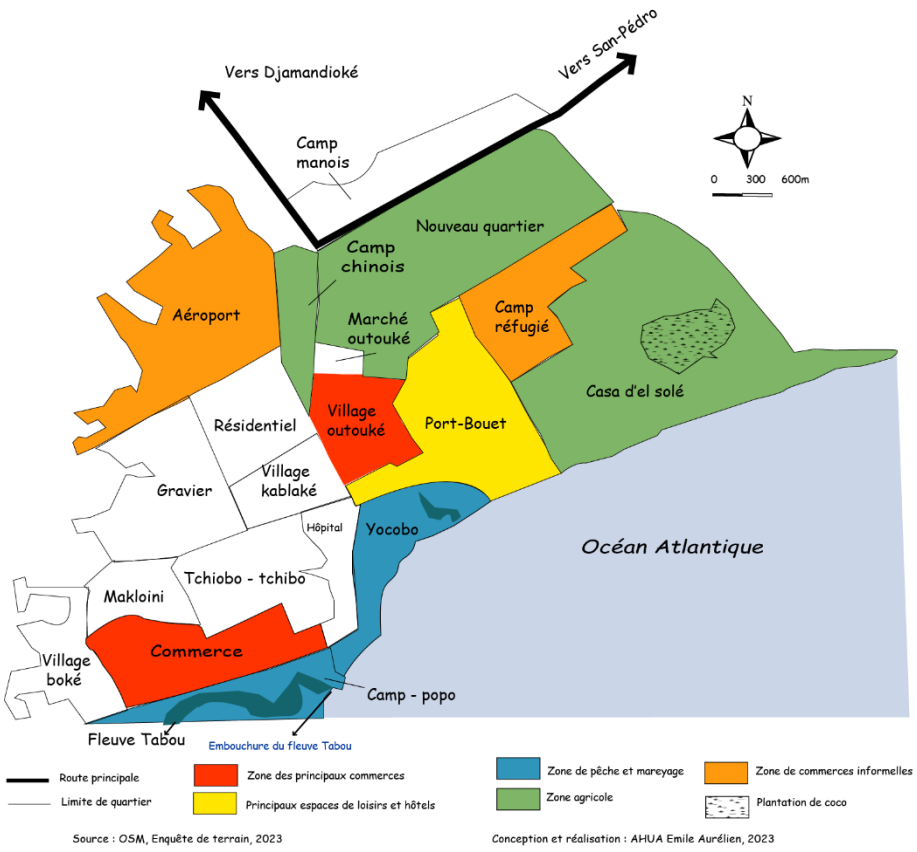
Tableau 38: Types d'activité selon les quartiers à Tabou

Type d'activités /quartier	Port-Bouet	Commerce	Aéroport	Totaux %
Pêche/Mareyage/Aquaculteurs	15	-	-	15
Agriculture littorale	1	5	2	8
Tourisme et loisirs	6	-	-	6
Commerces ambulants et informels	2	3	1	6
Transporteurs	-	2	-	2
Commerçants fixes	1	2	-	3
Éleveurs	-	2	1	3

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Le tableau 38 montre que la ville de Tabou appartient à une configuration économique dont tous les quartiers en sont occupés, excepté ceux qui se rapprochent de la frontière. L'espace balnéaire et le centre-ville se présentent ainsi comme le support d'une large gamme d'activités économiques. La carte 37 met en perspective une répartition spatiale des activités moins complexe.

Carte 37: Configuration économique selon les quartiers dans la ville de Tabou



Les activités de pêche restent dominantes dans les quartiers balnéaires et les activités agricoles dans les quartiers à l'Est de la ville où l'on trouve en général des plantations. Les principaux services restent localisés en centre-ville. De manière singulière, nous pouvons constater que certains quartiers composés typiquement d'étrangers comme le camp réfugié se sont constitués en support d'activités informelles. Ce modèle spatial économique de Tabou permet de dégager différentes tendances. Des activités pour lesquelles les acteurs sont obligés de s'y installer à l'instar de la pêche. Cette obligation est liée au fait que ces derniers utilisent des outils et des engins qui nécessitent une présence permanente tant pour la surveillance que pour l'utilisation. C'est dans cette veine, que des campements de pêche et des villages de vente ont été constitués. C'est le cas de Yocobo et de Camp popo. Le centre-ville reste l'espace doté pour le développement des petits commerces et les autres quartiers disposant des plantations, les principaux sites de l'activité agricole. En somme, la configuration économique de Tabou est bien liée aux potentialités existantes et aux conditions géographiques favorables qu'offrent ces quartiers. Il devient donc valable d'interroger l'organisation socio-économique dans la ville de Grand-Béréby.

4.2.1.2 Les activités halieutiques et les petits services comme activités dominantes à Grand-Béréby

Pareillement à Tabou, la ville de Grand-Béréby à une organisation économique articulée autour de la pêche et des petits services.

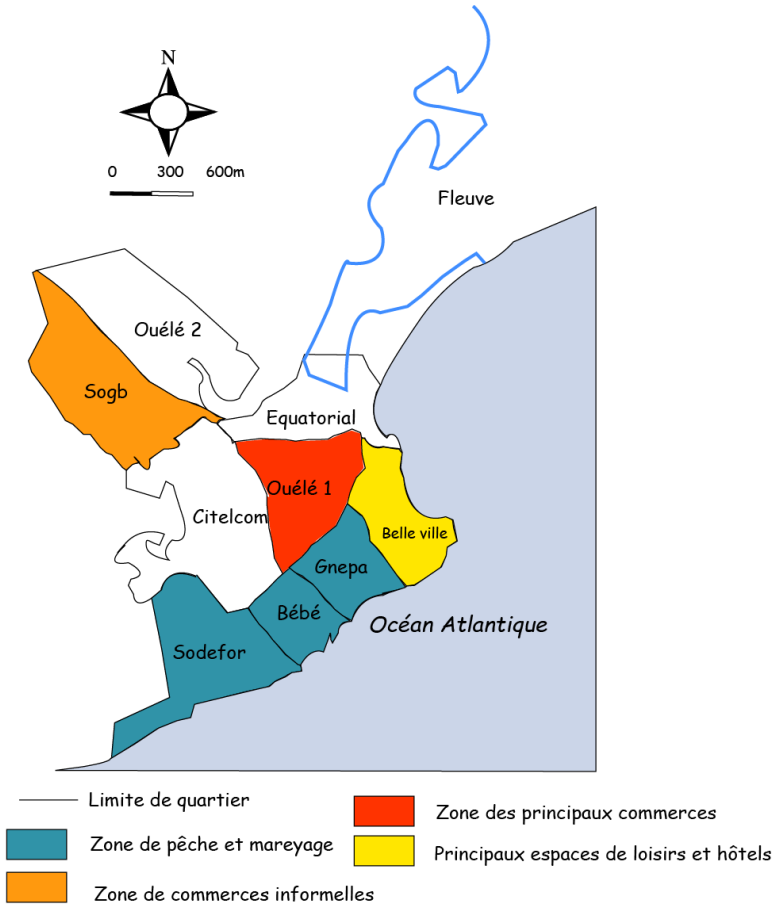
Tableau 39: Types d'activité selon les quartiers à Grand-Béréby

Type d'activités /quartier	Belleville	Ouélé 1	Sogb	Totaux %
Pêche/Mareyage/Aquaculteurs	16	-	-	16
Agriculture littorale	1	2	-	3
Tourisme et loisirs	5	-	-	5
Commerces ambulants et informels	3	3	2	8
Transporteurs	3	-	-	3
Commerçants fixes	1	4	-	5
Éleveurs	-	-	-	-

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Selon le quartier, on y trouve des activités bien définies. La carte 38 met en évidence la structuration spatiale des activités économiques.

Carte 38 : Configuration économique selon les quartiers dans la ville de Grand-Béréby



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

La plupart de ces activités sont développées dans l'espace balnéaire. Les petits services ici concernent les activités de transport et de loisirs et quelques vendeurs en bordure de plage.

La configuration économique de la ville est bien en lien avec la typologie des quartiers et les conditions existantes. Dans la mesure où l'espace balnéaire concentre l'ensemble des activités de pêche et de loisirs, et le centre-ville les principales autres activités.

À Grand-Béréby également, les campements et les villages de pêcheurs ont été construits pour développer l'activité halieutique, notamment la pêche artisanale. Comme nous l'avons déjà signifié, l'activité économique et leur mode d'organisation spatiale qui en découlent, dans les deux premières villes est à l'origine la conséquence des atouts de ces villes. Qu'en est-il donc de la ville de San-Pédro ?

4.2.1.3 Les activités informelles et la pêche comme activité importante à San-Pédro

À San-Pédro, la présence du port à créer une triple articulation entre la pêche, l'agriculture littorale et l'industrie. Mais parlant des espaces structurants, les commerces informels et les activités de loisirs sont fortement présents.

Tableau 40: Types d'activité selon les quartiers à San-Pédro

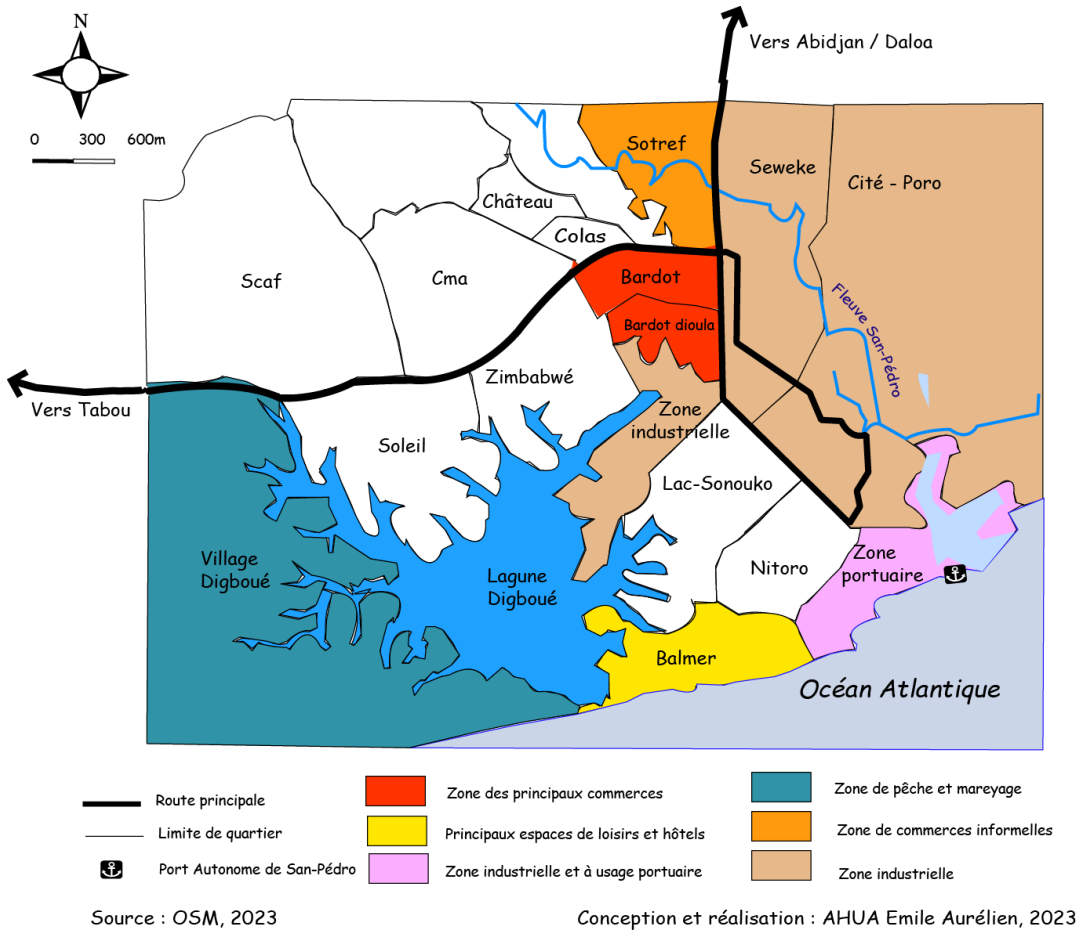
Type d'activités /quartier	Balmer	Lac Sonouko	Sotref	Totaux %
Pêche/Mareyage/Aquaculteurs	26	3	3	32
Agriculture littorale	-	-	4	4
Tourisme et loisirs	7	10	3	20
Commerces ambulants et informels	10	2	5	17
Transporteurs	2	1	3	6
Commerçants fixes	1	2	5	8
Éleveurs	-	-	3	3

Source : *Enquête de terrain, 2023*

À l'inverse des deux premières villes, l'espace balnéaire présente plusieurs caractéristiques. Malgré une apparente territorialisation par les activités halieutiques, le tourisme et les loisirs en tant qu'activités économiques et formes de littoralisation à la fois, restent les principaux marqueurs de l'espace balnéaire notamment à Balmer. L'usage portuaire s'est avéré être un type de territorialisation différent de la pêche en ce sens qu'en parlant l'on y fait recours aux exportations et aux importations, mais surtout à une large palette de produits agricoles provenant des autres espaces.

Par ailleurs, il est important de préciser que pour la pêche, c'est la Zone portuaire qui est le site par excellence où se développe la pêche industrielle à l'aide d'outils plus sophistiqués que les autres types de pêche existant dans les autres quartiers de San-Pédro et des autres villes. Pour revenir à la signature spatiale de la configuration économique, les résultats peuvent paraître curieux à l'observation de la carte 39.

Carte 39: Configuration économique selon les quartiers dans la ville de San-Pédro



Source : OSM, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Concrètement, l'activité industrielle arrive à se développer auprès des ressources en eau. En effet, à la Zone industrielle se trouve le lac, à la Cité-Poro se trouve un affluent du fleuve San-Pédro, et à la zone portuaire se trouve l'embouchure mer-fleuve. Autrement, les quartiers populaires auprès des ressources en eau mobilisent une bonne somme d'activités informelles. Les quartiers Bardot et Bardot-dioula sont les quartiers où se localisent les principaux commerces.

La principale particularité des activités économiques à San-Pédro est l'espace commun qu'elles partagent à savoir le port et la plage. Pour certains, ce sont des espaces de productions ou de stockage, et pour d'autres, ce sont des espaces de ventes ou de commercialisations.

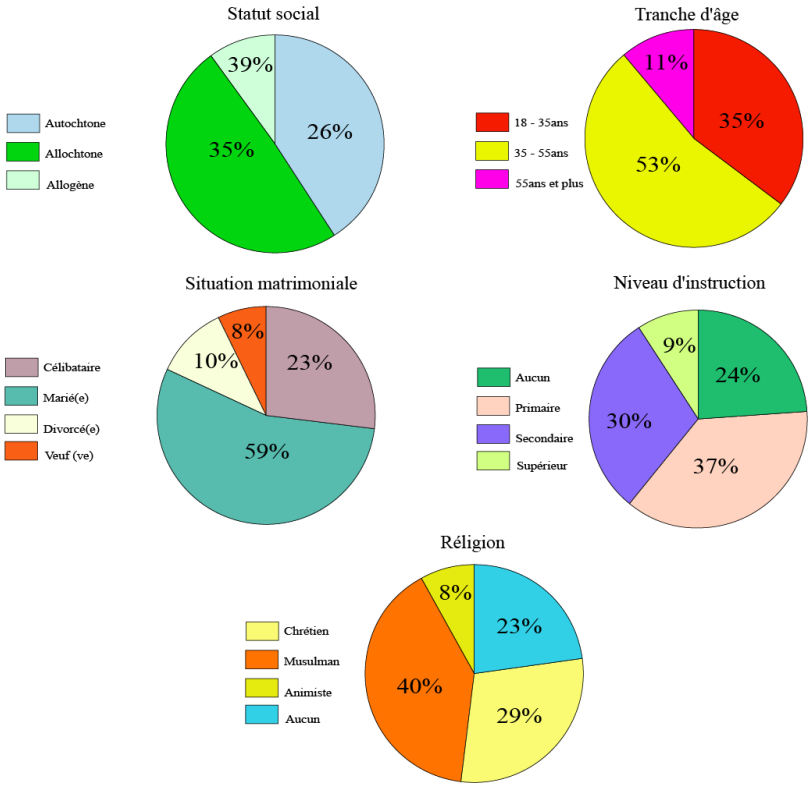
La pêche industrielle à elle seule permet de développer par exemple des sous-pratiques économiques liées à la fermentation ou la congélation du poisson. Mais aussi des activités économiques liées aux transports des produits. Et cette réalité donne un peu plus de complexité à la typologie économique des quartiers du moment où il se trouve que certaines autres activités économiques par forcément en lien avec le port peuvent exister. Dans les faits, ce qu'il faut remarquer, c'est que la forte articulation des activités économiques existantes dans les autres quartiers autour du port est un facteur important de la mobilité urbaine. En termes d'acteurs économiques, il devient pertinent de connaître leur profil selon l'activité considérée.

Le prochain point de notre travail apparaît comme une aubaine pour faire ressortir les données de terrain sur les acteurs économiques.

4.2.2 Le profil sociodémographique des acteurs économiques dans les villes littorales

L'activité économique dans les trois villes est pratiquée par des populations étrangères. Selon le type et la nature de l'activité, nous avons identifié plusieurs profils d'acteurs. La série de graphiques suivante présente les données globales des acteurs enquêtés.

Graphique 17: Profils globaux des acteurs économiques dans les villes de l'enquête



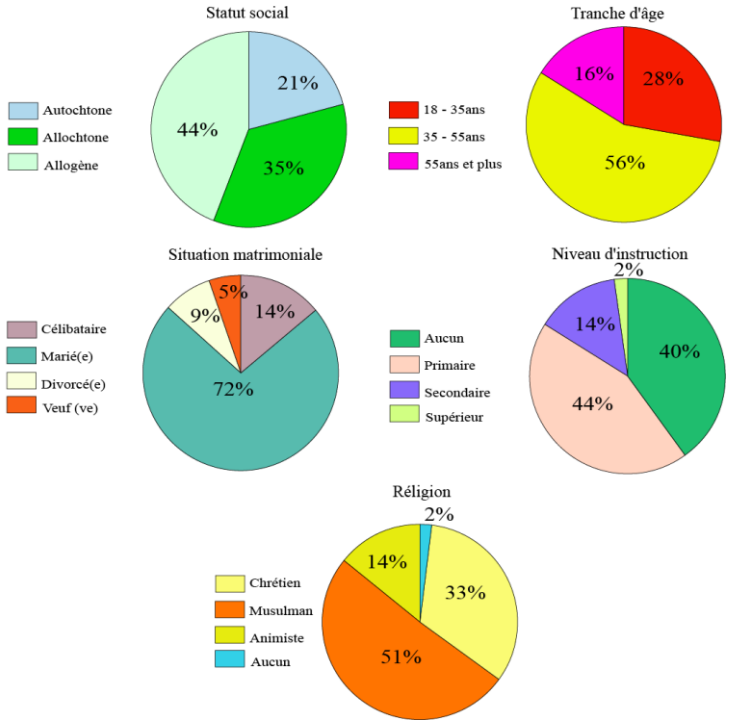
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Des actifs que nous avons pu enquêter, la population étrangère est nettement supérieure à celle des autochtones. Concernant l'âge, nous avons une population jeune pour laquelle la tranche 35 – 55ans est surreprésentée. À la suite, les résultats montrent que ces acteurs en majorité sont mariés contre une faible part qui est célibataire, avec seulement une part de 23 %. Cela traduit que la population en effet exprime le besoin d'obtenir potentiellement d'énormes gains. La structure de cette population montre que celle-ci a un niveau d'instruction qui équivaut à des acteurs qui savent lire au moins pour la majorité. Cependant, 24 % soit ¼ de la population n'a aucun niveau d'instruction. Lorsqu'on se penche sur la dimension religieuse, nous pouvons observer que la population est majoritairement croyante à 69 % avec une dominante musulmane. Les chrétiens, eux, représentent 29 % de la population concernée. En se focalisant sur les différentes données par villes, il est important de souligner que le profil des acteurs économiques est presque homogène. Nous essayerons par contre de montrer les variables les plus dominantes concernant ces profils.

4.2.2.1 Des acteurs pour la plupart allochtones et allogènes à Tabou

Cette série graphique nous renseigne sur les profils des acteurs économiques à Tabou. Il est important de rappeler que les allogènes sont des non ivoiriens, les allochtones sont des ivoiriens non originaire de la zone et les autochtones sont des ivoiriens et originaires de la région.

Graphique 18: Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de Tabou



Source : *Enquête de terrain, 2023*

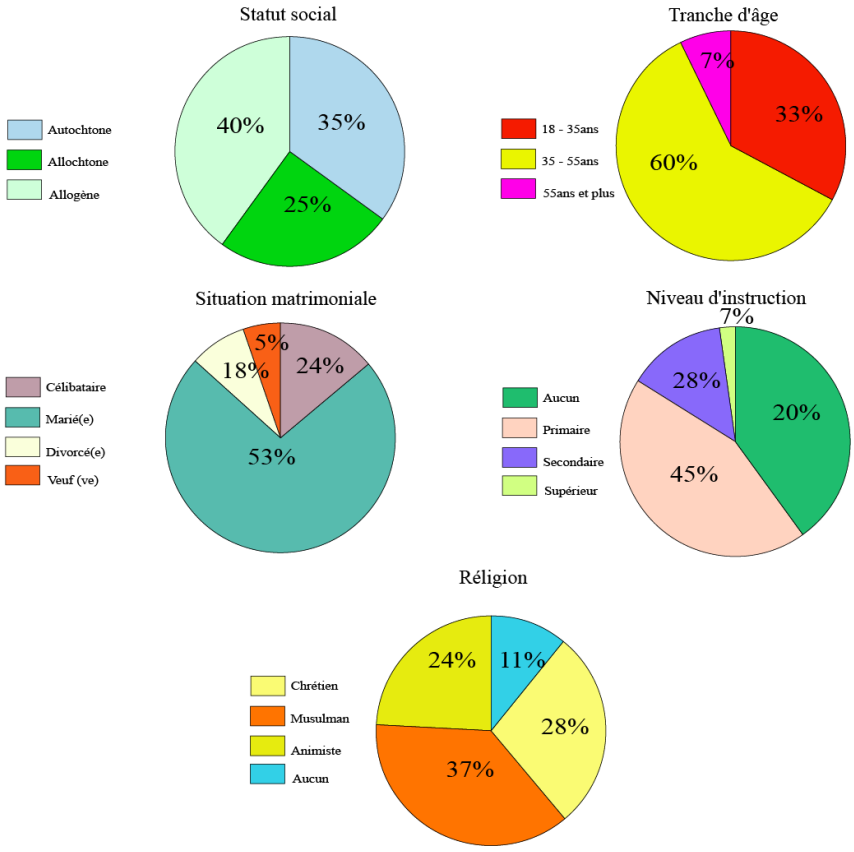
Les actifs dans la ville de Tabou sont pour la majorité des étrangers. Ici, nous avons des allogènes engagées dans l'activité halieutique (ghanéen, libérien, malien, etc.) et agricole (burkinabé). Les allochtones, quant à eux, sont engagées dans les petits commerces et les activités de transports. Les autochtones en général pratiquent les mêmes activités que les allochtones.

La population reste jeune avec un niveau d'instruction peu élevé. Ainsi, 40 % des populations ne savent ni lire ni écrire. Des acteurs mariés dont les activités relèvent de logiques socio-spatiales orientées vers la recherche de gains. Il s'agit pour la masse d'une population pratiquant la religion musulmane. Que nous renseignent les données sur les actifs dans les villes de Grand-Béréby et de San-Pédro ?

4.2.2.2 Grand-Béréby : Des populations autochtones et allogènes

Excepté le niveau d'instruction, où une légère différence est remarquable, la composition démographique des acteurs économiques de Grand-Béréby est similaire à celle de Tabou. Ces éléments de similitudes sont observables par cette série de données démographiques.

Graphique 19 : Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

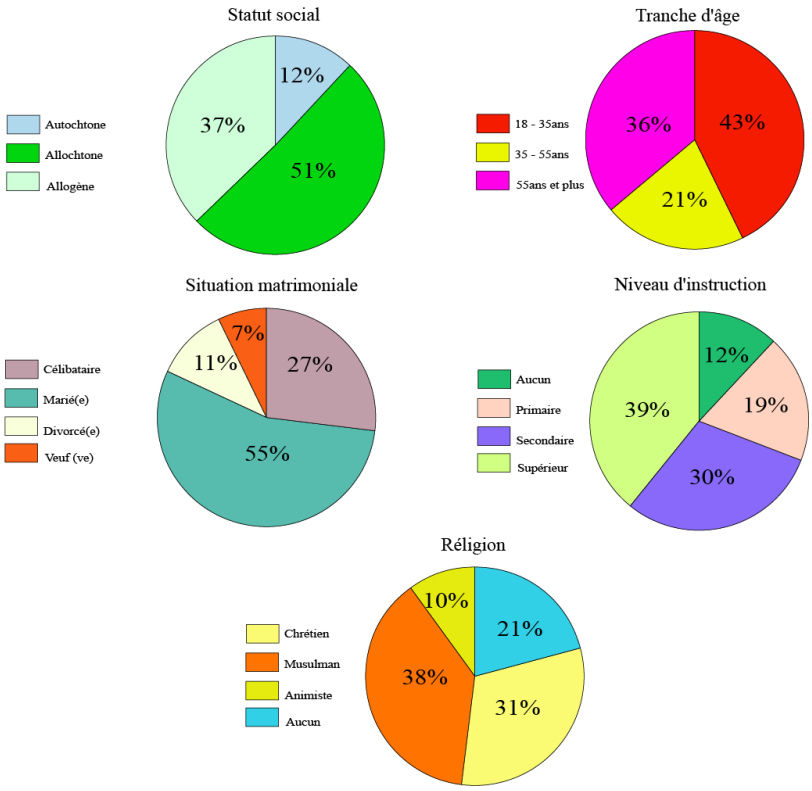
Grand-Béréby est la seule ville où les acteurs économiques autochtones sont les plus importants. La population reste moins dominée par la troisième tranche d'âge, pour une situation matrimoniale caractérisée par le mariage, et par une religion musulmane beaucoup plus pratiquée.

Ici également, les populations allogènes sont les principaux acteurs de la pêche tandis que les allochtones et les autochtones sont les piliers des autres types de commerce et des activités de transport. Il est bon de préciser que la population allogène exerce également dans les petits métiers et les principaux commerces. La dernière rubrique de ce point s'intéresse aux données démographiques de la ville de San-Pédro.

4.2.2.3 Une nette importance des allogènes à San-Pédro

La ville de San-Pédro, à travers la présentation démographique que fournit la série graphique ci-dessous, permet de constater que la ville à des particularités contraires à celles de Tabou et Grand-Béréby.

Graphique 20: Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

La population étrangère à l'activité économique ne forme pas un tout homogène en raison d'activités multiples qui s'ajoutent à l'inverse de Tabou et Grand-Béréby. Il s'agit notamment de l'activité industrielle et portuaire. Cela dit, ce qu'il faut savoir est que la population étrangère est très active dans les activités industrielles en tant qu'opérateurs économiques (libanais). Mais aussi en tant qu'ouvrier (burkinabé).

Là où la similitude intervient avec les autres villes, c'est au niveau de la pêche où c'est pratiquement les mêmes profils de populations *bozo* (Ghanéen, Maliens, Libériens, etc.). En outre, avec les allochtones, ils sont tous des acteurs des principaux commerces. Faut-il le noter, San-Pédro, à la plus petite proportion de population économique autochtone. La population, selon l'âge, la plus majoritaire se trouve dans la seconde tranche. Une population en nombre qui est mariée qui la plus instruite et qui pratiquent pour la bonne part la religion musulmane.

De facto, il apparaît certain que le profil des acteurs dans ces villes à un lien intrinsèque avec le type ou la nature de l'activité. Ces différences de profil et de catégories d'acteurs sous-tendent diverses logiques socio-économiques et spatiales qui sont des marqueurs importants du choix de l'activité et de l'espace en réalité. C'est à juste titre que nous allons entamer une réflexion sur les facteurs qui commandent ces choix.

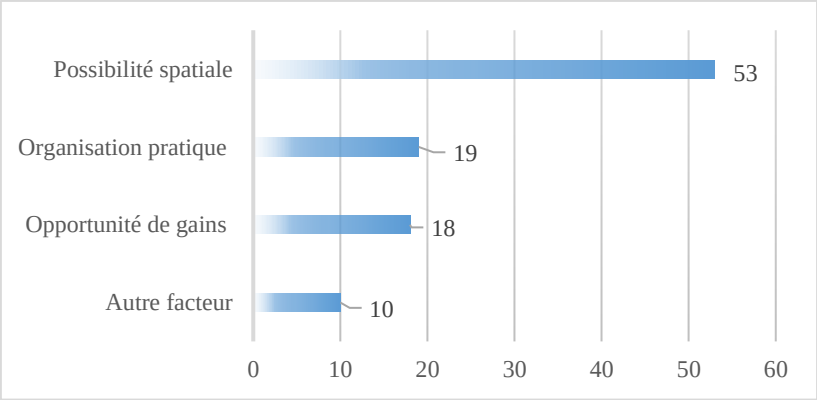
4.2.3 Le choix des types d'activités pratiquées au littoral

Connaître les raisons qui motivent les choix d'une activité dans les villes littorales nécessitait qu'on dégage les principaux facteurs pouvant les présider. À cet effet, après avoir échangé avec ces différents acteurs, nous avons pu regrouper les facteurs selon quatre types. Il s'agit des possibilités spatiales qui affèrent à la disponibilité d'un espace, aux conditions favorables pour développer une activité donnée. Ensuite, les opportunités de gains qui sont des facteurs pour lesquels les acteurs identifient une activité comme déclencheurs de fortes clientèles. Il y a aussi l'organisation pratique qui concerne le déploiement des moyens logistiques et de la locomotive de la maison à l'espace économique avec moins de difficultés pour développer l'activité. Enfin, d'autres facteurs sont évoqués comme la culture pour un certain nombre d'activités comme les pêcheurs. Plongeons-nous dans le détail pour comprendre ces raisons dans les différentes villes de notre étude.

4.2.3.1 À Tabou : des activités développées à partir des possibilités spatiales

Presque toutes les enquêtes de Tabou mettent les possibilités spatiales comme premier facteur de choix de l'activité économique. L'écart de ce facteur avec les autres mobiles est bien visible sur le graphique 21.

Graphique 21: Facteurs de choix de l'activité à Tabou



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Pour revenir sur les différents choix d'acteurs et leur rôle fulgurant dans le choix des activités. Nous avons illustré davantage ces résultats avec les verbatims d'acteurs interrogés. Nous nous sommes appuyés sur les propos de quatre acteurs et nous les avons consignés dans le tableau 41.

Tableau 41: Verbatim illustrant le choix de l'activité à Tabou

Acteurs	Propos d'acteurs
Acteur 1	*Nous avons cherché des terrains pour vendre des aliments jusqu'à c'est ici on a pu avoir. Donc on n'avait pas le choix, que de vendre des vêtements*
Acteur 2	*À la plage, il y a les meilleurs clients*
Acteur 3	*Le transport me coûte moins cher quand je viens à la plage*
Acteur 4	*Les populations aiment tout ce qui est nourriture c'est pourquoi nous avons choisi cette activité*

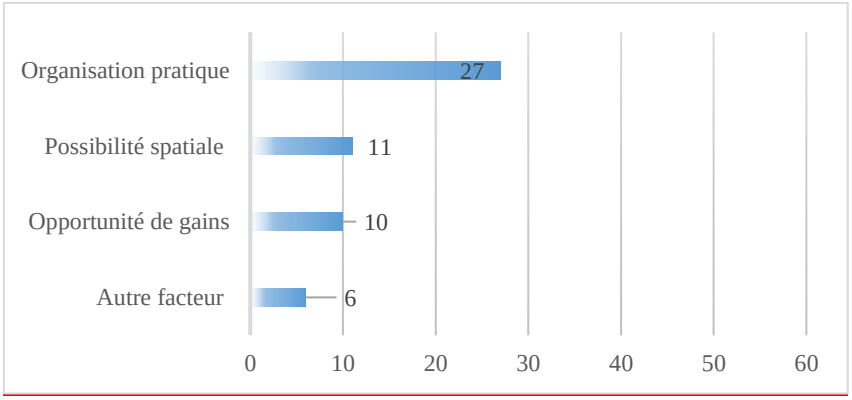
Source : *Enquête de terrain, 2023*

L'analyse des différents propos d'actifs permet de remarquer que lorsque le choix de la possibilité spatiale se présente, alors le choix de l'activité relève de la contrainte. Les autres facteurs sont pour la plupart des éléments pour lesquels le choix de l'activité est volontairement délibéré. C'est l'exemple de la pêche et de l'agriculture.

4.2.3.2 À Grand-Béréby : des activités développées sur la facilité de les pratiquer

Les questions de l'organisation pratique sont de près les principales raisons qui motivent le choix de telles ou telles activités à Grand-Béréby. Ne disposant pas forcément de moyens logistiques et d'engins roulant pour faciliter la mobilité, les acteurs économiques préfèrent opter pour des activités dont le fonctionnement parvient à réduire les coûts énormes avant prestations. Ces choix respectifs des acteurs sont ainsi motivés aussi par une volonté de combiner faisabilité de l'activité et espaces productifs du point de la vue de la clientèle.

Graphique 22: Facteurs de choix de l'activité à Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Certains préfèrent tout simplement choisir une activité à la plage en raison des potentielles prestations qui peuvent être fournies comme par exemple vendre des vêtements ou des aliments. Pour corroborer ce constat, nous avons utilisé les verbatim d'acteurs.

Tableau 42: Verbatim illustrant le choix de l'activité à Grand-Béréby

Acteurs	Propos d'acteurs
Acteur 1	*Les clients qui viennent ont souvent envie de consommer la nourriture*
Acteur 2	*Tous les clients que nous voyons ici ont les moyens pour acheter nos produits*
Acteur 3	*Je préfère ici, car il y a moins de problèmes et de conflits*
Acteur 4	*C'est parce que mes parents vendaient ici que j'ai décidé de venir m'installer*

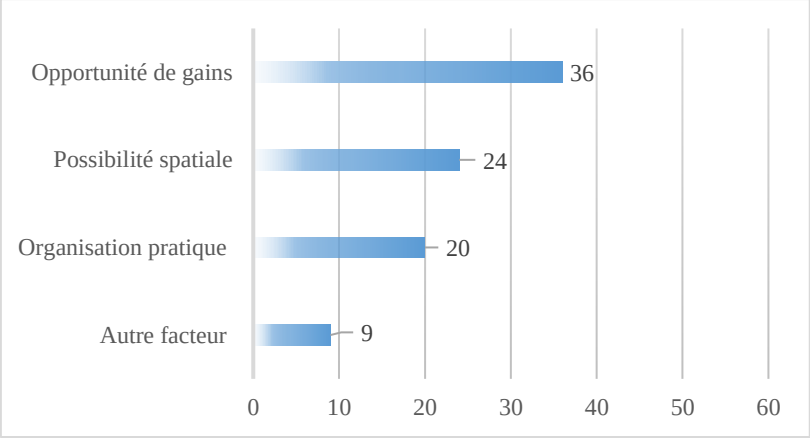
Source : *Enquête de terrain, 2023*

En analysant les discours des acteurs, nous pouvons déduire que les choix d'activités à Grand-Béréby découlent de la volonté personnelle des acteurs selon des facteurs qui leur sont spécifiques.

4.2.3.3 À San-Pédro : Les possibilités de gains comme aiguillon du choix des activités

Dans cette ville, le choix des activités est plus motivé par la recherche de gains. Pour ces acteurs, le choix d'une activité dépend de ce qu'on peut gagner potentiellement en termes de bénéfice. Certes, l'écart entre ce facteur principal et les autres facteurs est faible, mais il reste un moteur principal dans la composition des activités économiques existantes à San-Pédro.

Graphique 23: Facteurs de choix de l'activité à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les discours recueillis sur les facteurs des choix de l'activité des acteurs permettent de percevoir que les possibilités spatiales prennent en compte des espaces de faibles contrôles administratifs. À ce niveau, il s'agit des populations qui fuient ou contournent les impôts et les taxes ainsi qu'un certain nombre de quartiers en raison du caractère illégal ou informel de leur activité.

Tableau 43: Verbatim illustrant le choix de l'activité à San-Pédro

Acteurs	Propos d'acteurs
Acteur 1	*Ici, c'est à la plage que tous les business marchent*
Acteur 2	*Ici, la mairie nous fatigue moins contrairement en centre-ville*
Acteur 3	*J'habite dans le quartier donc c'est facile pour moi*
Acteur 4	*Tout ce qui est nourriture ici apporte des bénéfices importants*

Source : *Enquête de terrain, 2023*

En observant attentivement les propos de ces acteurs, il ressort qu'à côté de la contrainte, s'y ajoute la volonté d'obtenir des gains maximaux. Cela porte à croire que le choix de l'espace pour l'exercice de leur activité ressort du libre choix de ces derniers. Si au regard de ces facteurs, certains actifs ont choisi le centre-ville ou des espaces de grand public, tandis que d'autres ont choisi la plage pour mener leur activité.

Alors, les motivations ou les déterminants qui commandent le choix spatial, plus particulièrement le littoral, nous amène à consacrer une réflexion sur la question dans le prochain point.

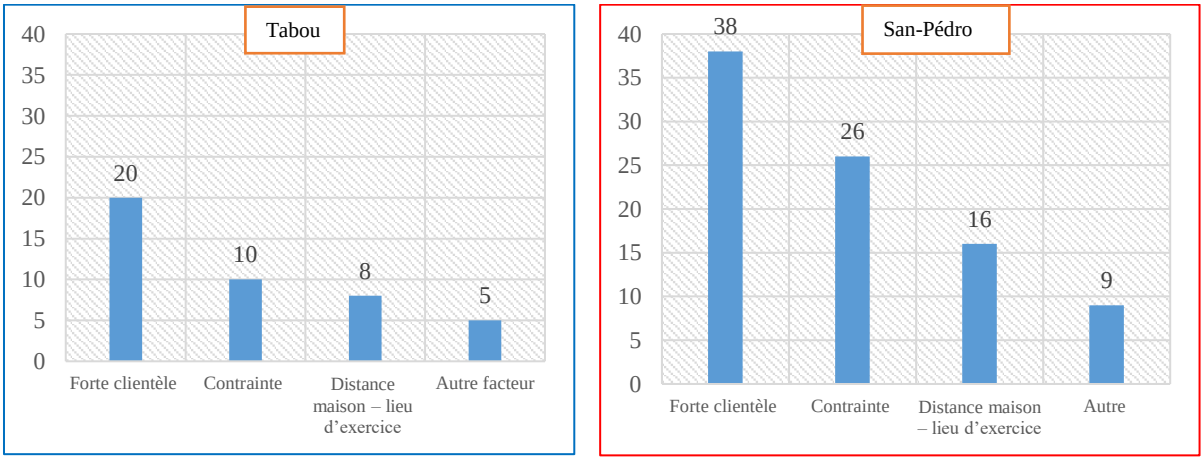
4.2.4 Le choix de l'espace littoral pour l'exercice de ces activités économiques

Le questionnement traité dans ce point prend en compte deux dimensions du choix du littoral. Il s'agit du choix de la ville littorale pour exercer l'activité d'une part, et d'autre part, du choix de la plage pour les acteurs pour qui elle constitue le support privilégié. Des réponses obtenues pour ces différents mobiles, nous pouvons les classer en quatre catégories qui ne sont pas forcément différentes des facteurs qui expliquent le choix de l'activité. Nous notons entre autres la contrainte, la forte clientèle, la distance maison-plage et les facteurs complémentaires ou spécifiques (héritage par exemple).

4.2.4.1 À Tabou et à San-Pédro : des espaces choisis relativement à la clientèle présente

Les facteurs dans les villes de Tabou et San-Pédro sont beaucoup plus homogènes. Nous notons à ce point que dans les deux villes, le littoral est perçu comme un espace de fortes clientèles. La mer devient ainsi un espace d'opportunités économiques dans la perception de ces derniers.

Graphique 24: Facteurs de choix de l'espace économique à Tabou et à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Tant pour les pêcheurs, que pour les mareyeurs, les restaurateurs et bien d'autres acteurs informels ou ambulants que nous avons questionnés à proximité de la plage, la mer est le cadre favorable pour obtenir d'énormes ressources financières.

Dans la ville de San-Pédro, le littoral est perçu comme un site d'échappatoire pour les acteurs ambulants et informels qui à côté de la forte clientèle pensent échapper à l'autorité. Cette réalité constitue une autre forme de contrainte pour ces acteurs. Ce constat est vérifié par les différents verbatim recueillis autour du choix du littoral comme site privilégié.

Tableau 44: Verbatim illustrant le choix de l'espace littoral à Tabou et à San-Pédro

Acteurs	Propos d'acteurs à Tabou
Acteur 1	*Il y a beaucoup de clients ici*
Acteur 2	*À cause de la distance avec mon lieu de domicile, j'ai choisi la plage*
Acteur 3	*Je n'avais pas le choix*

Acteurs	Propos d'acteurs à San-Pédro
Acteur 1	*Nous étions ailleurs, mais le maire a cassé donc nous sommes venus ici*
Acteur 2	*À cause de la présence des touristes*

Source : *Enquête de terrain, 2023*

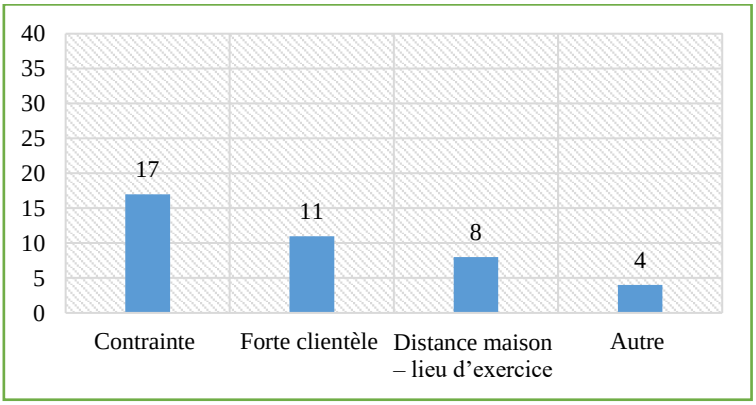
Partant des différents discours contenus dans le tableau 44, nous retenons que dans les villes de Tabou et San-Pédro, les facteurs qui expliquent la concentration des activités autour de la mer sont presque identiques. Par ailleurs, aujourd'hui l'idée de proximité à la mer reste pour certains actifs un détail important. Cela explique la présence de certaines activités dont le fonctionnement n'est pas conditionné par la présence de la mer.

Les réponses des acteurs dans la ville de Grand-Béréby ont plutôt mis en avant la contrainte comme principal facteur. Nous tenterons de comprendre cette réalité locale dans cette ville.

4.2.4.2 Des espaces économiques contraignants selon les actifs à Grand-Béréby

L'importance des réponses sur le facteur lié à la contrainte, en dehors des contraintes habituelles, est liée à la saturation du centre-ville qui oblige les actifs à se diriger progressivement vers la plage ou à s'installer dans les quartiers excentrés. Si la plage est ainsi choisie comme espace secondaire pour exercer une activité c'est tout simplement parce que cet espace dispose aussi d'une clientèle abondante à l'image de Tabou et San-Pédro. C'est d'ailleurs ce qui montre la forte clientèle comme second facteur du choix du littoral.

Graphique 25: Facteurs de choix de l'espace économique à Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

À l'exemple des autres villes et des autres acteurs, nous avons également utilisé les verbatim pour confirmer les résultats du graphique.

Tableau 45: Verbatim illustrant le choix de l'espace littoral à Grand-Béréby

Acteurs	Propos d'acteurs
Acteur 1	*Tout le monde cherche à vendre à la plage pour avoir de l'argent*
Acteur 2	*J'ai choisi, car c'est facile d'avoir des gains*
Acteur 3	*En choisissant la plage, je ne vais pas payer de transport, car j'habite non loin*

Source : *Enquête de terrain, 2023*

À observer les dires des actifs, le choix du littoral est une aubaine pour contourner la probable saturation en centre-ville. Mais surtout de développer une nouvelle gamme d'activités. Évidemment, si la plage où le problème des contrôles administratifs est important se présente en tant support d'activités économiques qui regroupe en même temps une clientèle abondante. Alors il demeure probant que les activités existantes qui sont développées se distinguent par leur nature, par leur usage et par leur rapport avec la mer.

4.2.5 La nature, le type des activités économiques et les différents usages

À cette étape de notre thèse, l'observation directe et participante nous a donné la possibilité de mieux identifier les types d'activité. Dans cette analyse, nous cherchons à montrer les principales caractéristiques de ces activités et les produits qui y sont commercialisés. Cette section fait l'objet d'une analyse statistique et descriptive, car facilite-t-elle la construction d'une typologie d'activité et de leur lien avec la mer.

4.2.5.1 La nature des activités dans l'espace littoral du Sud-ouest ivoirien

Interroger la nature des activités sert de point de départ de cette sous-section. En évoquant la question de la nature des activités, il est question de savoir si ces activités sont formelles ou non, liées à la mer ou non. Les activités formelles sont les pratiques économiques qui sont développées dans la légalité et la légitimité et dont l'existence est reconnue des autorités. Les activités liées à la mer concernent les pratiques économiques dont le fonctionnement dépend d'un contact direct avec la mer (pêche).

De nos observations, nous pouvons noter que tous les types d'activités économiques observés, dans leurs diversités, sont omniprésents à la mer. Comment peut-on alors les caractériser à l'échelle des différentes villes ?

4.2.5.1.1 Tabou et Grand-Béréby : les littoraux de la mixité économique ?

Avant d'entrer dans l'inventaire de ces pratiques économiques, il est nécessaire de préciser à nouveau que les chiffres présentés dans cette partie de notre analyse sont ceux qui sont issus des nombres d'actifs enquêtés. Nous pouvons constater que dans les villes de Tabou et Grand-Béréby, l'ensemble des activités sont formelles.

Tableau 46: Type d'usages et nature de l'activité économique à Tabou à Grand-Béréby

Tabou

Nature de l'activité	Formels	Informels	Totaux	%
Activités liées à la mer	19	02	21	49 %
Activités non liées à la mer	24	04	22	51 %
Totaux	37	06	43	100 %

Grand-Béréby

Nature de l'activité	Formels	Informels	Totaux	%
Activités liées à la mer	18	05	22	55 %
Activités non liées à la mer	15	03	18	45 %
Totaux	32	08	40	100 %

.

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Certes, les activités non liées à la mer sont aussi représentées, mais celles qui ont en contact permanent (marines et maritimes) avec l'eau sont celles qui impactent le plus la mer ou qui sont les plus impactés par la mer. Les photos (Photo 19 et Planche 8) nous montrent les outils et engins destinés à l'activité de pêche qui en l'état est la plus dominante.

Photo 19 : Pratique de pêche artisanale dans la ville de Tabou

Prise de vue : *AHUA Emile Aurélien, février 2022*

La photo 19 présente les types de pirogue et les outils utilisés pour la pêche tels que les filets. Ce matériel est quasiment le même utilisé pour la pêche dans la ville de Grand-Béréby.

Planche 8 : Pratiques de pêche artisanale à Grand-Béréby

Photo 21 : Quartier Gnepa

Photo 20 : Quartier Bébé

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, février 2022*

Les activités économiques liées aux loisirs tels que les restaurants et les espaces pleins airs n'ont pas de contact direct avec la mer, mais les acteurs nous ont signifié qu'elle est l'élément d'attraction d'une certaine catégorie de clients. Cet équilibre de présence de ces différentes activités économiques à la mer est l'expression d'une forte cohabitation et d'une mixité dans les villes de Tabou et Grand-Béréby. Qu' en t-il de la ville de San-Pédro ?

4.2.5.1.2 San-Pédro : le littoral des activités multiples

De manière particulière, les activités qui ne sont pas liées à la mer, qu'elles soient formelles ou non, sont fortement intégrées à la plage. Celles-ci sont le plus en masse dans les quartiers balnéaires.

Tableau 47: Type d'usages et nature de l'activité économique à San-Pédro

Nature de l'activité	Formels	Informels	Totaux	%
Activités liées à la mer	30	11	41	46 %
Activités non liées à la mer	40	8	48	54 %
Totaux	70	19	89	100%

Source : *Enquête de terrain, 2023*

À San-Pédro, s'agissant des activités liées à la mer, la lagune Digboué est le support de la pêche artisanale. À Balmer, par exemple, la pêche artisanale faiblement développée cohabite quand même avec les pratiques de loisirs (ski, natation) qui sont les plus dominantes. À la Zone portuaire, les activités marines et/ou maritimes sont les plus importantes.

C'est là qu'on trouve toute sorte d'outils et d'engins pour la pêche industrielle, la pêche artisanale, les mareyages, l'activité portuaire (conteneurs, grand bateau, etc.). C'est l'espace central de l'économie locale et régionale.

Planche 9 : Pratiques de pêche industrielle dans la zone portuaire à San-Pédro

Photo 22 : Bateau à moteur pour la pêche

Photo 23 : Bateau à moteur plus moderne pour la pêche

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, novembre 2022*

À partir de la planche 9, nous pouvons bien constater que le matériel utilisé pour la pêche dans la ville de San-Pédro est bien plus moderne et sophistiqué.

Il s'agit des bateaux à moteur qui peuvent contenir beaucoup plus de poissons et faciliter leur conservation par rapport aux pirogues utilisées dans les deux autres villes.

De plus, avec l'augmentation de la population, on assiste à un essor de nouvelles activités à l'exemple des carrières, des petits parkings, des pêches clandestines. Les photos (Planche10) essayent de présenter ces nouvelles activités qui sont nées autour du littoral.

Planche 10 : Autres activités économiques à Digboué et Balmer dans la ville de San-Pédro

Photo 25 : Carrière de sable

Photo 24 : Parking payant de moto

Photo 26 : Taxi pirogue sur la lagune Digboué

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, novembre 2022*

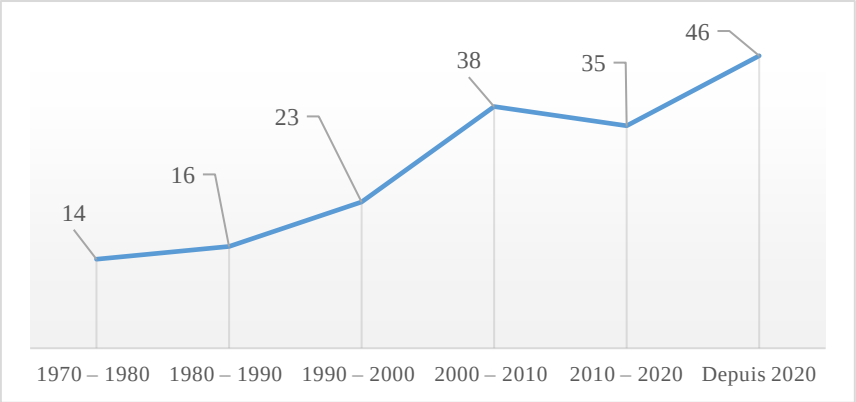
Les photos présentent un parking visiteur créé à l'entrée de la plage pour 500 FCFA par personne, une carrière au bord de la plage et une pratique de cueillette des cocos destinée à la vente.

Si toutes ces activités qui se partagent le même espace dans les trois villes sont parfois opposées de par leur nature et leur fonctionnement, c'est sans doute parce que celles-ci ont émergé simultanément. Pour mieux comprendre comment celles-ci ont évolué, nous allons nous pencher sur la temporalité de ces activités.

4.2.5.2 Temporalité des activités et des pratiques économiques

À l'instar de la temporalité de la littoralisation résidentielle dans les villes, celle de la littoralisation économique ne présente pas des courbes similaires. Dans ce point, nous adoptons la même démarche qui consiste à montrer les tendances globales pour aboutir aux locales afin de voir les villes qui ont joué un rôle structurant dans cette forme de littoralisation.

Graphique 26: Phases de littoralisation économique dans les villes de l'enquête



Source : *Enquête de terrain, 2023*

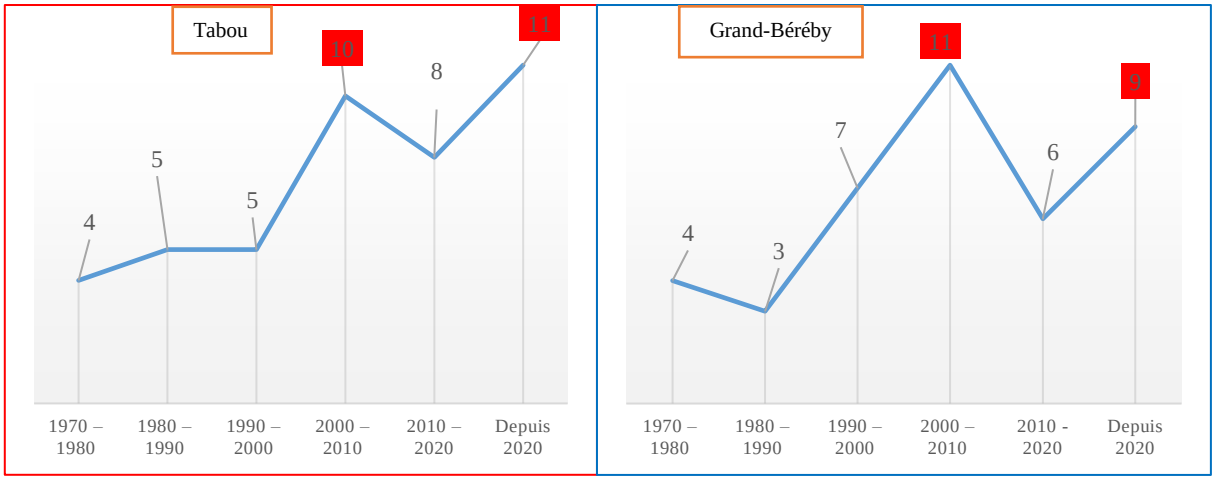
La littoralisation économique n'a pas évolué de manière linéaire en ce sens qu'à partir des années 2000, nous avons vu une baisse du régime. Les débuts de l'instabilité politique dans le pays ont sans doute été les principaux mobiles, car peut-on le constater sur la courbe après 2010, les activités économiques ont augmenté à nouveau. Nous nous attacherons à analyser la courbe des villes de l'enquête.

4.2.5.2.1 À Tabou et Grand-Béréby : Une baisse de la littoralisation économique en 2010

L'année 2010 représente un point de rupture important dans la littoralisation économique des villes de Tabou et Grand-Béréby où la tendance est en baisse. La ville de Grand-Béréby, singulièrement, a connu une littoralisation économique très discontinue. En effet, il paraît évident que la politique de l'ARSO n'a pas contribué à la concentration des activités à proximité de la mer.

Nous citons à ce titre la guerre du Libéria qui sans doute a été le fer de lance, si l'on fait recours au profil de la population économique qui est en majorité étrangère. À titre comparatif, les graphiques présentent respectivement les évolutions littorales des activités économiques.

Graphique 27: Phases de littoralisation économique à Tabou et à Grand-Béréby



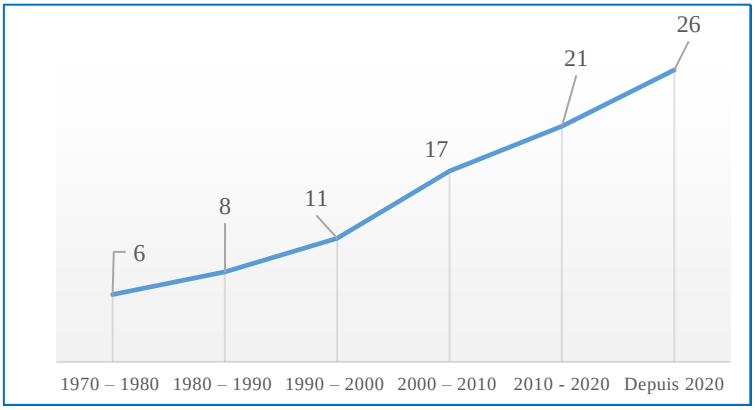
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Avant que de forts mouvements économiques s'effectuent après 2010, les graphiques assez illustratifs montrent à quelle point la guerre civile au Libéria a été un marqueur important de l'activité économique. Par ailleurs, c'est la courbe de la ville de Tabou qui ressemble un peu plus à la courbe générale. Curieusement, l'évolution de la littoralisation économique des deux villes attire notre attention du moment où la politique de l'ARSO avec le port a été un mobile polarisant. Cela nous motive à observer les tendances à San-Pédro.

4.2.5.2.2 San-Pédro : des pratiques économiques qui progressent à partir de 2000

Le schéma économique de la ville de San-Pédro, ville portuaire et alimentant depuis l'année ARSO une large gamme d'activités nous conduit à affirmer que c'est la raison pour laquelle la littoralisation économique n'y a pas connu de rupture.

Graphique 28: Phases de littoralisation économique à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

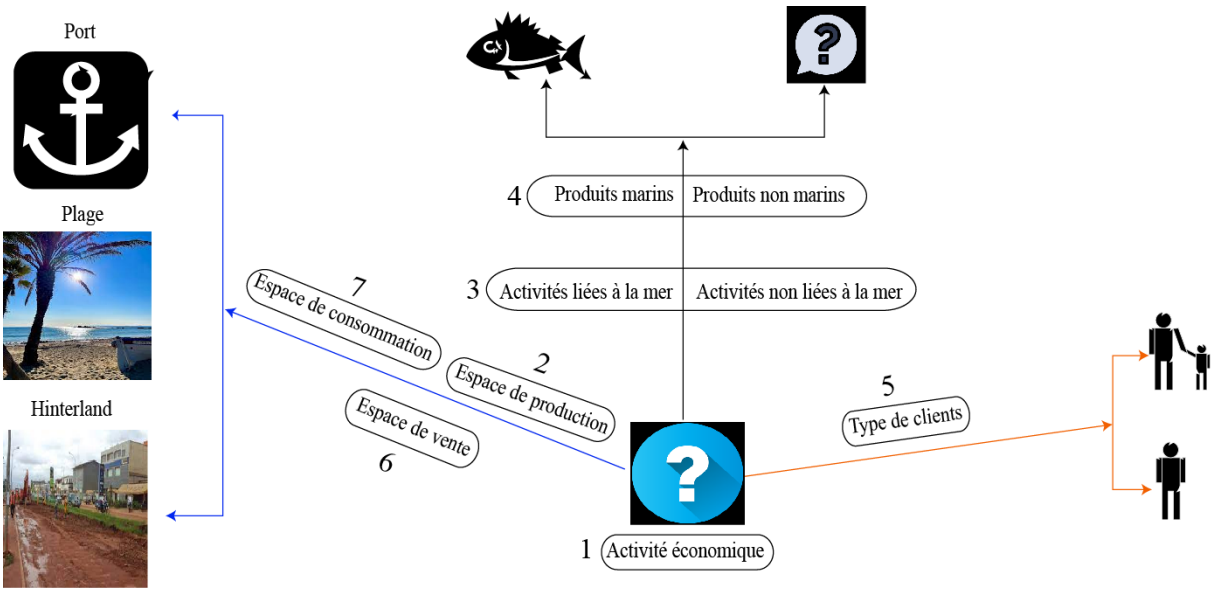
De fait, si les années 2000 représentent un point important dans l'évolution de la littoralisation à San-Pédro, c'est tout simplement à cause de la saturation urbaine d'Abidjan qui peut être pointé du doigt contrairement aux autres villes. On peut penser à l'agriculture littorale, industrielle et à la manutention qui n'ont cessé de mobiliser massivement des ouvriers et des manœuvres. Et enfin à la guerre civile qui elle aussi a alimenté d'importants mouvements migratoires vers San-Pédro.

Les résultats présentés par ces courbes finissent par montrer unanimement que depuis 2020, la littoralisation économique est en pleine évolution. Si cette évolution contribue à la mise en place d'un tissu économique plus large dans ces villes littorales. La variété et les modes de fonctionnement des pratiques existantes et des pratiques nouvellement naissantes invitent fondamentalement à appréhender leur organisation générale et leurs principales caractéristiques. Dès lors, la prochaine réflexion de cette partie s'inscrit dans cette logique.

4.2.6 Organisation et caractéristiques générales des activités économiques : de la production à la consommation

Pour mieux analyser et hiérarchiser l'organisation des activités économiques dans l'espace littoral, plusieurs variables sont à prendre en compte. À travers ces variables, nous avons procédé à une construction méthodologique.

Figure 18: Éléments méthodologiques de l'organisation de l'activité économique dans l'espace littoral



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Pour comprendre l'activité économique dominante et ses principales caractéristiques dans les villes, nous avons investigué la nature des activités, le type de produit, la clientèle, les espaces de production, de vente et de consommation.

D'entrée de jeu, il faut souligner que plusieurs possibilités se présentent. Soit l'activité est liée à la mer, et donc ayant des produits marins (poissons, écrevisses, crabes, etc.) qui sont vendus à des types de clients à la plage ou ailleurs. Ce qui signifie que les produits issus de cette activité sont consommés soit à la plage ou ailleurs. Autrement, soit l'activité n'est pas liée à la mer et donc les produits ne sont pas marins. Ceux-ci sont vendus après à la plage et consommés soit sur les lieux, soit ailleurs. L'étude de ces différentes probabilités sera au centre des prochains sous-points.

4.2.6.1 Grand-Béréby : Du littoral à l'arrière-pays

En observant les données présentées sur l'organisation des activités à la plage, nous pouvons retenir que la plage de Grand-Béréby est le support d'activités qui fournit des produits, des services ou des prestations à partir de la plage dont la commercialisation est destinée à l'arrière-pays pour la plupart. Ces produits sont en majorité non marins et sont vendus à la plage pour une consommation sur place. Les pêcheurs vendent leurs poissons jusqu'à l'hinterland tandis que les vendeurs d'aliments ou de vêtements par exemple quittent les quartiers excentrés ou en centre-ville avec leurs produits pour venir les vendre à la plage.

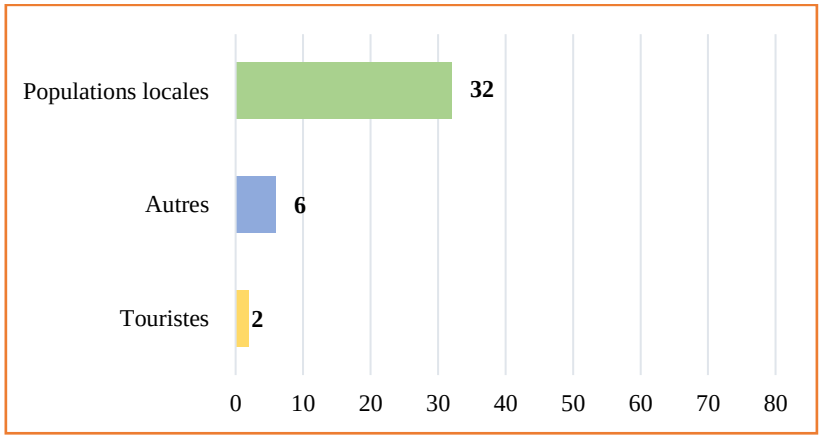
Tableau 48: Caractéristiques générales des activités économiques à Grand-Béréby

1 -Espaces de production		***3- Espaces de vente des produits***	
Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de vente	Nombre d'acteurs /activités
À la plage	23	À la plage	29
Autres espaces	17	Autres espaces	11
Totaux	40	Totaux	40
2- Type de produits selon l'activité économique		***4- Espace de consommation par les clients***	
Types de produits	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de consommation	Nombre d'acteurs /activités
Produits marins	19	À la plage	09
Autre type de produits	21	Autres espaces	01
Totaux	40	Totaux	30

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les populations locales sont les premiers clients qui achètent les produits de ces acteurs. Les touristes ne sont pas a priori des clients potentiels. En général les produits sont achetés par les populations sur place qu'ils transportent pour la maison (les poissons, les produits pharmaceutiques et les vêtements). De fait, les aliments vendus comme les fruits de mer et autres types sont les produits qui sont consommés sur place.

Graphique 29: Types de clients à Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

De manière générale, de tous les produits vendus, ceux issus de la mer, en occurrence le poisson frais, restent les plus vendus aux populations. Nous voyons ainsi sur la photo un type de poisson vendu à la plage de Grand-Béréby.

Planche 11 : Capture de poissons par des pêcheurs à Grand-Béréby

Photo 28 : Capture des poissons la journée

Photo 27 : Capture des poissons la nuit

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, novembre 2022*

Sur ces photos, nous voyons des pêcheurs de retour de pêche qui tiennent des énormes poissons. Il s'agit des types de poissons appelés *carpe* et *mérou*.

Il convient de savoir que l'organisation des pratiques économiques dans les villes de San-Pédro et Tabou sont quasiment le contraire de la ville de Grand-Béréby. Au niveau de ces villes, on assiste plutôt à une organisation qui part de l'hinterland au littoral. L'objectif du prochain point est de faire ressortir les résultats relatifs au mode de fonctionnement dans ces villes.

4.2.6.2 Tabou et San-Pédro: De l'arrière-pays au littoral

Les villes de Tabou et San-Pédro se démarquent de la ville de Grand-Béréby. En effet, les résultats montrent que les produits vendus à la plage ne proviennent pas de la mer pour la plupart.

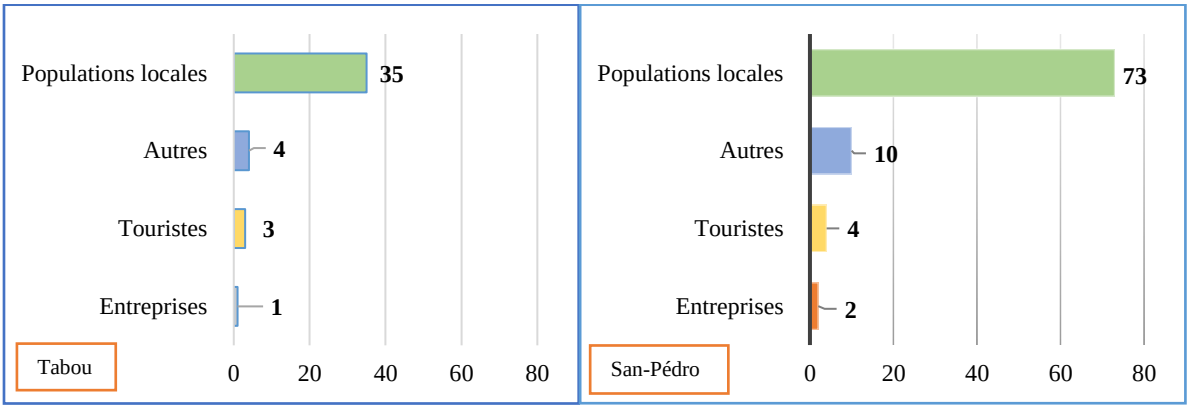
Tableau 49: Caractéristiques générales des activités économiques à Tabou et à San-Pédro

Tabou			
1 -Espaces de production		***3- Espaces de vente des produits***	
Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités
À la plage	21	À la plage	34
Autre espaces	22	Autre espaces	9
Totaux	43	Totaux	43
2- Type de produits selon l'activité économique		***4- Espace de consommation par les clients***	
Types de produits	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités
Produits marins	19	À la plage	07
Autre type de produits	24	Autres espaces	03
Totaux	43	Totaux	33
San-Pédro			
1 -Espaces de production		***3- Espaces de vente de produits***	
Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités
À la plage	35	À la plage	46
Autres espaces	54	Autres espaces	43
Totaux	89	Totaux	89
2- Type de produits selon l'activité économique		***4- Espace de consommation par les clients***	
Types de produits	Nombre d'acteurs /activités	Espaces de production	Nombre d'acteurs /activités
Produits marins	34	À la plage	19
Autre type de produits	55	Autres espaces	06
Totaux	89	Totaux	64

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les produits non marins lorsqu'ils sont vendus, sont consommés sur place. Selon l'expression des graphiques, les populations locales sont les principaux clients. À ceux-ci s'ajoutent des entreprises qui achètent des produits marins en général.

Graphique 30: Type de clients à Tabou et à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain,2023*

Le port de San-Pédro est irréversiblement un point de passage pour tous types de clients puisque la pêche industrielle y contribue fortement en apportant une variété de produits marins. Les photos ci-dessous présentent quelques poissons fournis par la pêche industrielle.

Planche 12 : Type de poissons vendus à San-Pédro

Photo 29 : Poissons "capitaine" vendus au port de San-Pédro

Photo 30 : Poissons "tilapia" vendus au port de San-Pédro

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, novembre 2022*

Sur ces photos, nous observons différents types de poissons en occurrence les *tilapia* et *capitaine.* Ce qu'il faut savoir au port de pêche, un espace est dédié pour la vente de ces produits sous plusieurs formes ; frais, fermenté, congelé, etc. À la zone portuaire, la vente de ces produits est exclusivement l'égide des femmes.

Photo 31: Espace de vente au port de San-Pédro

Prise de vue *: AHUA Emile Aurélien, 2023*

Cette photo nous permet de constater l'affluence autour de la vente du poisson. Ici l'on peut trouver à la fois les pêcheurs, les mareyeurs, les revendeurs et les consommateurs.

Cette forme de littoralisation qui inclut l'activité de pêche est un volet central des dynamiques littorales au Sud-ouest. Aujourd'hui, elle est spatialement présente et contribue à artificialiser et recomposer le littoral. Enfin, il faut mentionner qu'elle crée de la mobilité urbaine en direction du littoral. Cependant, force est de remarquer qu'elle tend parfois à s'opposer aux activités de détente et de loisirs, qui ces dernières années se sont fortement détachées de l'aspect purement économique pour devenir des formes de littoralisation à part entière. Cette forme de littoralisation constitue un enjeu majeur pour le développement local et nécessite à la base la présence de sites d'attraction et la mise en place d'aménagements spécifiques. Cela exige qu'une analyse soit menée sur cette forme de la littoralisation pour appréhender comment celle-ci se met en place dans la région de San-Pédro.

4.3 Les formes touristiques et de loisirs comme trait marquant de la littoralisation

Les formes touristiques de la littoralisation sont l'ensemble des mouvements et des pratiques de populations articulées autour des détentes et des loisirs. Le secteur touristique constitue l'un des piliers de l'économie ivoirienne en occupant une place de choix dans les politiques de développement définies par l'État (Projet Sublime Côte d'Ivoire). Et le Sud-ouest ivoirien se positionne ces dernières années comme une plaque tournante de l'économie touristique. Les villes de cette région disposent de réels atouts propices au développement de l'activité touristique. Ainsi, l'ensemble des mobilités de population, qu'elles proviennent d'un court ou d'un long rayon d'action, influent aussi bien sur l'activité résidentielle que sur les pratiques de tourisme et de loisirs dans la région. Dans des contextes spatiaux temporels tout aussi variés, et dans la continuité des actions d'aménagements, le littoral a alimenté divers modes de territorialisation touristique. Cette rubrique de notre recherche s'intéresse aux formes touristiques de la littoralisation. Nous tenterons de traiter certains questionnements qui portent sur le tourisme littoral. Il est question de savoir dans ce point quels sont les types de tourismes ? Quelles sont les pratiques qui les caractérisent ? Quelles sont les principaux marqueurs d'attractivité des villes littorales ? Quels sont les profils d'acteurs ? Quelle est la valeur temporelle de ces pratiques touristiques ?

Pour mener cette réflexion, nous avons eu recours aux données recueillies auprès des touristes lors des enquêtes par questionnaire ainsi qu'aux informations obtenues auprès des acteurs des activités de loisirs (restaurants, hôtels, espaces de détente, etc.) et des responsables du secteur. Notre analyse prend en compte une échelle plus fine qui est uniquement celle des espaces de loisirs (les quartiers balnéaires en occurrence).

4.3.1 Un tourisme littoral aux caractéristiques multiples

Au cours des dernières décennies, les proximités littorales au Sud-ouest ivoirien ont été occupées par des espaces de commerces, des espaces gastronomiques, des hôtels. L'aspect caractéristique commun de ces espaces est le statut des populations qu'ils attirent et les perceptions sociales que leur fonctionnement suscite. Avec l'émergence de nouvelles préoccupations sociales et économiques définie par l'autorité locale, le développement touristique a été de plus en plus redynamisé et institutionnalisé. C'est ainsi que la construction des sites touristiques et des infrastructures culturelles s'est inscrite dans une logique de réponse aux exigences économiques régionales. Dans ce sous-point, notre réflexion consistera à présenter la typologie des activités touristiques, de présenter les différentes infrastructures destinées à l'activité culturelle et de loisirs qui sont de facto les moteurs du secteur. Enfin, nous nous attellerons à montrer les modes de fonctionnement de l'activité.

4.3.1.1 Les types de tourisme dans les différentes villes

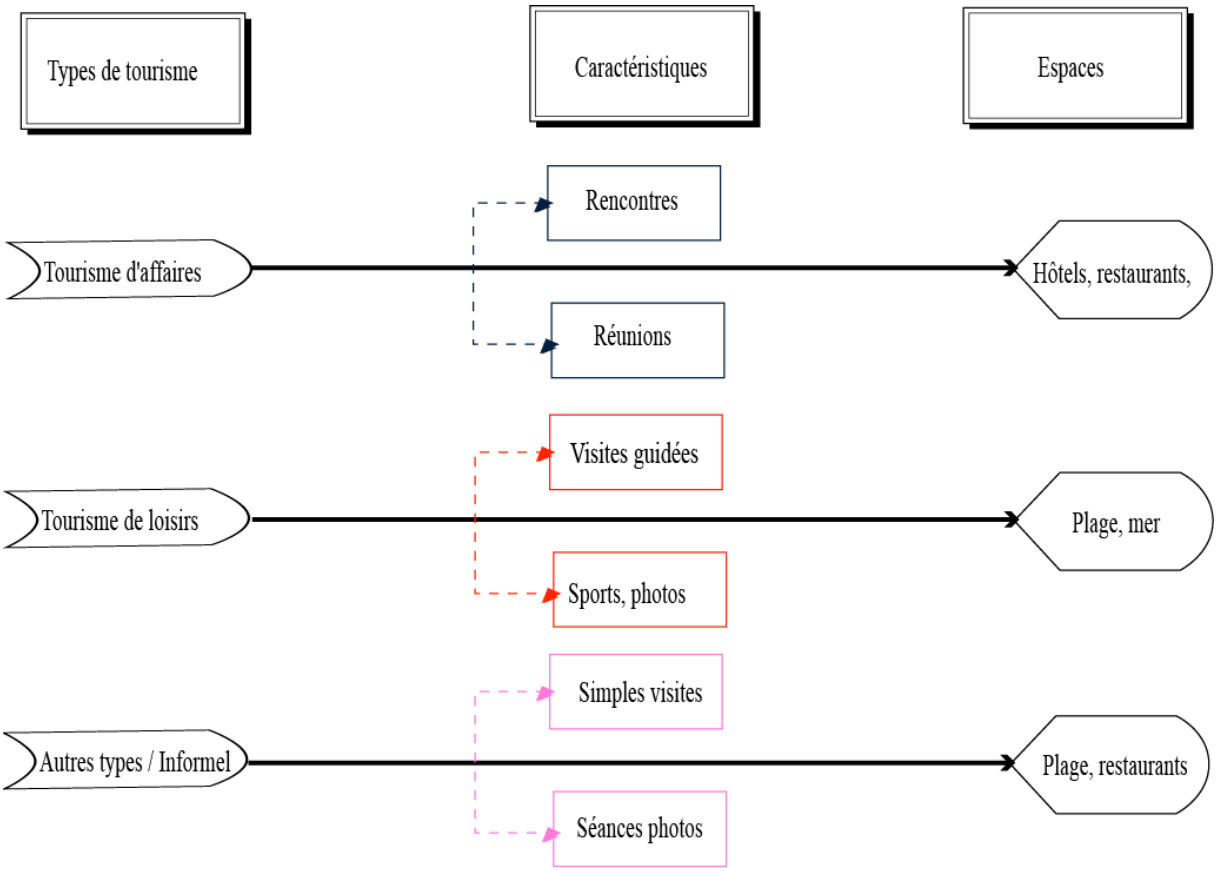
Dresser une typologie de l'activité dans les villes de Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro implique de mieux identifier les acteurs en présence, qu'ils soient des prestataires de services ou des clientèles. Dans ces villes, nous avons pu catégoriser trois principaux types de tourisme à savoir le tourisme des affaires, le tourisme de loisirs et le tourisme d'observation simple que nous qualifions de tourisme informel. Les deux premiers types de tourisme nécessitent une préparation et une planification en amont à la fois financière dans le cadre d'un séjour parfois de longue durée. Si la temporalité est déjà désignée comme la première différence, notons que ces pratiques se diffèrent par leur mode de fonctionnement, mais aussi par les acteurs en présence.

Le tourisme d'affaires est le plus souvent une activité de courte durée. Présent dans la ville pour des raisons de participation aux réunions, aux congrès, aux expositions, etc., ce type de touristes en général résident dans des hôtels ou résidences meublées lors de leur séjour. Quant au tourisme de loisirs ou culturel, il désigne ici l'ensemble des activités destinées à découvrir le patrimoine d'un espace et le mode de vie des habitants qui y vivent. Dans ce type de tourisme, les acteurs présents pour un long séjour pratiquent les activités existantes dans leur espace d'accueil.

Dans un autre contexte, dans la région de San-Pédro, il existe des activités sportives encadrées dans les différentes aires de jeu ou en mer, et celles non encadrées comme le volley-ball, le ski, le voile, la natation, etc.

Enfin, le tourisme d'observation ou informel qui n'est rien d'autre qu'un diminutif des deux premiers types, est plus un tourisme de proximité. Ce type de tourisme est réservé pour un type d'acteurs présents dans la ville pour d'autres motifs, mais profitant de leurs séjours pour découvrir l'espace.

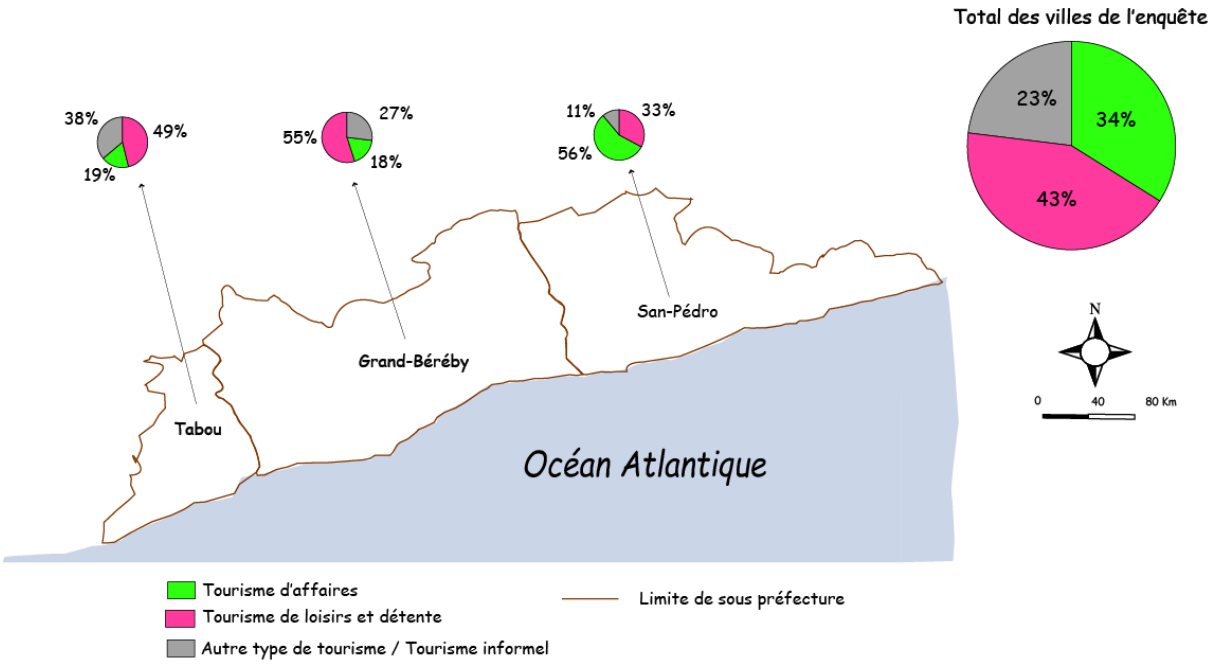
Figure 19: Typologie du tourisme dans les villes littorales



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Après avoir défini contextuellement ces types de tourismes, il faut souligner que dans notre espace d'étude, le fonctionnement du tourisme est spécifique à un espace donné. Sur la prochaine illustration, nous allons montrer cartographiquement les types de tourisme dominants dans chacune des villes.

Carte 40: Types de tourisme dans les villes de l'enquête



Source : Enquête de terrain, 2022 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

À San-Pédro, le tourisme d'affaires est le plus dominant alors qu'à Tabou et à Grand-Béréby, c'est le tourisme de loisirs qui reste le plus important. Dès lors, pourquoi l'activité touristique est structurée de la sorte ? Quelles sont les raisons qui expliquent cet état de fait ? Comment fonctionnent ces types de tourismes dans ces villes ?

4.3.1.2 Des types d'aménagements touristiques et des mécanismes d'attractions spécifiques

Dans les faits, l'essor du tourisme littoral est la conséquence directe des atouts patrimoniaux naturels et culturels de la région, qui de par leur importance numérique, facilitent la vitalité et la montée en puissance de l'industrie touristique dans la région. En y associant les réformes des pouvoirs publics qui visent à la revalorisation du tourisme et des loisirs. Il est tout à fait justifié de constater que ces villes constituent de nos jours des destinations touristiques et de villégiatures jouissant d'une très forte notoriété en raison de la diversité des manifestations culturelles et des activités de loisirs qui y sont pratiquées. La valeur touristique dans cet espace réside également dans son influence significative sur l'environnement naturel, dans le bâti, ainsi que dans les pratiques locales. En effet, les pratiques de tourisme et de loisirs sont développées aujourd'hui à la fois par les populations locales et les immigrants, notamment les touristes européens et asiatiques.

La figure précédente (figure 19) suppose que le tourisme balnéaire implique à la fois la présence des plages aménagées. Si tel est le cas, pour aller plus loin, nous sommes en droit de définir la littoralisation touristique comme l'ensemble des installations et des aménagements destinés au fonctionnement de l'activité de loisirs en milieu littoral. Les manifestations culturelles et les offres de loisirs dans leur diversité constituent le premier pilier d'attraction. Bien entendu, en fonction de l'activité touristique et des pratiques qui y sont associées, l'occupation présente une temporalité bien définie. La polarisation littorale par le tourisme contribue à instaurer nouvellement des mobilités de loisirs (natation, club de vacances, etc.), plus intenses, surtout en période de vacances ou en week-end. Au-delà de la mobilité pendulaire, cette attractivité touristique et balnéaire impulse également une mobilité résidentielle en direction des villes littorales de la région. Mieux, en direction de l'espace balnéaire. En passant de simples mobilités touristiques temporaires à des mouvements résidentiels définitifs, il ressort alors que les fonctions du littoral sont changeantes dans le temps. Les photos suivantes présentent divers types d'aménagements touristiques qui contribuent à alimenter les mouvements de populations vers la plage.

Planche 13 : Différentes formes d'aménagements touristiques à San-Pédro

Photo 33 : Aménagements en podium

Photo 32 : Aménagements rocheux

Photo 34 : Aménagements en paillote

Photo 35 : Aménagements décoratifs

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, avril 2023*

Les photos nous permettent de voir que certains espaces sont aménagés à partir de l'installation de podium. Tandis que d'autres sont aménagés par des paillotes, des parasols, et pour une bonne part à partir d'éléments décoratifs en plein air (fleur, table, station de photo, etc.).

Ces différents espaces en tant qu'aménagements constituent aussi d'importants supports de rencontres familiales, professionnelles pour les populations résidentes dans la ville. Nous avons pu constater sur le terrain que ces sites sont fréquentés à la fois par les touristes et les populations locales. C'est d'ailleurs, la raison pour laquelle dans les prochains points traitant de ce point, nous allons analyser les pratiques par acteurs (locales ou touristes). En réalité, il est aussi bien clair que l'activité économique existant est bien alimentée quelque part par ces aménagements. C'est le cas par exemple des activités de transport, des activités ambulantes et des petits commerces aux alentours dont nous avons déjà fait mention.

En effet, en écoutant les acteurs en présence, touristes et prestataires, il faut dire que certains édifices, comme emblème touristique, tiennent compte du profil des touristes (origine et religion). C'est l'exemple des paroisses catholiques de Grand-Béréby (Notre dame de la Mer) et de San-Pédro (Notre dame de la visitation). Ce qu'il faut comprendre, ces espaces attirent par exemple des touristes de religion catholique. Ces édifices religieux construits en général au bord de la mer ne sont pas les seuls mécanismes d'attraction d'un certain profil de touristes. Dans cette optique, nous citerons également les prestations ou les menus de spécialité ayant trait à l'origine des touristes (soit africaine, soit européenne) qui sont proposés.

Planche 14 : Différents mécanismes d'attraction touristique à Grand-Béréby et à San-Pédro

Photo 36 : Hôtel présentant les menus de spécialités à San-Pédro

Photo 37 : Paroisse Notre dame de la mer de Grand-Béréby

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, novembre 2022*

Si les aménagements touristiques et les mécanismes d'attraction qui les entourent diffèrent d'un espace à un autre, alors il semblerait que les profils de touristes soient aussi différents d'un espace à un autre. Ce faisant, nous présenterons dans le prochain axe de ce sous-point les profils des touristes présents dans les différentes villes.

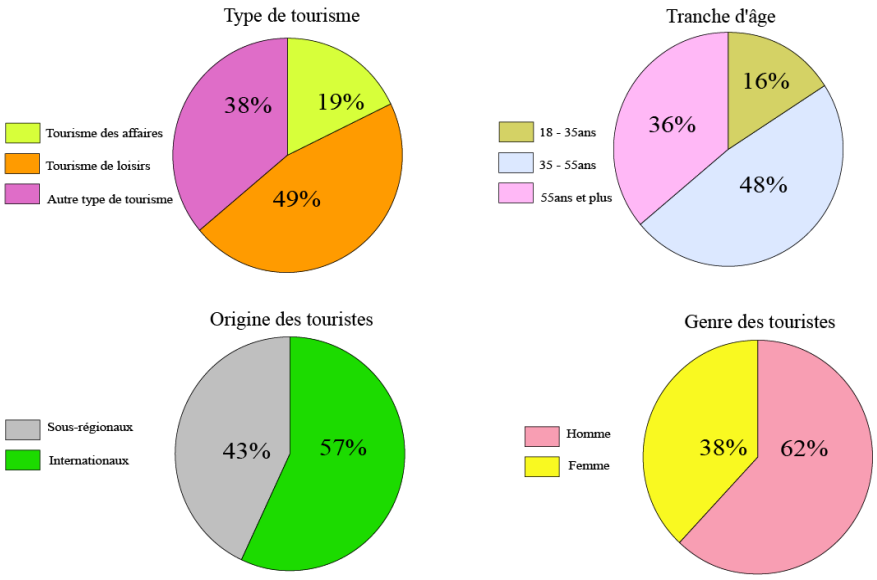
4.3.2 Un profil varié des touristes

Visiblement, l'activité de loisirs est exclusivement réservée à une catégorie de populations, notamment de classes sociales aisées. Dans les différentes villes littorales, l'activité est naturellement prisée par les populations des hautes classes sociales. Nous nous sommes concentrés sur les variables relatives à l'âge, à l'origine et au genre.

4.3.2.1 Des touristes provenant de la sous-région et de l'espace frontalier à Tabou

Comme le précise l'ensemble de la série graphique 31, les touristes présents dans la ville de Tabou, sont jeunes dans la mesure que ceux-ci ont un âge compris pour 48 % dans la tranche de 35 à 55ans. Nous observons une activité de loisirs qui est du ressort de la gent masculine qui domine largement les effectifs des touristes.

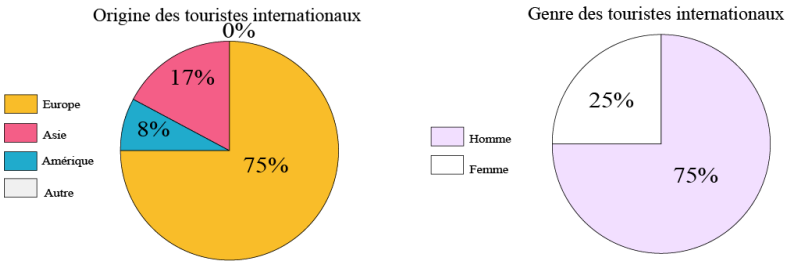
Graphique 31: Profils globaux des touristes à Tabou



Source *: Enquête de terrain, 2023*

Fréquenté en masse par les touristes internationaux, l'Europe et l'Asie sont les principaux continents d'origine de ces derniers. Il s'agit pour ces continents, des origines de touristes ayant pour pays la France, l'Italie, la Chine et l'Inde. Parmi ces types de touriste, les hommes sont les plus nombreux.

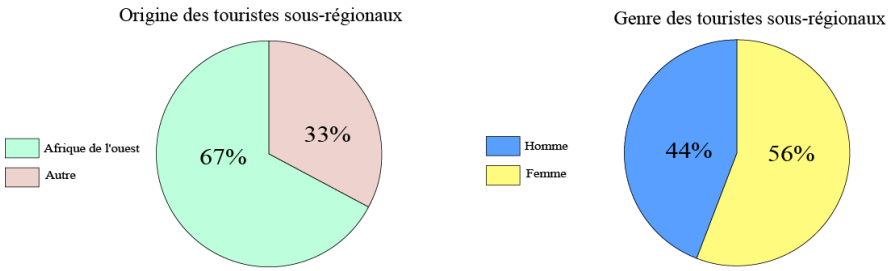
Graphique 32: Genres et origines des touristes internationaux à Tabou



Source *: Enquête de terrain, 2023*

En ce qui concerne les touristes de la sous-région, ceux provenant de l'Afrique de l'Ouest (Guinée, Libéria, etc.), surtout de la frontière ouest en sont les nombreux à hauteur de 67 %. Pour ce type de touristes, nous constatons que les femmes sont les nombreuses.

Graphique 33: Genres et origines des touristes sous régionaux à Tabou



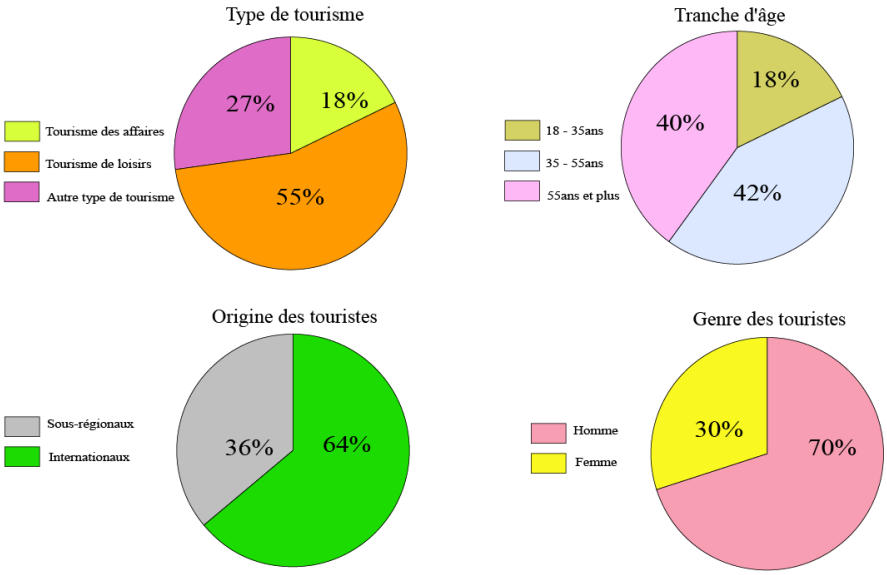
Source *: Enquête de terrain, 2023*

Les profils de touristes dans la ville de Grand-Béréby sont ordinairement similaires à ceux de la ville de Tabou.

4.3.2.2 Des touristes internationaux à Grand-Béréby

La population touristique de la ville de Grand-Béréby présente des profils étrangers largement dominés par des acteurs provenant de l'occident. Dans cette ville, c'est plutôt les femmes qui sont les plus nombreuses. On note aussi une part presque équitable entre les populations de 35 à 55ans et de 55ans et plus. Ce qui sous-entend que l'activité de loisirs rassemble diverses populations.

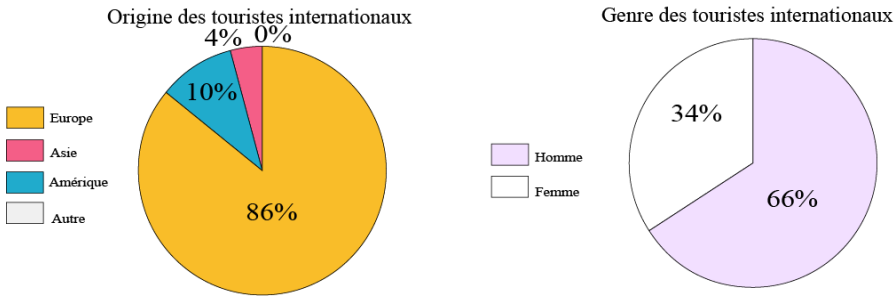
Graphique 34: Profils globaux des touristes à Grand-Béréby



Source *: Enquête de terrain, 2023*

Internationalement, les touristes de sexe masculin pour la majorité sont originaires du continent européen, américain et asiatique. Ils proviennent généralement de la France, de l'Italie, de l'Angleterre, des États-Unis et du Liban.

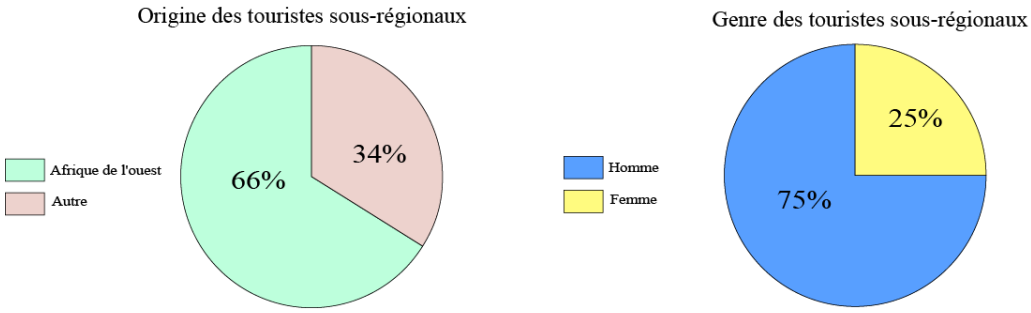
Graphique 35: Genres et origines des touristes internationaux à Grand-Béréby



Source *: Enquête de terrain, 2023*

Du côté de la sous-région, nous observons des touristes qui sont originaires des pays de la sous-région ouest-africaine, particulièrement des pays comme le Burkina, le Mali, le Sénégal, etc.

Graphique 36: Genres et origines des touristes sous régionaux à Grand-Béréby



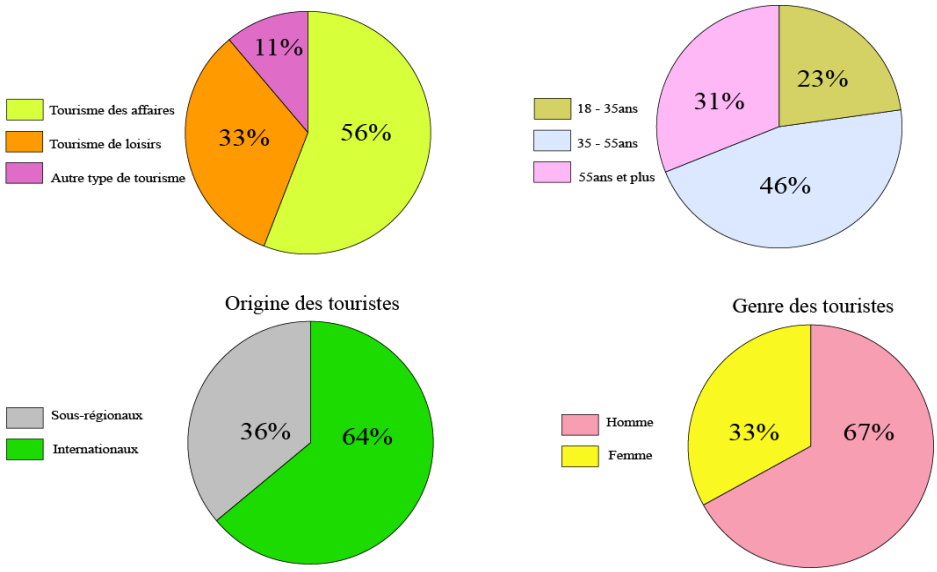
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Le genre des touristes sous régionaux est largement représenté par la gent masculine.

4.3.2.3 Des touristes venant à la fois de la sous-région et de l'Europe à San-Pédro

À l'instar des deux premières villes, la majorité des touristes dans la ville de San-Pédro, sont originaires des pays occidentaux déjà susmentionnés. D'une tranche d'âge majoritaire de 35 à 55ans, les hommes sont plus nombreux que les femmes.

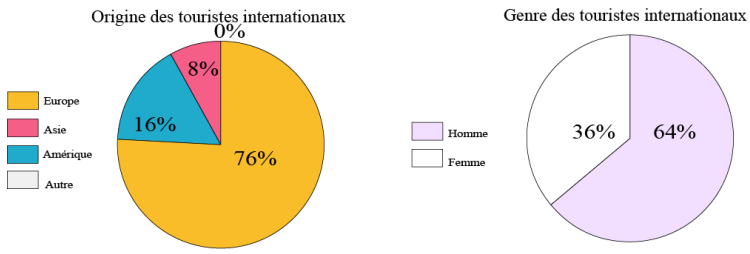
Graphique 37: Profils globaux des touristes à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les touristes internationaux sont majoritairement des européens, des américains et des asiatiques de même que dans les deux autres villes. 67 % de ces acteurs sont des hommes contre 33 % des femmes.

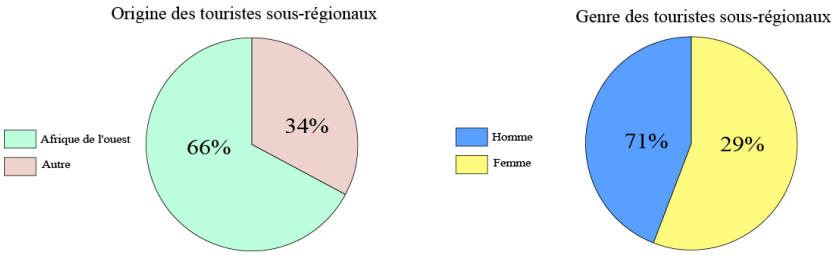
Graphique 38: Genres et origines des touristes internationaux à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les touristes sous régionaux sont majoritairement de l'Afrique Occidentale et 71 % de ces acteurs sont des hommes.

Graphique 39 : Genres et origines des touristes sous régionaux à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Après avoir identifié les différents profils de touristes, nous allons nous attacher à analyser l'ensemble des pratiques qui contribuent à structurer, à polariser et à recomposer les espaces de loisirs.

4.3.3 Les pratiques touristiques qui modèlent l'espace littoral

Avant d'entrer dans l'univers des pratiques de loisirs dans les villes littorales de la région de San-Pédro, l'attention est portée en premier lieu sur les principaux déterminants qui expliquent les choix des différents sites par les touristes.

4.3.3.1 Les raisons du choix du site

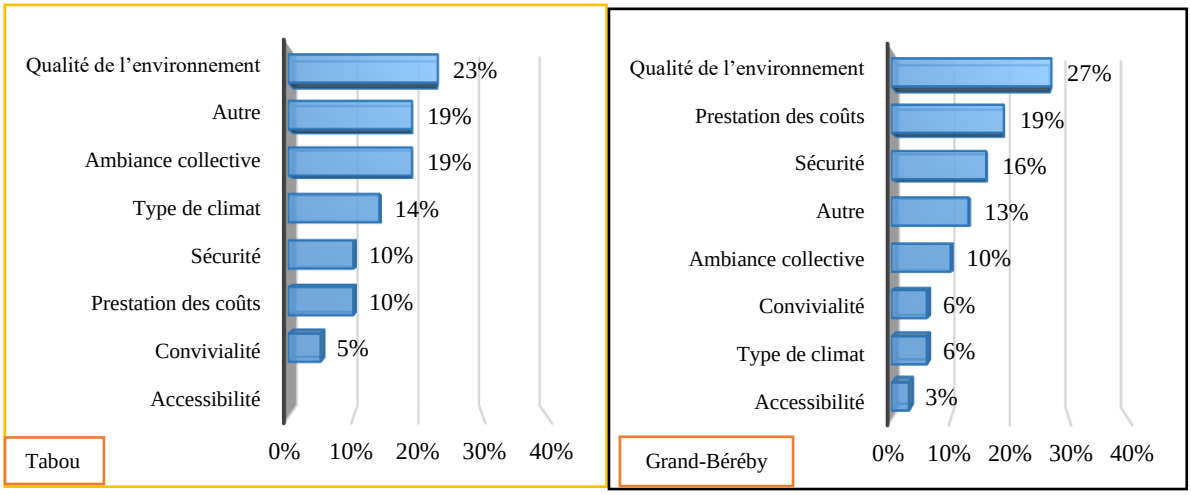
Les réponses données par les touristes nous ont permis de dégager différentes raisons à savoir la qualité de l'environnement ou du cadre de vie dans lequel nous faisons intervenir les variables propreté de l'espace. L'ambiance collective dans laquelle l'on peut localiser les activités culturelles telles que les danses et les festivals. Ensuite, la sécurité, les coûts abordables des prestations se présentent comme d'autres facteurs.

À cela s'ajoute la convivialité entre les acteurs en présence (touristes et populations), l'accessibilité définie par l'état de la route pour rallier ces villes et le climat (moins chaud ou moins froid selon l'acteur). Enfin, nous notons d'autres facteurs comme les espaces aménagés de sorte à rendre possible la pratique de certaines activités comme la natation, le ski, etc., selon les villes, les facteurs qui alimentent l'activité touristique sont différents.

4.3.3.1.1 Un tourisme motivé par les atouts naturels à Tabou et Grand-Béréby : la clarté et la beauté des plages

L'activité touristique dans les villes de Tabou et de Grand-Béréby se rattache en partie à des pratiques qui mettent en scène et qui valorisent le patrimoine local et autochtone. C'est la raison pour laquelle la qualité de l'environnement et l'ambiance collective sont pointées comme les principaux déterminants du choix de la ville de Tabou comme destination touristique. Aussi, la présence d'espaces considérés par les touristes comme idéals pour des visites guidées, pour des séances photos sont mis en avant par ces différents acteurs. À l'opposé, l'accessibilité demeure une réelle contrainte en raison de l'absence ou de l'état de dégradation des routes primaires et secondaires. La répartition de ces facteurs, sur la base des réponses obtenues sur le terrain, est présentée par le graphique suivant.

Graphique 40: Raisons du choix des sites touristiques à Tabou et à Grand-Béréby



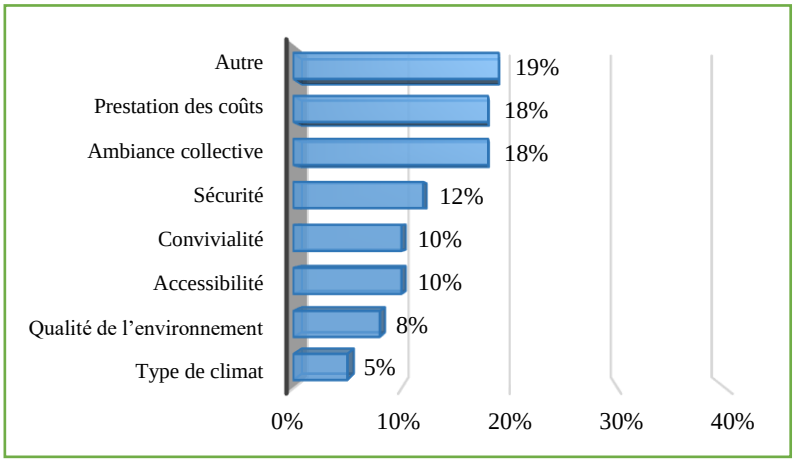
Source : *Enquête de terrain, 2023*

De ce graphique, nous pouvons affirmer que les facteurs qui commandent les pratiques dans ces deux villes concernent principalement les paramètres d'ordre externe à l'activité. Il devient alors capital de montrer ce qu'il en est à San-Pédro.

4.3.3.1.2 Un tourisme motivé par les politiques et aménagements touristiques à San-Pédro

Les facteurs qui motivent l'activité de loisirs dans la ville de San-Pédro sont plutôt d'ordres institutionnels. Les touristes soulignent en premier lieu les types d'aménagements et les offres de loisirs. La présence de casino, de clubs de vacances, de salles de jeu, d'espaces de natations a été jugée déterminante dans le choix du site.

Graphique 41: Raisons du choix des sites touristiques à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

En abordant la question des offres de loisirs, les catégories les plus jeunes de touristes ont pu mentionner leur attachement aux festivités jeunes qui sont parfois organisées par les collectivités.

Photo 38 : Color beach party ; festival de fin d'années de la jeunesse à San-Pédro

Source *: Anonyme, 2021*

Les différents facteurs relevés pour le choix de la destination touristique sont intrinsèquement liés aux différentes pratiques de ces derniers. Dans le prochain point de notre travail, nous allons étudier les différentes pratiques touristiques.

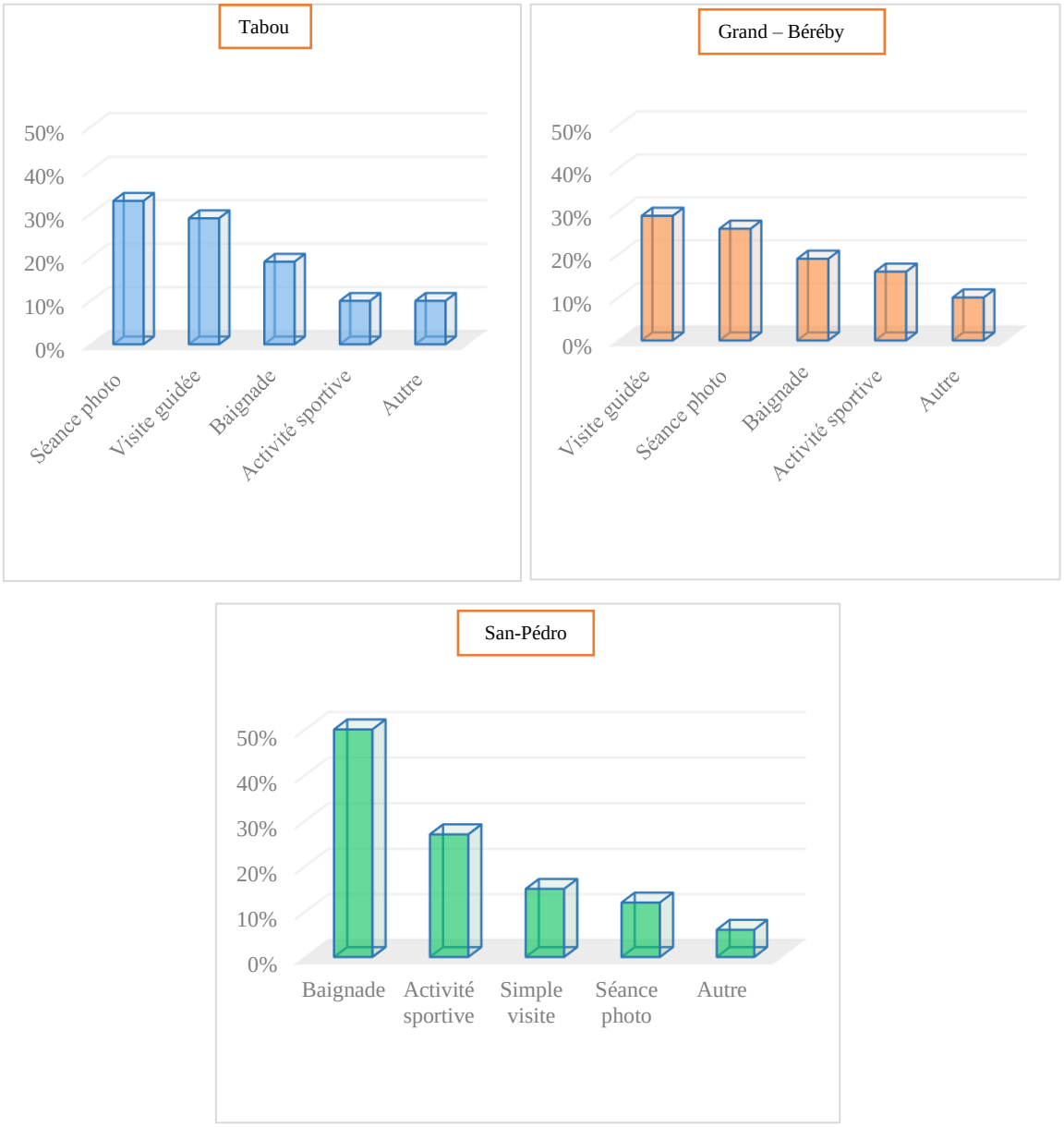
4.3.3.2 Les activités pratiquées par les touristes dans la région de San-Pédro

Après avoir interrogé et observé les différentes pratiques touristiques, nous les avons regroupés en différentes catégories. Les visites guidées pour les touristes qui s'intéressent aux activités culturelles qui sont organisées ou au patrimoine culturel des autochtones. Les séances photos dans le cadre du tourisme que nous qualifions d'informel ou de proximité. La baignade et d'autres pratiques liées aux activités sportives. Les données obtenues lors des enquêtes auprès des touristes présentent des résultats légèrement différenciés. À côté de la pratique touristique, nous avons analysé aussi les types de consommations des touristes.

4.3.3.2.1 Des activités de loisirs largement différenciées

Des logiques différenciées de pratiques de loisirs dans les trois villes sont observées. À travers la série graphique 42, nous pouvons observer ces différences pour lesquels l'activité de loisirs est articulée autour des séances photos sur les bordures de la mer dans la ville de Tabou. Autour des visites guidées à Grand-Béréby sur l'espace de la baie des sirènes qui reste le site emblématique du tourisme dans la ville. Pour terminer, nous constatons par ce graphique qu'à San-Pédro, ce sont les activités sportives et la baignade qui priment dans les activités des touristes.

Graphique 42: Les pratiques touristiques à Tabou, à Grand-Béréby et à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Cette série graphique comparée nous permet aussi de percevoir que les principales activités de loisirs ne sont pas forcément en contact direct avec la mer. Toutefois, la proximité à la plage ou la vue sur la mer est très essentielle. Sur les différentes photos (Planche 15), les pratiques de loisirs dominantes dans les villes sont présentées visuellement.

Planche 15 : Différentes pratiques de loisirs

Photo 39 : Séances de photos à Grand-Béréby

Photo 40 : Séances de photos à Tabou

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, octobre 2022 / Kakou Clovis, septembre 2022*

Sur cette planche photographique, il s'agit de collectifs de jeunes qui se mobilisent dans le cadre de visite ou de balade à la plage pour lesquels des séances de photos sont souvent organisées.

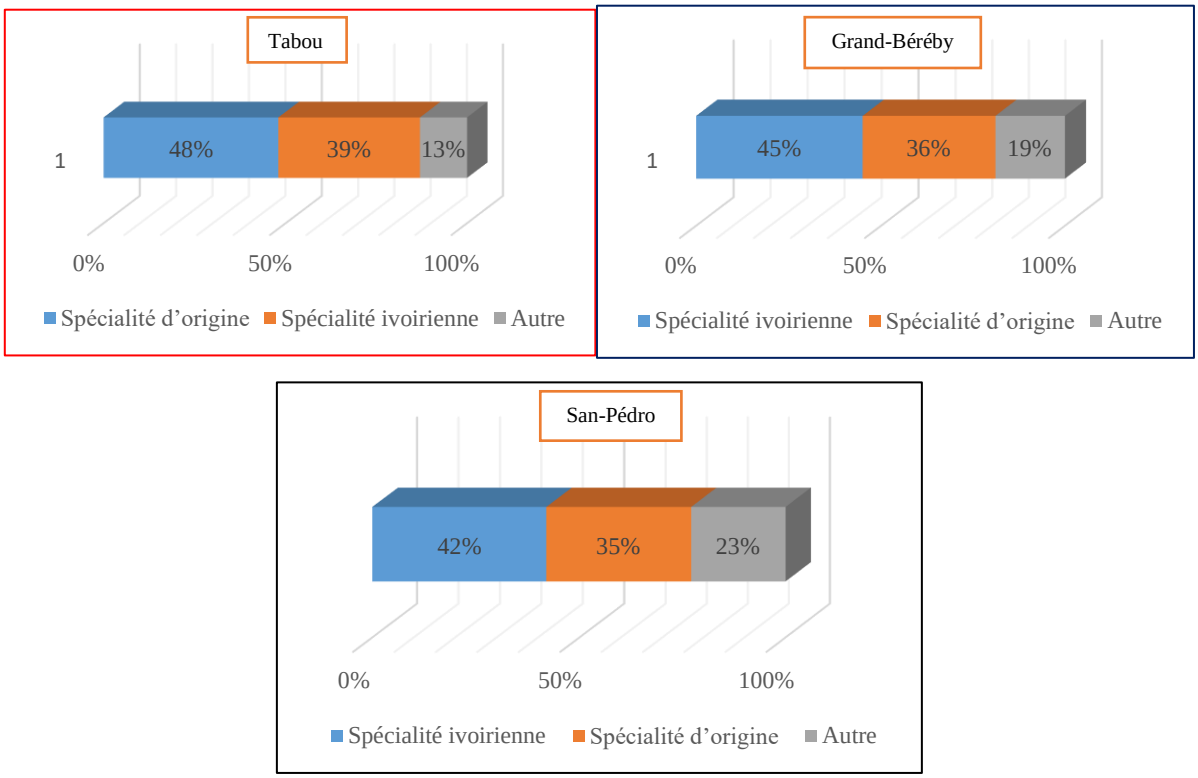
Ces différentes photographies sont valables pour affirmer que l'espace balnéaire est un espace réellement attractif et qu'il se présente comme un site indéniable pour les mouvements de populations. Si les analyses précédentes ont mis en illustrations la présence de sites touristiques, de mécanismes d'attraction et d'installations capables d'accueillir de nombreux visiteurs. Présenter les types de consommation s'avère être utile.

4.3.3.2.2 Les consommations locales proposées à Tabou contre les spécialités d'origines des touristes à Grand-Béréby et San-Pédro

Précédemment, nous avons montré la naissance d'une économie touristique balnéaire basée sur l'offre de loisirs dans laquelle les menus de spécialités jouaient un rôle moteur. De fait, bien que présentant des effets inverses, quant aux principales pratiques, les consommations des touristes à San-Pédro et à Grand-Béréby sont plus les spécialités d'origines contrairement à la ville de Tabou où les produits locaux sont les plus consommés.

Parlant des spécialités d'origines, nous pouvons citer *les Pizzas, les Kfc, les Hamburgers, les Brioches* pour les touristes européens et *le Tchep, le Chawarma* pour les touristes africains.

Graphique 43: Les types de spécialités consommées par les touristes à Tabou, à Grand-Béréby et à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Pour savoir si l'activité de loisirs à partir des pratiques et des types de consommations était liée à la temporalité (durée des séjours). Nous avons consacré une rubrique pour mener une réflexion sur la temporalité des activités de loisirs par le truchement des durées de séjour des touristes.

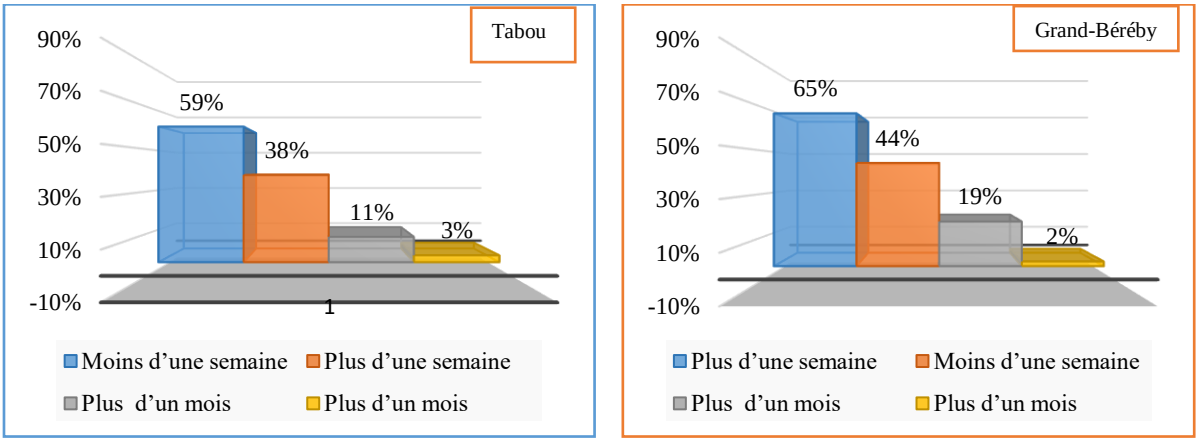
4.3.4 Temporalité de l'activité de loisirs : la durée de séjour des touristes

Théoriquement, il a été difficile de définir des indicateurs mathématiques ou statistiques pour catégoriser la nature des séjours. Nous avons considéré que tout séjour de plus d'un mois est un long séjour. Ainsi, nous avons subdivisé cette temporalité en quatre périodes que sont : les séjours d'au moins une semaine, plus d'une semaine, d'un mois et de plus d'une mois. Sur ces considérations, les séjours dans les villes semblent présenter des différences.

4.3.4.1 Tabou et Grand-Béréby : un tourisme au court séjour

Les caractéristiques des séjours des touristes à Tabou et Grand-Béréby favorisent un tourisme à court séjour. Toutefois, tenant compte de la durée, les touristes à Grand-Béréby séjournent plus longtemps que ceux de Tabou.

Graphique 44: Durée du séjour des touristes à Tabou et à Grand-Béréby



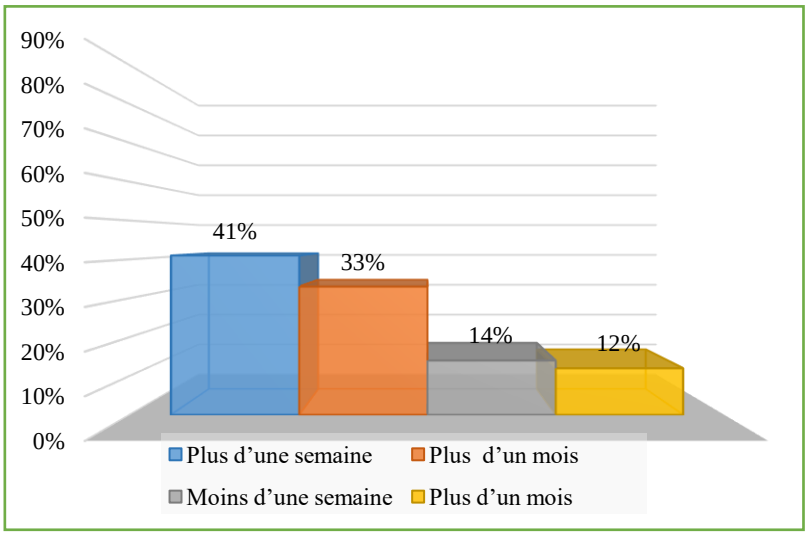
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les séjours des touristes dans la ville de San-Pédro sont plus longs qu'a Tabou et Grand-Béréby. À quel niveau se présentent les temporalités liées aux séjours des touristes à San-Pédro ?

4.3.4.2 San-Pédro : un tourisme au long séjour

Si la ville de San-Pédro présente un tourisme au long séjour c'est tout simplement que plusieurs des touristes présents dans la ville ont un séjour qui excède la période d'« une semaine ». Par ailleurs, un aspect spécifique se dégage notamment sur la part des touristes ayant un séjour de plus d'un mois. Cette tendance est relativement importante par rapport à Grand-Béréby où le potentiel touristique est largement mis en avant.

Graphique 45: Durée du séjour des touristes à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

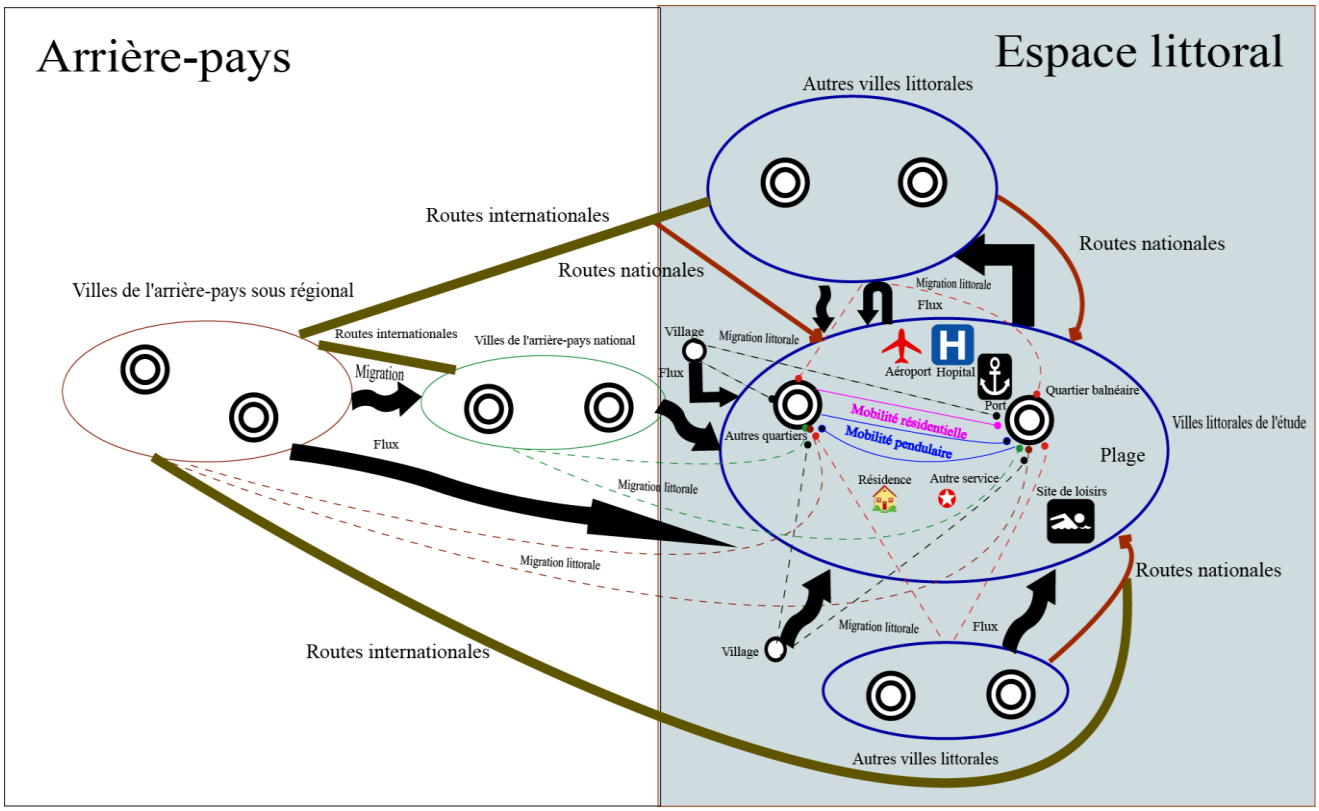
En plus son fonctionnement est fortement conditionné par des facteurs divergents du choix des espaces, par les pratiques de loisirs et les durées de séjour, qui sont en réalité des marqueurs fondamentaux de la forme touristique de la littoralisation. Pour autant, nous pensons que cette forme de littoralisation dépend au sens large des politiques publiques locales ou nationales qui se sont dirigées vers le secteur du tourisme. C'est à point nommé qu'apparaît la forme institutionnelle de la littoralisation sur laquelle notre prochaine analyse se penchera.

4.4 Les formes institutionnelles de la littoralisation : des aiguillons de la polarisation

Les formes institutionnelles de la littoralisation sont l'ensemble des politiques publiques et des infrastructures mises en place autour du littoral afin de renforcer leur attractivité. La dynamique urbaine et démographique en cours dans la région fait des formes institutionnelles un aiguillon de polarisation. L'action publique devient ainsi un créneau porteur pour le développement régional. Cette forme de littoralisation se transcende avec les autres formes de littoralisation. Les infrastructures sont à la fois facteur et conséquence de la littoralisation. Au Sud-ouest, à l'intérieur des principales actions de l'ARSO ou du PSDR, certaines actions des collectivités locales sont d'autres éléments déclencheurs de la migration ou de la mobilité. On pourrait souligner la construction ou la réhabilitation des routes et moyens de communication (gare, aéroport, etc.), des services de base (hôpitaux, écoles, etc.), ainsi que des industries. Par conséquent, la migration et la mobilité urbaine dans les villes sont rendues possibles par les politiques publiques qui les favorisent.

Dans ce point, nous utiliserons les informations que nous avons recueilli dans le cadre des entretiens semi-directifs avec les autorités locales. Mais aussi, nous prendrons appui sur certains propos et opinion d'acteurs locaux pour montrer le sens dans lequel ces outils institutionnels constituent des éléments d'attractivité vers le littoral. À cet effet, nous avons construit un modèle d'analyse pour comprendre méthodologiquement la forme de littoralisation institutionnelle.

Figure 20: Éléments méthodologiques des politiques publiques des littoraux de l'étude



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Cette figure présente les flux potentiels et les principales articulations des politiques publiques entre littoral et arrière-pays qui sont générées par la création d'infrastructures, de services, et des réseaux de communication.

En observant cette figure, il revient de considérer les formes institutionnelles sur plusieurs angles. Dans un premier temps, sur l'échelle de la migration à travers les routes internationales qui sont mises en place. Dans un autre temps, sur l'échelle de la mobilité via les routes secondaires et les services de bases. De ces deux échelles, nous évoquerons aussi les actions destinées à rallier le littoral. Ainsi, du point de vue migratoire, il faut retenir que les mouvements en direction de la ville littorale peuvent être orientés soit dans le quartier balnéaire, soit dans les autres types de quartiers. Parlant de la mobilité vers le littoral, elle est la conséquence directe de la migration littorale, car celle-ci peut être pendulaire ou résidentielle.

La mobilité pendulaire vers le littoral concerne les migrations à la fois vers l'espace balnéaire ou les espaces péricentraux (les deux sens) tandis que la mobilité résidentielle se réfère uniquement à celle qui est été orientée vers les quartiers balnéaires.

Cette figure, si l'on l'applique aux données factuelles de Tabou, San-Pédro, et Grand-Béréby, à travers le volume des populations, nous montre le poids des politiques publiques dans l'effet littoralisation. Et dans une perspective de modélisation, il convient d'appliquer la loi de Zift pour mieux cerner les formes d'interactions (mobilité et migration) existantes entre les villes littorales.

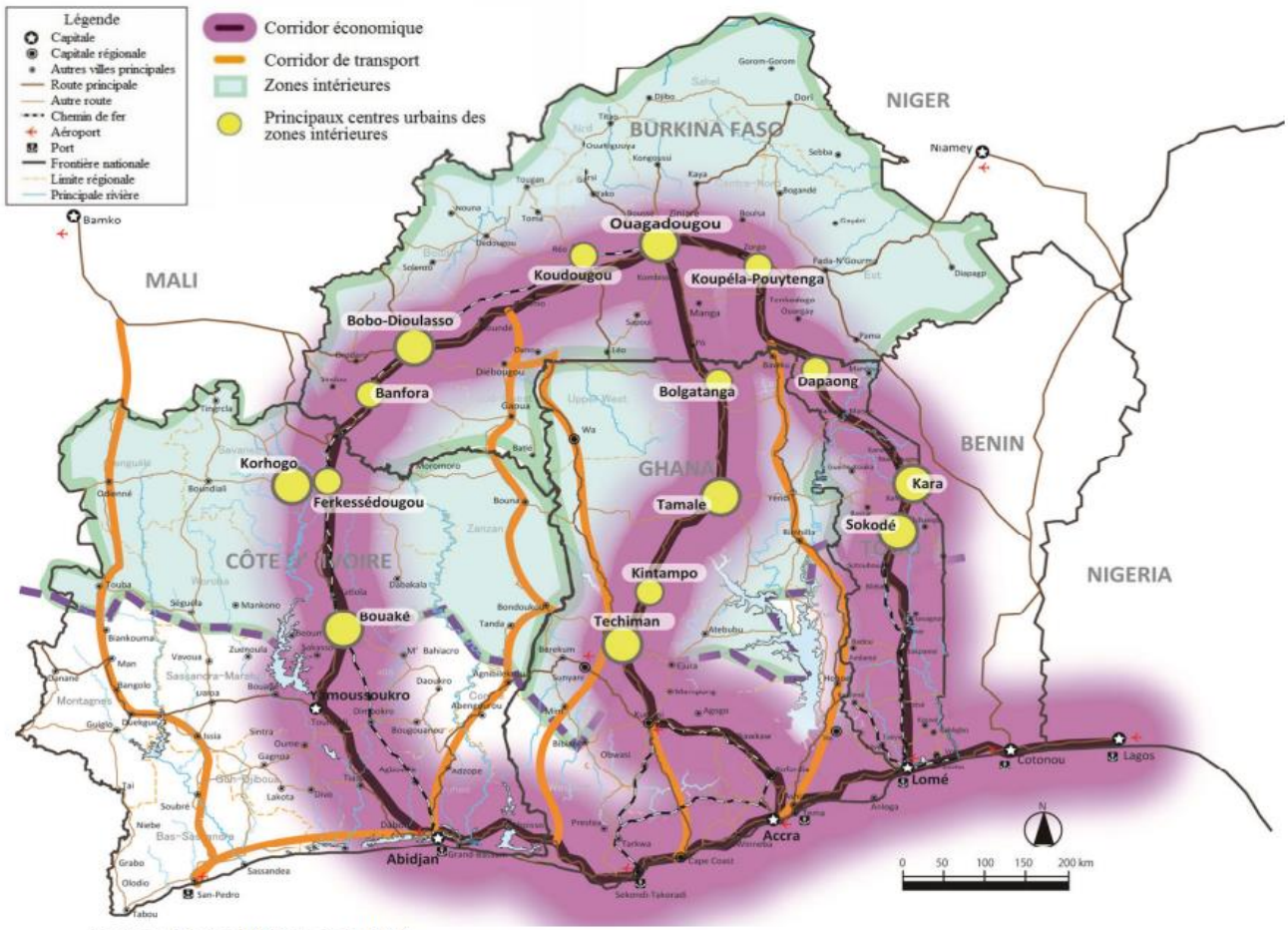
Ceci étant, nous allons étudier les politiques publiques en tant que formes de littoralisation sous deux types ; exogènes et endogènes.

4.4.1 Les politiques exogènes de littoralisation : la création de nouveaux corridors

À partir des années 1970, avec la naissance du port de San-Pédro, la route et le corridor deviennent des moteurs de l'urbanisation, mais surtout de la polarisation pour les besoins de l'économie portuaire naissante. Par conséquent, l'État s'est engagé dans les projets et dans des initiatives visant à élargir le champ d'action des littoraux ivoiriens, notamment ceux de la région de San-Pédro.

À côté des réalisations de l'ARSO et l'action des collectivités que nous avons largement traitées dans le chapitre 3, il est important de relever que les pouvoirs publics ont initié de nombreux programmes dans le cadre de la création d'un vaste corridor national et sous régional dans lequel San-Pédro et ses alentours ont été fortement intégrés. Ce vaste corridor permet une forte connexion entre ladite région et plusieurs autres villes, qu'elles soient des villes littorales, portuaires ou non. Ce faisant, par un vaste réseau de plus de 500 km, le corridor économique et de transport qui intègre la région de San-Pédro s'étend jusqu'aux villes principales, parfois secondaires des pays frontaliers à savoir les villes de Bamako au Mali, de Koudougou au Burkina Faso, de Lomé au Togo, et bien d'autres. La carte 41 nous présente le corridor économique et de transport qui nous permet de mieux visualiser la connexion urbaine entre la région de San-Pédro et les autres villes.

Carte 41: Corridor économique et de transport dans la sous-région CACAO



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Si la mise en place des corridors est considérée comme une forme de littoralisation, c'est bien parce qu'elle contribue à fluidifier la circulation des biens et des personnes ainsi que le trafic des marchandises. Ceci étant, la migration vers le littoral du Sud-ouest ivoirien peut provenir d'un espace plus lointain comme en atteste le graphique 5 sur les origines des populations étrangères. D'ailleurs, l'État ivoirien de même que les autres pays de la sous-région ont poursuivi les efforts à travers de vastes programmes de réhabilitation des routes et de voies de communication. Toutefois, il est important de mieux peser les enjeux de cette forme de littoralisation au regard du retrait des pays du sahel (Mali, Burkina Faso et Niger) depuis 2024 au sein des organisations sous régionales qui pourraient fragiliser l'ensemble des perspectives de régionalisation.

En s'appuyant sur le schéma directeur des programmes de développement urbain à différentes échelles (locale et régionale), la carte 42 établit une synthèse des travaux en cours dans le cadre de l'optimisation et de la facilitation de la mobilité urbaine et de la connexion interurbaine et extra-urbaine.

Carte 42: Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO

Source : JICA, FER, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

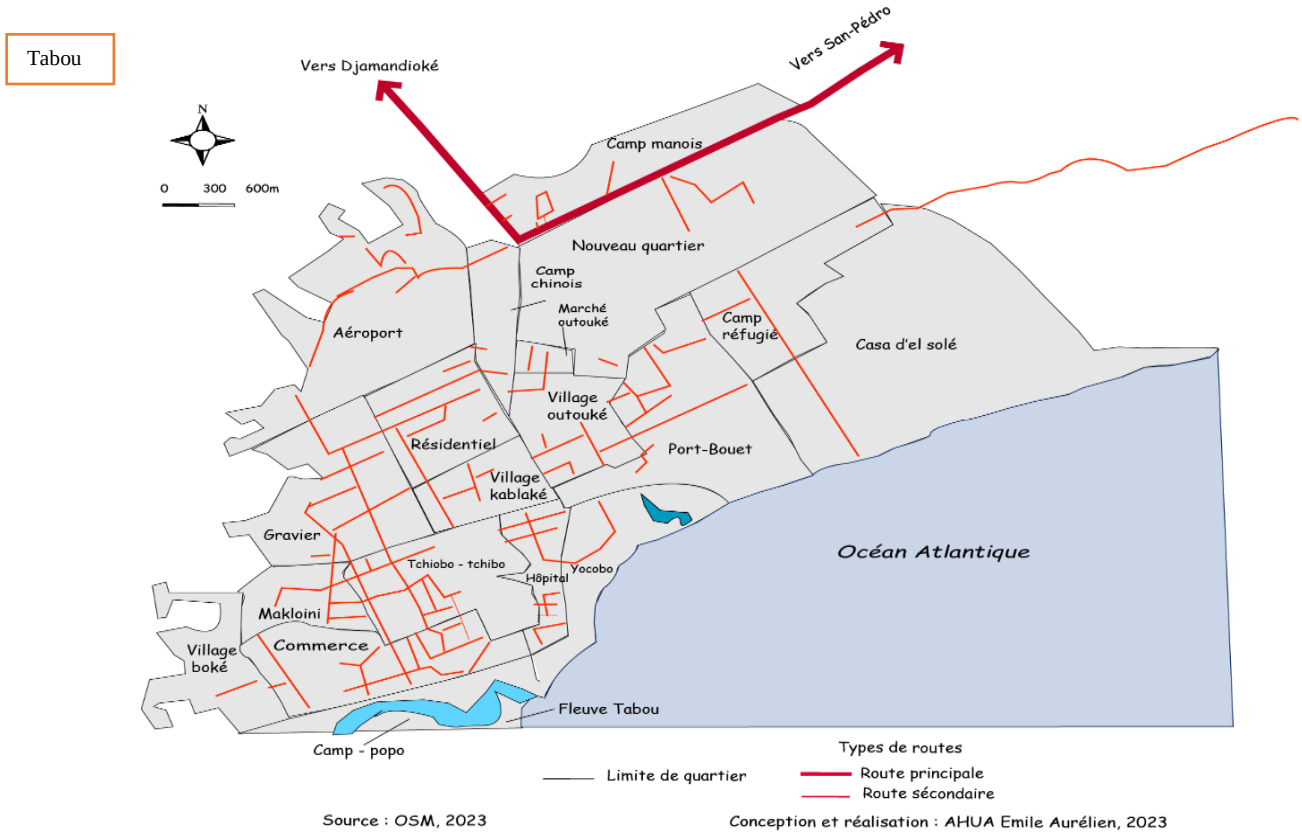
Les travaux sur les infrastructures en cours, en même temps qu'ils propulsent le développement à grande échelle, impliquent pour les gestionnaires des villes, de nouveaux efforts de gouvernances, surtout dans les villes secondaires. Cela sous-entend que les initiatives mise en place doivent pouvoir participer au développement des différents secteurs d'une manière équilibrée. Afin qu'elles puissent contribuer également à un équilibre dans le processus d'évolution des autres formes de littoralisation et des territorialisations qui en découlent à l'intérieur des quartiers des villes de la région de San-Pédro. De nouvelles perspectives de planification ont été pensées dans l'ordre d'alimenter autrement la littoralisation. Quelles sont donc ces politiques ?

Notre tâche consistera dans ce prochain point à présenter les politiques internes favorables à la littoralisation dans les villes de notre étude.

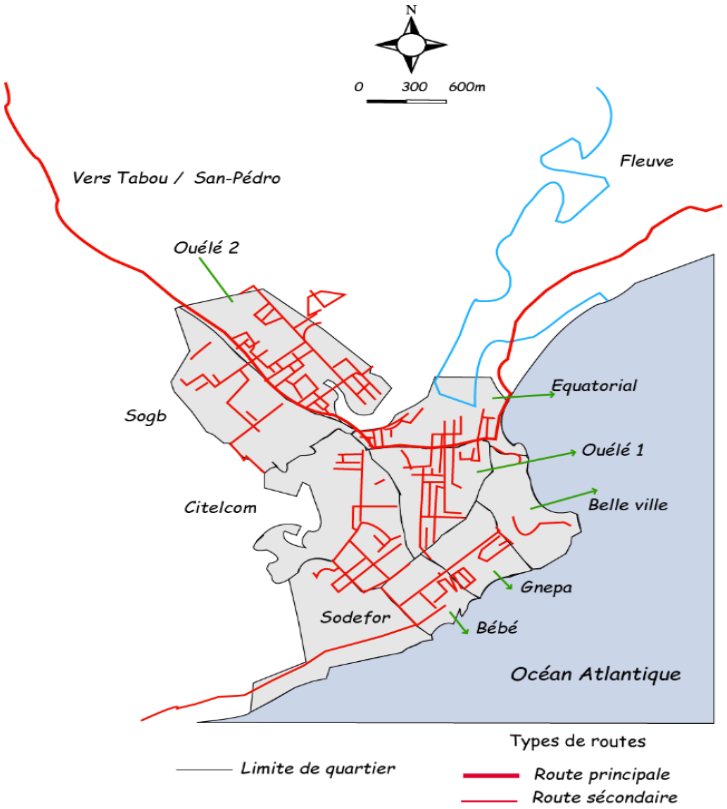
4.4.2 Les politiques endogènes de la littoralisation : l'action publique en faveur de la connexion interurbaine et intra-urbaine

Déjà dans la région, nous avons la présence de la route A7 à Tabou qui la relie à l'ouest de la Côte d'Ivoire et à la route côtière qui la relie à l'axe San-Pédro-Abidjan. Cependant, les formes de littoralisation institutionnelle en tant qu'aguillons d'autres formes de littoralisation font naître des inégalités tant au niveau des volumes des populations que des interactions entre quartiers. Les illustrations cartographiques suivantes nous permettent de comparer la nature ou l'état de revêtement des routes. San-Pédro, bien évidement en tant que la ville la plus peuplée est la plus dotée en infrastructures routières qu'il s'agisse des voies principales ou secondaires.

Carte 43: Etat de revêtement des routes dans les villes de Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro

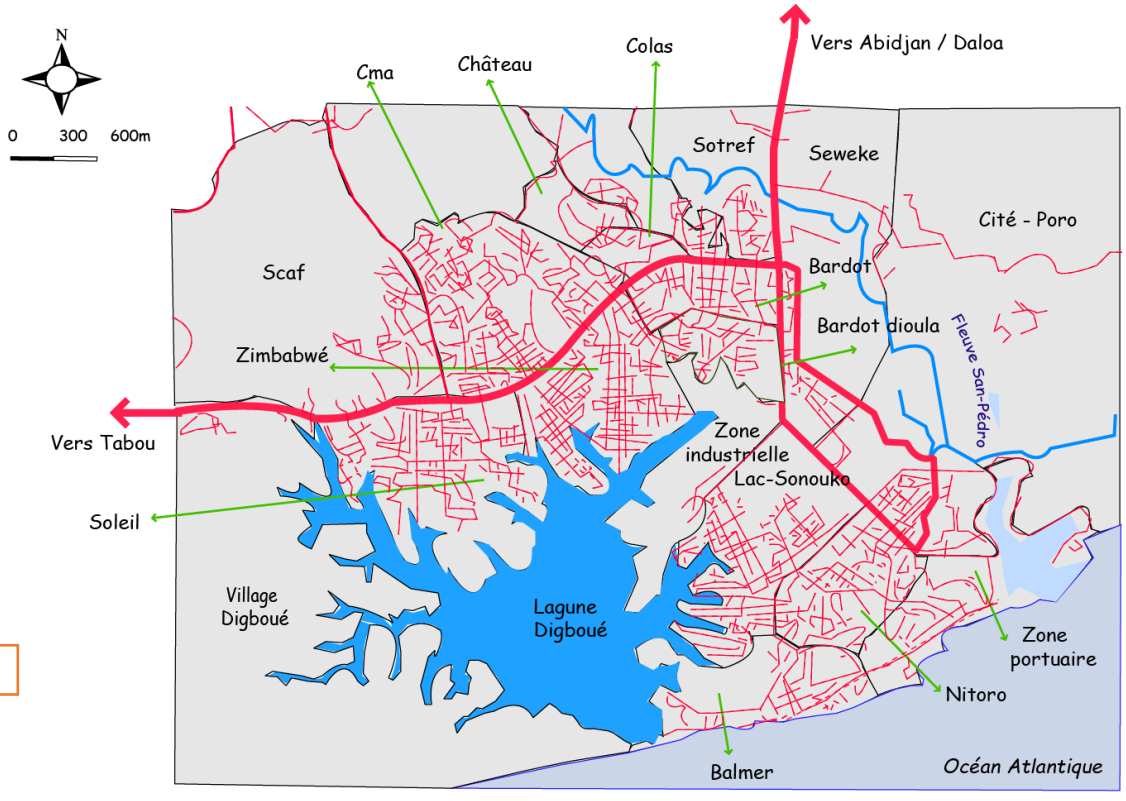


Grand-Béréby



Source : OSM, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023



San-Pédro

Source : OSM, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Derrière cette identité urbaine voulue par les autorités à travers les corridors, l'État en appui aux collectivités a procédé progressivement à la réhabilitation des routes et créé des infrastructures de liaison entre quartiers centraux et quartiers qui longent vers la plage à l'image des ponts à péage à San-Pédro.

Planche 16 : Travaux en cours dans la ville de San-Pédro

Photo 41 : Travaux de bitume de la route menant à l'aéroport

Photo 42 : Constructions de pont à péage à San-Pédro

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, avril 2020*

Toujours à San-Pédro, les pouvoirs publics ont procédé à une délocalisation des principaux du centre-ville au quartier balnéaire comme c'est le cas de Grand-Béréby. Tout ce rapprochement selon les responsables de la mairie est une politique dont le fonds incarne une attraction touristique. L'objectif est à la fois d'attirer des touristes et les populations à la plage tout en mettant à leur disposition des possibilités de mener les démarches administratives, nous ont confié les responsables de la mairie. À Grand-Béréby, la préfecture, la SODEFOR, et bien d'autres services sont à proximité de la plage. À Tabou, c'est plutôt l'hôpital général, la mairie et la police maritime, et à San-Pédro, c'est la mairie, la gendarmerie du port, l'hôpital SEMPA (destinée aux ouvriers du port), la BCEAO, etc.

L'action publique s'est poursuivie dans le cadre du renforcement de l'attractivité touristique par l'aménagement nouveau de certains sites. La construction du nouveau stade de San-Pédro dédié pour la coupe d'Afrique des nations de 2024 en est une illustration. De même, l'État s'est doté de nouveaux équipements et de minicar pour booster les activités destinées à développer le secteur (Photo 43).

Photo 43 : Autocar à la disposition des activités touristiques

Prise de vue *: AHUA Emile Aurélien, avril 2020*

De ce qui précède, il est bien clair que touristiquement, économiquement, ou du point de vue résidentielle, l'action publique reste décisive et bien visible. L'État ne s'est pas arrêté là ! Pour permettre un développement national qui prend appui sur la ville littorale par la recherche scientifique, une université à vocation littorale a été construite en 2021 à San-Pédro autour des filières considérées comme les filières d'avenir en Côte d'Ivoire. Il s'agit entre autres des filières du tourisme, de la logistique, du nautisme, de la construction navale, de la médecine des maladies hydriques, des sciences de la mer, etc. Lors de nos échanges avec le président de l'Université (Pr Méké Méité), il nous a été confié que les travaux de recherche sont articulés également autour du port pour lequel des projets de constructions de bateaux sont en cours pour le long terme. Dans ce sens, des espaces sur l'axe de Grand-Béréby ont été dédiés pour rendre cette perspective opérationnelle (Exemple de Dimoulé).

Planche 17 : Les bâtiments de l'Université de San-Pédro

Photo 44 : Vue de l'Université de San-Pédro

Photo 45 : Bâtiments administratifs de l'Université de San-Pédro

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, avril 2023*

Ce projet de construction navale soulève de nouveaux enjeux, notamment ceux qui touchent le secteur du bois. D'autres enjeux se dessinent à long terme avec le projet de création de filières relatives à la technologie marine, à l'énergie éolienne, à l'installation et à la maintenance portuaires, aux bâtiments et aux travaux publics sur le long terme. Mais aussi d'une faculté de médecine dont les recherches porteront sur l'ensemble des pathologies exclusivement liées à l'eau.

De ces éléments de gouvernance, on peut affirmer sans risque de se tromper que cette forme de littoralisation active positivement le développement urbain du littoral ouest-ivoirien. Par sa capacité à impulser la mobilité résidentielle et touristique ainsi que le dynamisme économique, cette forme de littoralisation est celle qui est le plus au cœur de l'urbanisation des villes selon notre point de vue.

Conclusion du chapitre 4

Les espaces urbains de la région sont en perpétuelle évolution, et la croissance démographique est une réalité qui épouse les opportunités de mise en valeur de l'espace littoral dans la région de San-Pédro. Dans une continuité de l'action publique, la littoralisation au Sud-ouest a évolué au gré des facteurs économiques, socioculturels, géographiques, historiques, et politiques spécifiques. L'ensemble des usages et des pratiques qui ont été étudiées ont permis de dégager une diversité des formes de littoralisations. Aussi, l'ensemble des fonctions de ces villes ont permis de mettre en perspectives la hiérarchie urbaine. La ville de San-Pédro, en raison de son port et de son immensité infrastructurelle, est au cœur de la polarisation régionale tant sur les plans sociodémographiques qu'économiques. Toutefois, les autres villes, bien que moins qu'équipées, offrent plusieurs opportunités de développement. Celles-ci, au regard de nouveaux enjeux de développement, invitent à un examen en profondeur de ce système de littoralisation, à travers l'étude des acteurs de la littoralisation via leurs mobilités résidentielles, leurs pratiques, leurs trajectoires socio-spatiales. Mais aussi elles nécessitent une analyse sur les types d'interactions observés dans le système urbain et leur rapport avec le niveau de développement de ces villes.

Conclusion de la seconde partie

En nous intéressant plus spécifiquement à la gouvernance urbaine dans la région de San-Pédro et aux pratiques de littoralisation qu'elle a contribué à créer. Nous avons pu observer que celle-ci se caractérise par un ensemble de processus de coordination et d'intégration des actions publiques, qui elles-mêmes de plus en plus deviennent dépendantes de l'implication socio-spatiale des acteurs privés et des usagers du littoral.

Ce faisant, les deux chapitres de cette partie ont permis de cerner que l'ouverture des processus de décisions doivent s'effectuer au-delà des seules institutions publiques, mais en impliquant les populations (Péné-Annette A, 2011, p.199). Les politiques publiques, comme repère et moteur du développement littoral, sont le résultat de l'évolution de la décentralisation et de la volonté d'une régionalisation équilibrée. Or, les pratiques de littoralisation ne sont pas complètement en phase avec les actions publiques animant la gestion du territoire. Certains y sont les résultats de ces politiques, tandis que d'autres se sont inventés en fonction des besoins des usagers et de l'évolution du paysage urbain.

Les activités socio-économiques présentes dans leur fonctionnement remettent parfois en cause les politiques publiques en ce sens qu'à bien des moments, elles échappent au contrôle de l'autorité. Il s'agit notamment des activités informelles et des commerces ambulants et mobiles, ainsi que des quartiers précaires qui se multiplient dans les villes.

La croissance urbaine en milieu littoral devient difficilement maîtrisable par les acteurs institutionnels et économiques, malgré les volontés politiques. Cela dit, une meilleure gestion de la ville n'apparaît prioritaire, pour les institutions étatiques, que si les dynamiques d'acteurs, les conditions d'exercice et d'implantation des activités, les types d'appropriations socio-spatiales sont mis en relief. C'est pour cette raison, que nous proposons dans la dernière partie de notre thèse, de mettre en lumière ces dynamiques d'acteurs, les types d'interactions dans le système de l'urbanisation et les dysfonctionnements qui en découlent, à l'échelle intra-urbaine.

Partie 3 : Urbanisation du Sud-ouest ivoirien : Entre dynamiques littorales, requalifications territoriales et défis d'une gestion durable

Introduction de la troisième partie

Notre troisième partie tente d'éclairer le choix que nous avons fait en nous intéressant aux effets de la littoralisation sur l'urbanisation dans cette thèse. Comment la concentration des activités et des hommes autour du littoral contribue-t-elle à façonner le paysage ? C'est autour de cette interrogation que s'est structurée cette partie.

Composée de deux chapitres (5 et 6), il s'agira d'une part de se focaliser sur le littoral en tant que support formel des mouvements de populations en montrant les pratiques d'acteurs, mais aussi les types d'interactions existantes. D'autre part, notre réflexion consistera à mettre en lumière les éléments constatés sur les dynamiques littorales et des modifications que cela entraîne ou peut entraîner en termes d'urbanisation.

Dans le chapitre 5, nous chercherons à analyser particulièrement la prégnance complexe des migrations et des mobilités. Il s'agira de montrer en quoi ces trajectoires urbaines des populations sont en phase avec la croissance de la ville et comment elles sont la traduction des modèles de littoralisation.

Quant au chapitre 6, il est question de mener une réflexion sur le poids et les spécificités de ces pratiques urbaines sur les différents secteurs économiques et sociaux de la ville. Mieux, des effets que ces mouvements ont sur le développement des villes littorales.

Chapitre 5 : *Mobilités, pratiques urbaines et appropriations socio-spatiales des littoraux au Sud-ouest ivoirien*

Les villes sont des lieux d'accumulation dont la réussite dépend largement de leur capacité à articuler et faire fonctionner des territoires définis par différents types d'échanges. À la fois nœuds de réseaux et lieux ancrés dans des territoires de proximité, c'est dans l'interrelation plus ou moins réussie des mondes du proche et du lointain qu'elles puisent leur inégal succès au cours de l'histoire (Brétagnolle A, 2009, p.7). À l'heure actuelle, où les migrations vers les espaces littoraux du Sud-ouest constituent les principaux traits marquants de leur évolution et de leur organisation. Les différents mouvements d'acteurs sont d'abord saisis à l'échelle de la ville puis des quartiers, et l'analyse de leurs effets sur l'urbanisation consistent dans la compréhension des espaces sillonnés chaque jour par les habitants et des formes d'interaction qui pourraient exister. Les migrations et les mobilités de population rendent possible l'expression pleine et entière de l'urbanisation des petites villes ou des villes secondaires. Dans ce chapitre, nous interrogeons les pratiques de déplacement des populations, les temporalités, les spatialités et les types de trajectoires urbaines. Particulièrement, nous portons un regard minutieux sur ces mouvements au rapport avec le littoral en faisant apparaître la typologie des mobilités (résidentielle, pendulaire, économique, de loisirs) susceptibles d'expliquer les formes d'urbanisations dans la région.

5.1 Les types de mobilité observés dans l'espace littoral : Une diversité de mouvements de populations

Les mobilités ont toujours été réalisées pour satisfaire des besoins essentiels. Et les types de mobilités observés dans l'espace littoral du Sud-ouest présentent d'énormes diversités de mouvements. Les réformes structurelles, liées à la création de services et d'infrastructures de base, associées à la construction de bâtiments résidentiel et touristique dans les proximités de la plage vont avoir pour conséquence très directe d'intensifier l'importance de certains foyers émetteurs de migration, notamment ceux de l'arrière-pays national et sous régional vers le littoral de San-Pédro. Ainsi, la migration dans la région a connu une évolution notable, allant des années ARSO à aujourd'hui. En toute évidence, le littoral de San-Pédro, comme nous l'avons mainte fois souligné, est devenu une zone fortement attractive. Et la migration dans son évolution prend plusieurs connotations en fonction des types de mouvements observés.

Les migrations littorales s'expriment en deux temps. Dans la première décennie, il s'agit de celles qui se déversent directement vers la mer, parlant des migrations liées à l'activité portuaire et à l'activité de pêche. Peu après, nous observons des migrations à vocation résidentielle et de loisirs qui ne se déversent pas directement vers la mer. Cependant, qu'elles se déversent directement vers la mer ou non, ces migrations, en raison des mobilités et des activités qu'elles développent, engendrent des types de déplacements et d'interactions en lien avec la mer. Cela voudrait tout simplement dire que la mobilité locale de l'individu en tant que composante de la migration peut être observée ici sous deux formes ; la mobilité vers le littoral et la mobilité à partir du littoral. C'est à ce niveau qu'interviennent les mobilités pendulaires.

L'ensemble des mouvements de populations (pendulaire et économique) vers le littoral présente trois aspects ; celles qui sont d'ordres résidentiels, celles qui concernent les mouvements quotidiens et enfin celles qui concernent les déplacements de touristes étrangers. Plus explicitement, on note des personnes qui déménagent en quittant les autres types de quartiers pour venir s'installer dans les quartiers balnéaires. Les populations qui quittent l'arrière-pays national ou sous régional ou les espaces urbains ou ruraux de proximité pour les mobilités de travail. Les populations habitant les autres quartiers de la ville (centraux ou péricentraux) qui fréquentent les bordures de la mer. Enfin, les populations qui vivent aux frontières et qui se déplacent vers la plage ponctuellement comme le cas de la ville de Tabou. Ces types de mouvements ont pour chacun des dynamiques et des formes d'interactions spécifiques avec le littoral. En fonction des acteurs en présence dont le lieu de résidence ou d'origine n'est pas le littoral de la région, à partir des activités et des pratiques dirigées ou centrées autour de la mer. L'on peut appréhender les mobilités littorales.

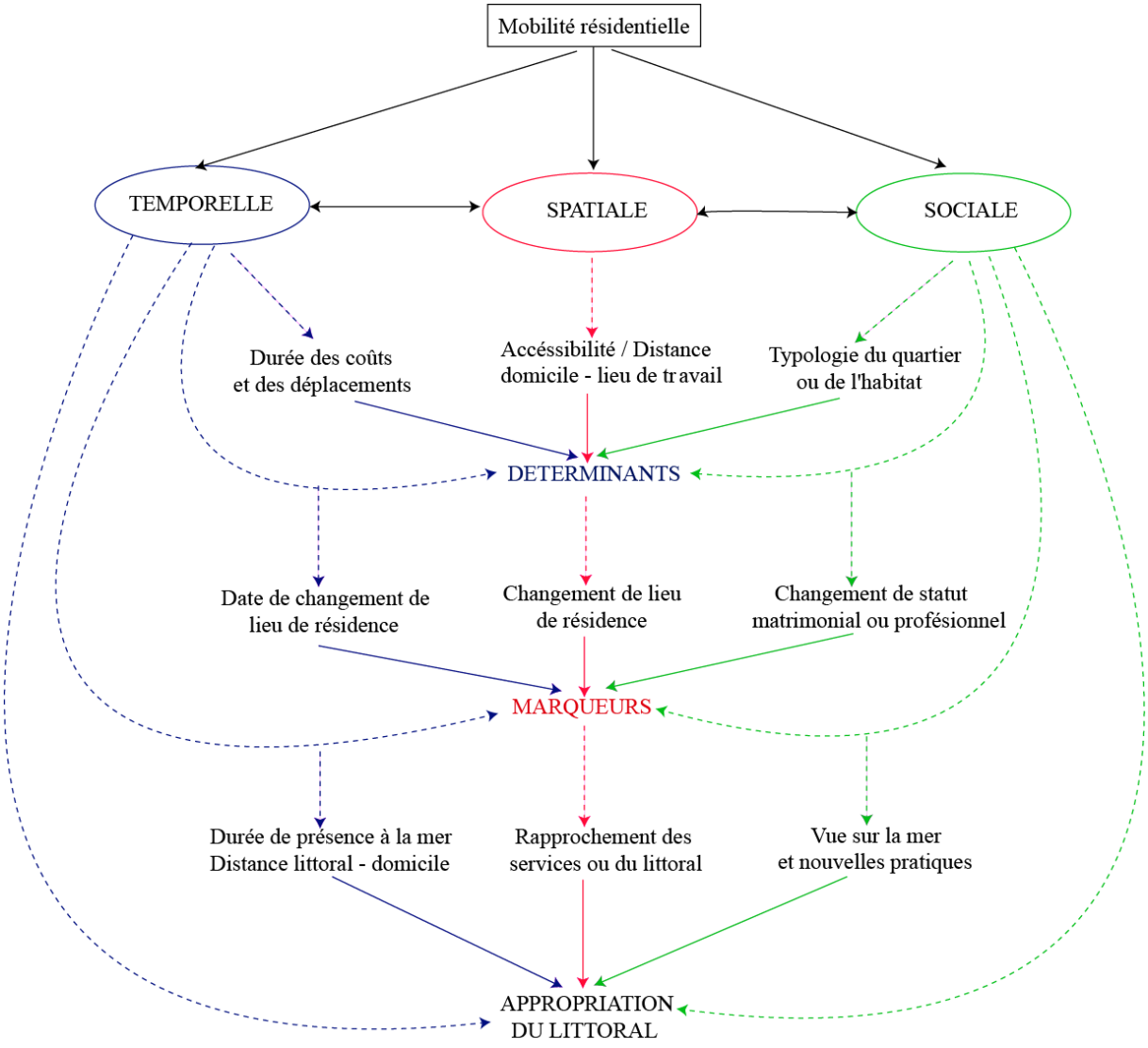
Tandis que ces mouvements de populations se sont intensifiés et se sont adaptés aux nouvelles réalités urbaines, et plus largement, aux dynamiques économiques et résidentielles. Dans les villes de la région, comme dans tous les espaces, trois principaux types de mobilités sont observées dans les villes de la région. Et l'analyse de leurs contenus s'avère indéniable pour comprendre les appropriations spatiales.

5.2 Les mobilités résidentielles : le choix du littoral comme espace d'habitation

Pour avoir une connaissance sur la nature des mobilités résidentielles dans une dimension à la fois quantitative et qualitative au rapport avec le littoral, ce point se propose d'analyser la mobilité sur différents angles de recherche.

En partant, des facteurs qui commandent ces types de mobilités, des temporalités qui les caractérisent et des formes de spatialité qu'elles dessinent, dans ce point, nous dressons un état de connaissances sur l'écosystème résidentiel dans les villes du Sud-ouest.

Figure 21: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité résidentielle



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Si les mobilités en direction des plages suffisent pour expliquer l'essor des mouvements résidentiels, il est important néanmoins de chercher à connaître l'écosystème résidentiel en s'appuyant sur les éléments constitutifs de la mobilité en lien avec les aspects socio-spatiaux et économiques définis par le schéma précédent (figure 21). Pour comprendre ce type de mobilité, nous allons questionner le lieu de résidence de départ des ménages, mais surtout chercher à comprendre les raisons fondamentales (économique ou social) qui ont présidé le déménagement de ces derniers.

Le statut de ces derniers (locataire ou propriétaire), les types de rapport avec le littoral, le vécu de ces derniers, les perceptions, les opinions et les discours. Autant d'indicateurs que nous allons utiliser pour alimenter l'analyse de la mobilité résidentielle. Les temporalités interviendront pour analyser les dates de ces déménagements et le contexte social pouvant expliquer ce fait. La mobilité résidentielle en tant que mouvement généralisé tient compte en premier lieu de la caractéristique des habitations. Nous nous sommes attachés à connaître dans cette optique la densité des habitations et des populations. Les données de ce pan de notre analyse sont tirées des réponses des ménages enquêtés dans les différents quartiers.

5.2.1 *Les déterminants de la mobilité résidentielle*

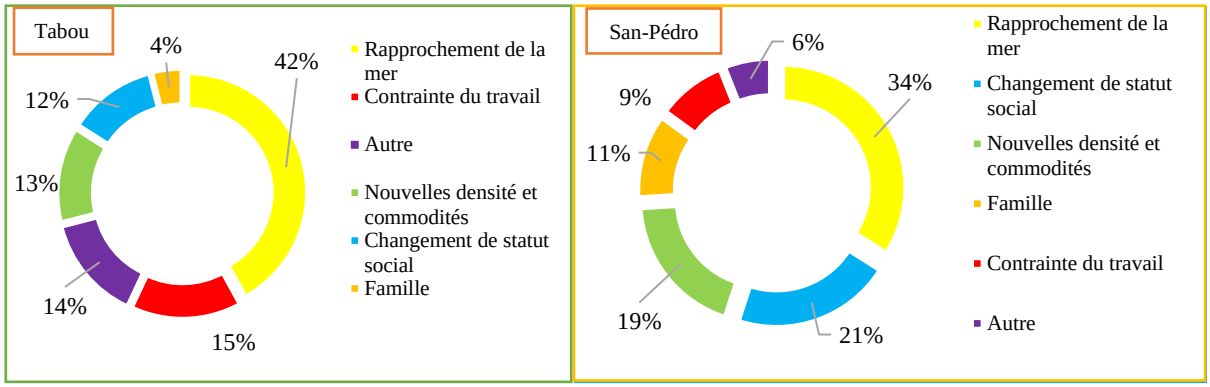
Choisir d'étudier les déterminants de la mobilité résidentielle vers le littoral permet de s'affranchir d'une analyse quantitative selon les quartiers et selon les facteurs de déménagements soulevés. À partir des questionnaires auprès des acteurs, les déterminants relevés sont d'ordres géographiques (facile accessibilité), d'ordres économiques (changement de statut social et recherche de nouvelles commodités). Dans un premier temps, ce sous-point se propose de présenter le nombre de réponses en fonction des facteurs de la mobilité résidentielle.

5.2.1.1 La vue sur la mer comme principal motif des déménagements à Tabou et à San-Pédro

D'entrée de jeu, il faut noter que sur l'ensemble des ménages enquêtés dans les différentes villes, plus de la moitié ont déjà effectué des mobilités résidentielles. À l'intérieur des facteurs, au premier plan, la vue sur la mer se pointe comme le principal facteur de la mobilité vers la mer. Cependant, de manière spécifique, le changement de statut social reste le facteur secondaire dans la ville de San-Pédro. Le passage de locataire à propriétaire et le passage de la vie active à la retraite sont d'importants motifs qui alimentent la volonté de résider près de la mer.

À Tabou, l'idée d'un rapprochement de leur lieu de travail met aussi en lumière les facteurs de mobilité vers certains types de quartiers notamment balnéaire. Ce mobile est lié à la volonté de réduire les distances et les coûts de déplacements liés au travail.

Graphique 46: Facteurs de la mobilité résidentielle à Tabou et à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

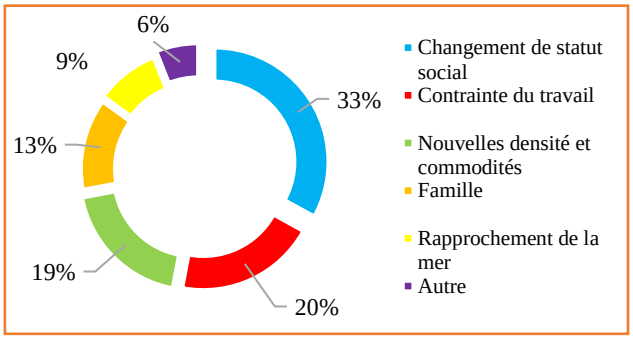
Le contenu de ces facteurs et les différentes répartitions des réponses d'acteurs présentent des contrastes qui expliquent les différentes formes d'organisations et de mobilités dans l'espace social de ces deux villes. À Grand-Béréby, les facteurs de la mobilité résidentielle sont encore différents de Tabou et San-Pédro. Dans la prochaine rubrique, il sera question d'analyser les facteurs qui sont au cœur de la mobilité résidentielle à Grand-Béréby.

5.2.1.2 À Grand-Béréby : les nouvelles commodités comme mobile des déménagements

En général, à cause de sa proximité à la ville de San-Pédro, cette ville a bénéficié d'une migration importante. Des populations qui y résident parfois et qui travaillent à San-Pédro ou l'inverse (réside à San-Pédro et travaille à Grand-Béréby). Même si la distance à ce niveau n'est pas perçue comme un obstacle, c'est en réalité parce que les populations concernées disposent d'outils et d'engins de transports. Mais la réponse à la question de savoir pourquoi le choix de Grand-Béréby dans le cadre du déménagement. Il en ressort que la valeur de l'immobilier, le coût du loyer et le coût de la vie sont déterminants. Contrairement à San-Pédro, dans la ville de Grand-Béréby, la vie est moins chère et c'est une aubaine pour s'installer. Ce type de déplacements qui sous-tend le changement de statut social ou professionnel (affectation pour le travail, mariage) n'est pas forcément motivé par la vue sur la mer.

Le graphique 47 en apportant des précisions et des détails sur la part des réponses des ménages permet de comprendre que la mobilité vers le littoral n'est pas tributaire d'un mobile qui inclut seulement vue ou proximité à la mer. Cela nous invite à questionner davantage les mobiles de la mobilité résidentielle dans les villes littorales en transition.

Graphique 47: Facteurs de la mobilité résidentielle à Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Par ailleurs, en observant attentivement les graphiques 46 et 47, il est important de remarquer que dans les trois villes, la recherche de nouvelles commodités (jardin, salles de jeu, garage, etc.) est un facteur à ne pas négliger, surtout dans un contexte où la démographie est galopante. Le passage dans les maisons disposant encore plus de chambres au regard de l'augmentation du nombre de personnes dans le ménage, peut expliquer par exemple ce type de facteurs.

De ce qui précède, il n'est pas anodin de dire que la localisation des ménages dans la ville littorale est le corollaire de la vue sur la mer ou des commodités plus idoines. Mais, une autre idée nous vient à l'esprit, celle de savoir si la durée de présence dans le quartier ou la période d'un déménagement éventuel découle d'un contexte spécifique. Cette interrogation révèle la nécessité de mener une réflexion sur la temporalité.

5.2.2 *Temporalités de la mobilité résidentielle : les périodes et dates de déménagement*

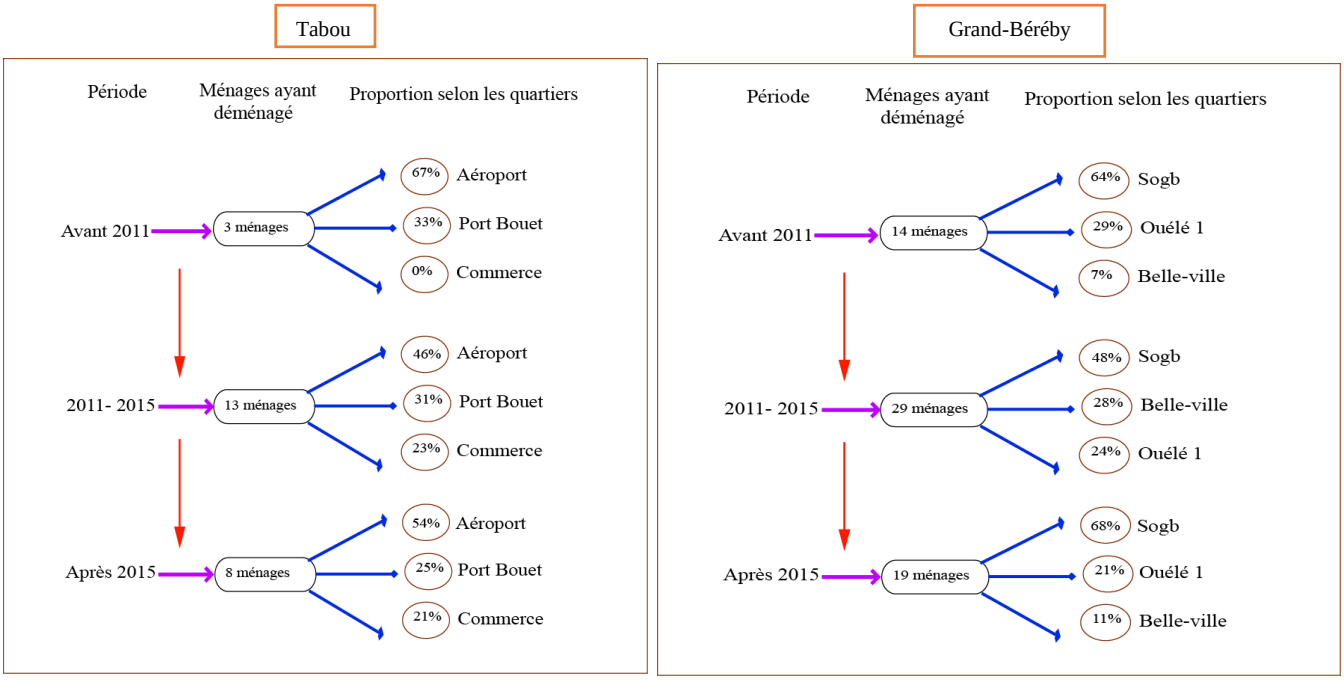
Les déplacements vers les villes de la région dans le cadre de la migration ou de la mobilité résidentielle sont très récents. Les migrations dont nous analysons la temporalité ici renvoient à l'arrivée des populations issues des villes de l'arrière-pays ou d'autres territoires du pays. Nous avons divisé ces périodes en trois grandes phases. L'année 2011 (avant ou après) où le pays connaît une crise socio-politique d'où le contexte de guerre civile pourrait expliquer quelques mouvements migratoires. Et l'année 2015, où le pays renaît avec le développement. La région de San-Pédro n'étant pas épargnée de ces mutations.

Les logiques révélatrices de ces mouvements témoignent de nombreuses spécificités lorsqu'on se réfère à l'aspect temporel. Ce qu'il faut comprendre, les périodes de migration ou les temporalités obéissent à des facteurs, à des contextes et à des dynamiques liés à la configuration urbaine que nous tenterons d'éclairer dans ce point.

5.2.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des mobilités résidentielles qui ont évolué entre 2011 et 2015

Pour présenter les périodes de mobilité des ménages, nous avons opté pour une présentation à la fois statistique et schématique pour mieux visualiser et comparer les résultats selon les villes et les quartiers. Pour précision, ces données utilisées concernent uniquement les populations ayant effectué des mobilités résidentielles au moins une fois. La figure suivante met en évidence la répartition du nombre de ménages ayant déjà déménagé selon la période.

Figure 22: Périodes de mobilité résidentielle des ménages dans la ville de Tabou et Grand-Béréby



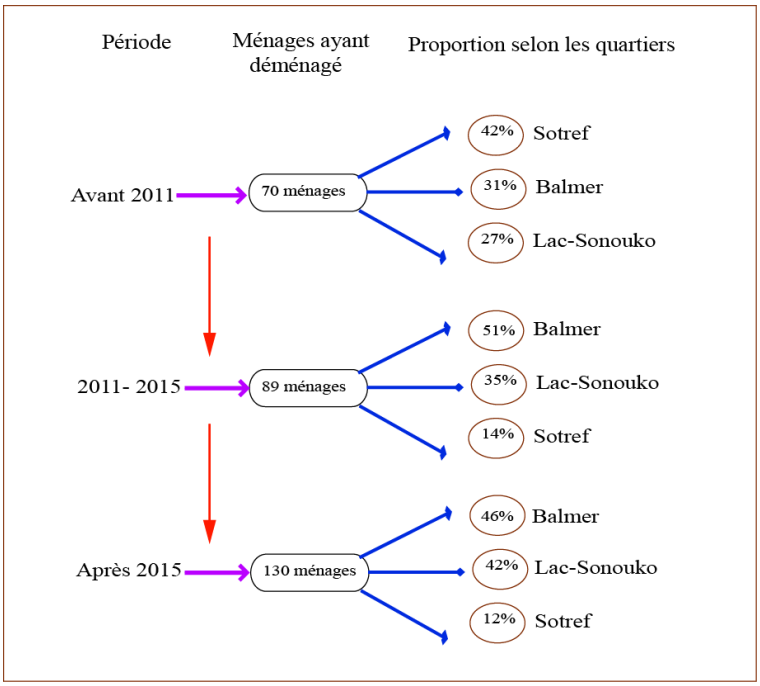
Source : *Enquête de terrain, 2023*

La période 2011 – 2015 est très marquante surtout dans les quartiers excentrés qui sont les principaux points de chute de ces mobilités. Si les quartiers balnéaires ne sont pas des noyaux ou des foyers émetteurs ou récepteurs de mouvements résidentiels dans ces villes. Il semblerait que cela soit le contraire dans la ville de San-Pédro.

5.2.2.2 San-Pédro : des mobilités résidentielles littorales en expansion à partir de 2015

Les mouvements de populations d'ordres résidentiels ont pris de l'envergure à partir des années 2015. Ces mobilités sont certes récentes, mais beaucoup plus dynamiques. Bien qu'elle est beaucoup plus visible dans les quartiers balnéaires, les autres quartiers ne sont pas épargnés de ces mouvements de populations.

Figure 23 : Périodes de mobilité résidentielle des ménages dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces données statistiques ne permettent pas de caractériser en profondeur les mobilités résidentielles. En fonction de différentes variables pouvant expliquer les mobilités résidentielles, nous allons analyser les tendances de la mobilité avant et après les déménagements.

5.2.3 *Les caractéristiques de la mobilité résidentielle dans les villes*

En considérant les différents marqueurs de la mobilité, nous avons utilisé à partir des données de terrain, des figures comparatives nous permettant de repérer l'année où les populations ont le plus déménagé et les facteurs qui les ont alimentés. Cette caractérisation de la mobilité, en s'articulant autour du littoral, tient compte des éléments socio-économiques et spatiaux.

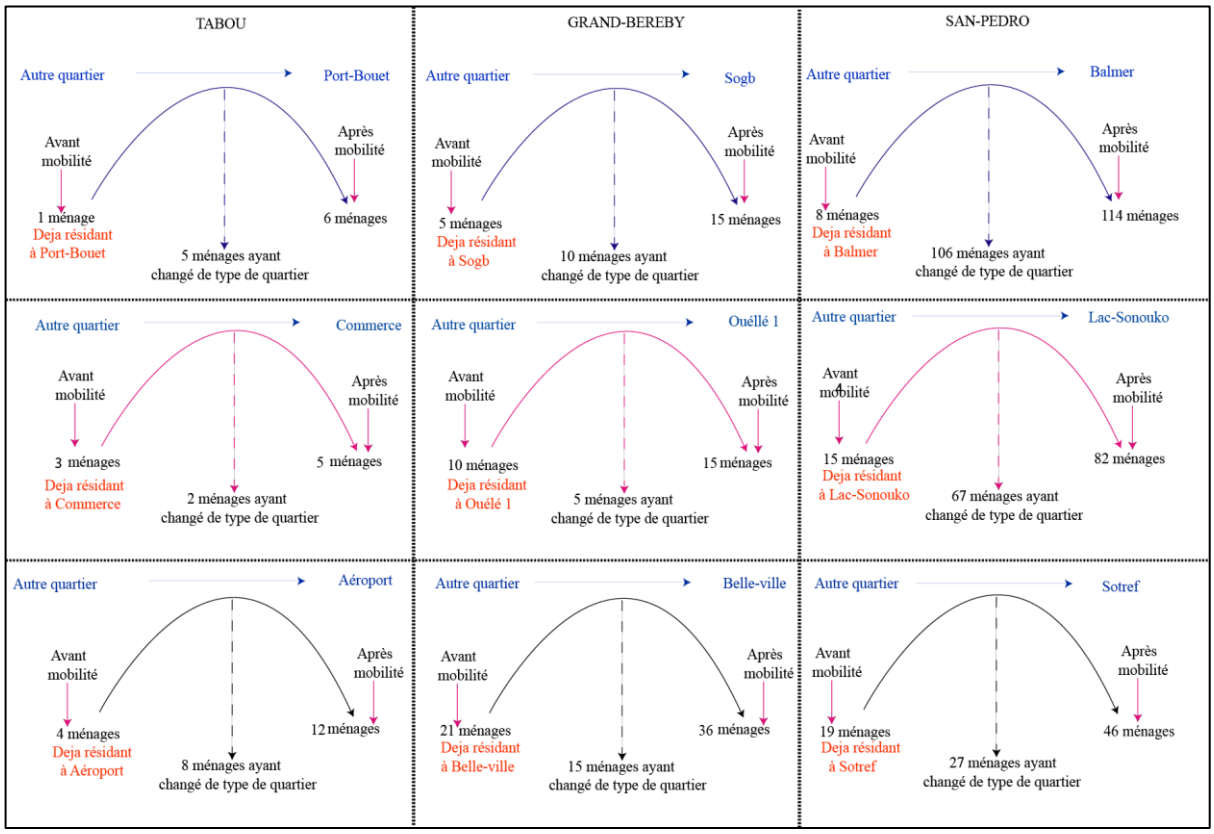
5.2.3.1 Les caractéristiques socio-économiques de la mobilité résidentielle

Pour mener l'investigation sur les éléments socio-économiques de la mobilité résidentielle, nous avons interrogé de manière comparée le type de quartier, le type de logement, le statut des ménages, le coût du loyer, les commodités avant et après les déménagements.

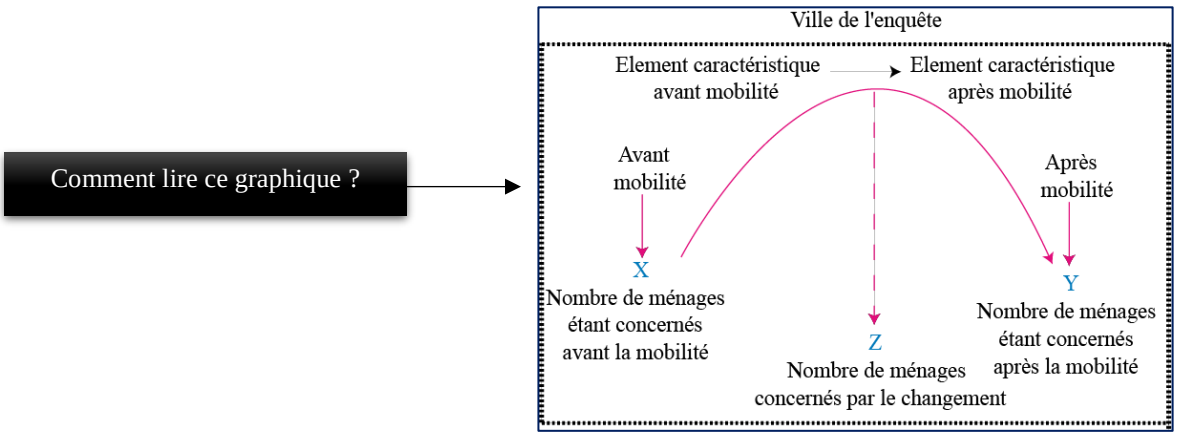
5.2.3.1.1 Le type de quartier avant et après le déménagement

Ce point consiste à identifier le type de quartier des ménages ayant effectué des mobilités résidentielles.

Figure 24: Types de quartiers des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes



Source : *Enquête de terrain, 2023*

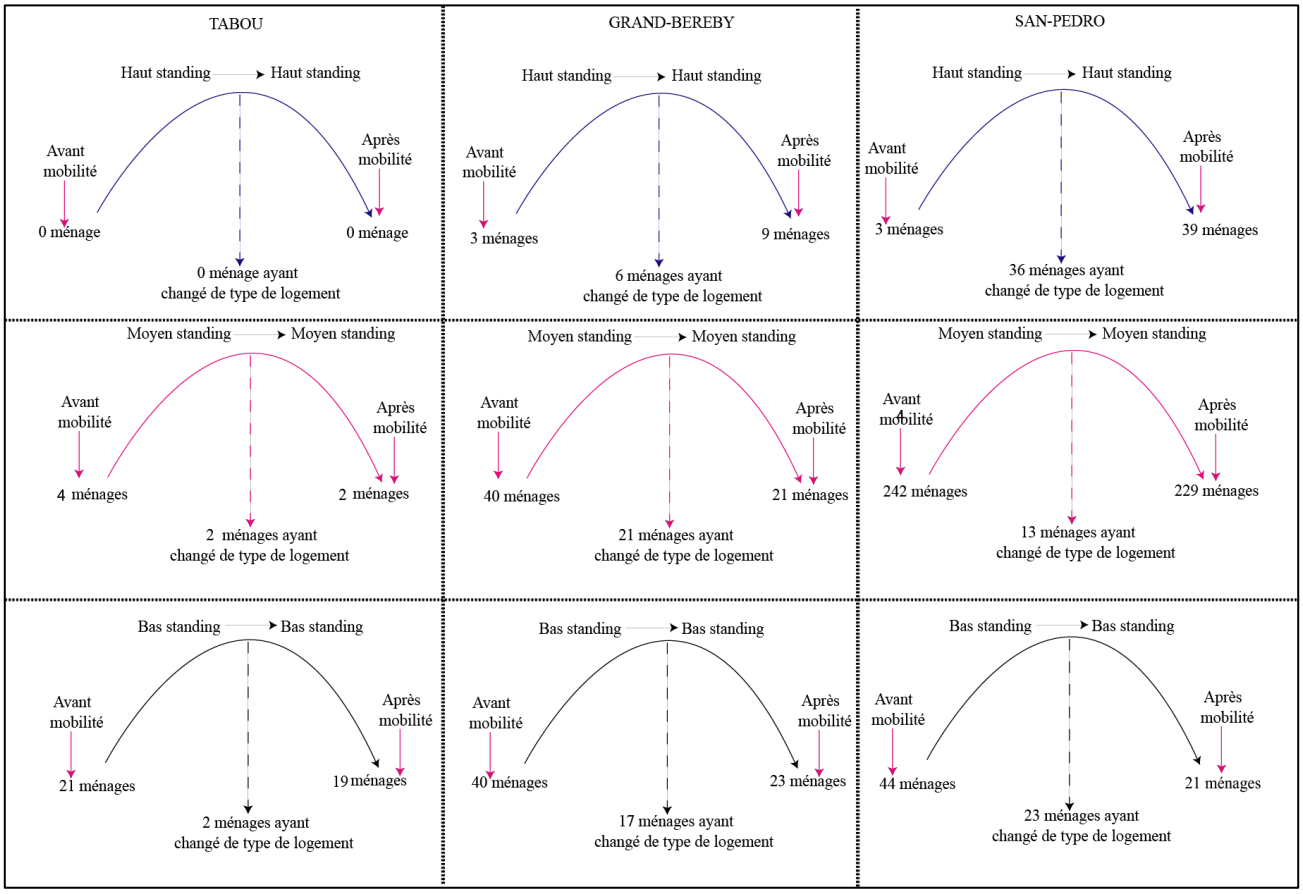


Par ces graphes, il s'agissait de savoir si les déménagements des ménages obéissent à des critères de typologies des quartiers. Il en ressort que le changement de type de quartier explique fortement la mobilité résidentielle, notamment à San-Pédro. Qu'en est-il des types de logements ?

5.2.3.1.2 Le type de logements avant et après le déménagement des ménages

En se focalisant sur l'analyse de la mobilité résidentielle à travers les changements des types de logements, les graphes suivants mettent en évidence que cette variable explique les mobilités résidentielles. Il s'agit plus du bas standing au moyen standing et aussi des moyens standings au haut standing particulièrement dans les villes de San-Pédro et Grand-Béréby.

Figure 25: Types de logements des ménages avant et après leur mobilité résidentielle dans les villes



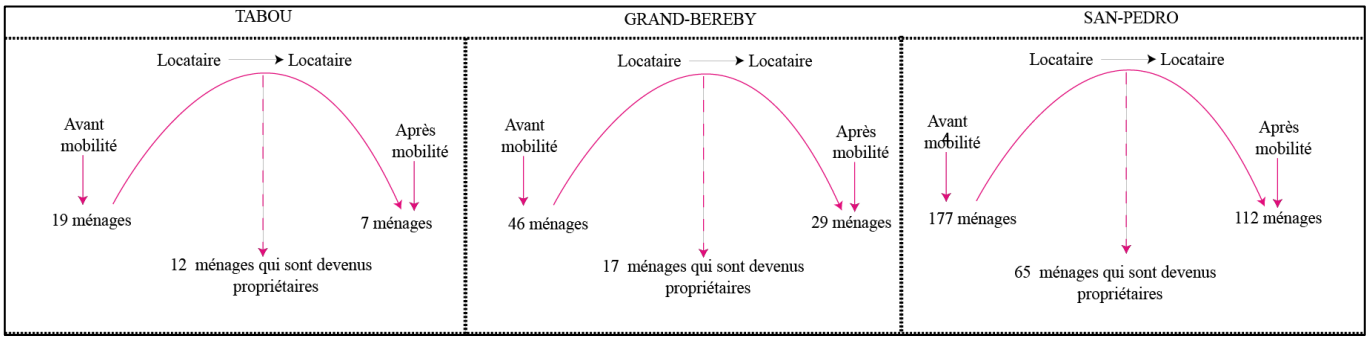
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les changements de standings qui sont en soi une conséquence des changements des quartiers sont alimentés à la base par les changements de statut des ménages. Cette variable se pointe ainsi au centre de l'analyse dans le prochain sous-point.

5.2.3.1.3 Le statut des ménages avant et après déménagement

Le passage de locataire à propriétaire en tant que facteurs importants, selon les graphes, est le plus perceptible dans la ville de Tabou, où près de la moitié des ménages qui ont déménagé sont devenus des propriétaires.

Figure 26: Statuts des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes



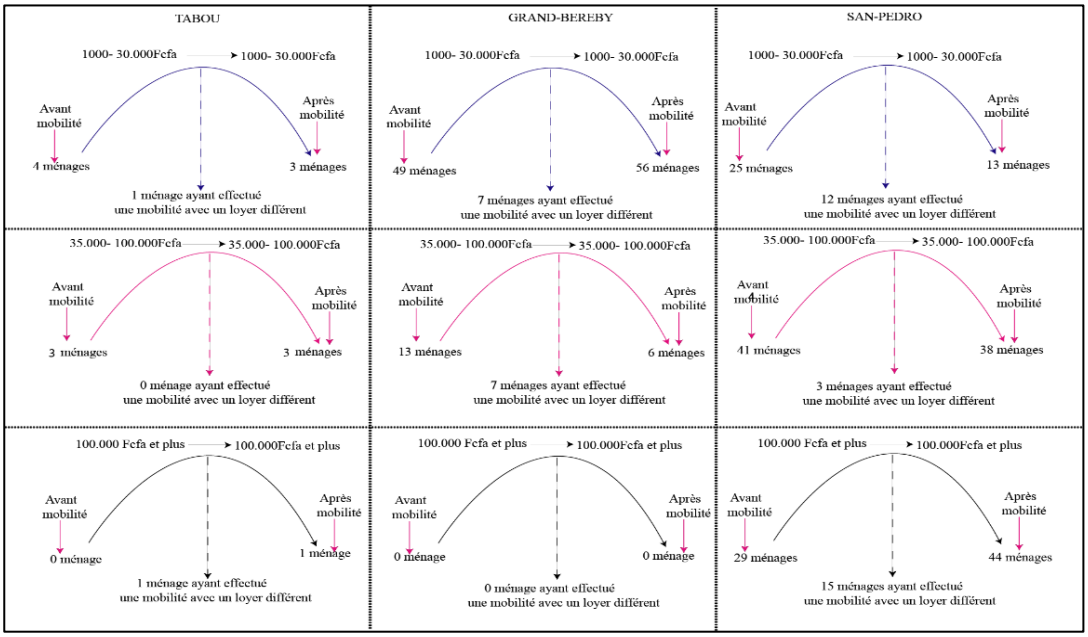
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Pour les ménages ayant conservé le statut de locataire, il est judicieux de savoir si le coût de loyer explique les changements de résidence.

5.2.3.1.4 Le coût du loyer avant et après déménagement pour les locataires

L'ensemble des graphes mettent en lumière que les populations pour la plupart déménagent dans des habitations à loyer équivalent ou plus cher que l'ancienne. Cette tendance est plus observée à Grand-Béréby et à San-Pédro.

Figure 27: Coûts des loyers des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes



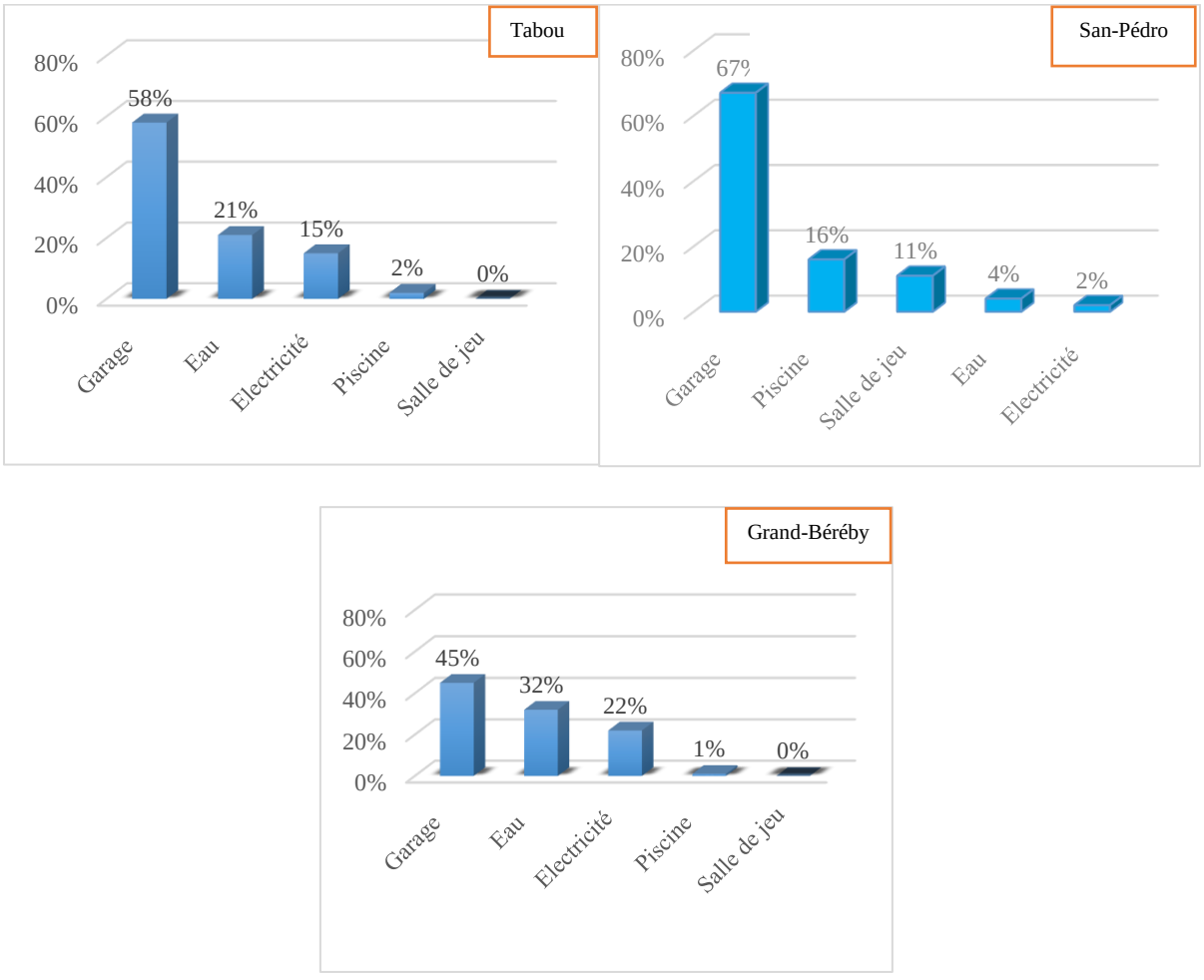
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Si les déménagements dans des habitations ayant des loyers plus chers sont une caractéristique majeure de la mobilité résidentielle, c'est sans doute parce que les commodités sont aussi au cœur de ces mouvements de populations.

5.2.3.1.5 Les commodités avant et après déménagement pour les propriétaires

En interrogeant les acteurs concernés, il ressort que l'augmentation du nombre de personnes dans les ménages, l'acquisition d'un véhicule personnelle ou de service obligent ces derniers à rechercher plus de commodités. L'observation des différents graphes qui présentent les commodités nouvelles après déménagement montrent que les garages à l'intérieur des concessions sont le facteur premier des changements de commodités lors des déménagements. Mais aussi, il est bon d'ajouter que l'eau et l'électricité, manquant dans certains logements surtout dans les quartiers de bas–standing, expliquent ce changement pour un certains types d'acteurs, surtout les populations ayant un revenu modeste ou assez faible.

Graphique 48: Commodités des habitations des ménages après leur mobilité résidentielle



Source : *Enquête de terrain, 2023*

L'ensemble de ces démonstrations achèvent de convaincre que les caractéristiques socio-économiques, à partir de différentes motivations, expliquent spécifiquement les mobilités résidentielles en milieu littoral, selon les perceptions et les statuts (économique ou social) des acteurs en présence. De ce pas, une réflexion sur les caractéristiques spatiales de la mobilité résidentielle se présente comme fondamentale.

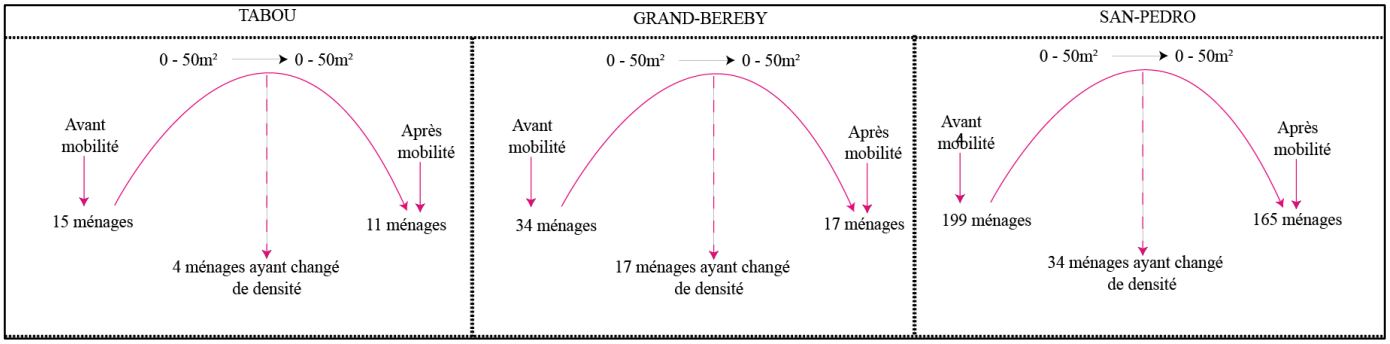
5.2.3.2 Les caractéristiques spatiales de la mobilité résidentielle dans les villes littorales

Les caractéristiques spatiales de la mobilité sont pertinentes, car elles nous permettent de mettre en évidence les densités, les distances au littoral avant et après les déménagements. En outre, les trajectoires résidentielles sont présentées afin de mieux spatialiser ces mouvements de populations.

5.2.3.2.1 Les densités des habitations avant et après

La densité semble moins prise en compte dans les facteurs de la mobilité vers d'autres résidences. Les graphes ci-dessous montrent une faible part des ménages qui ont déménagé dans des logements ayant de plus grandes densités que leurs anciennes habitations.

Figure 28: Densités des habitations des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes



Source : *Enquête de terrain, 2023*

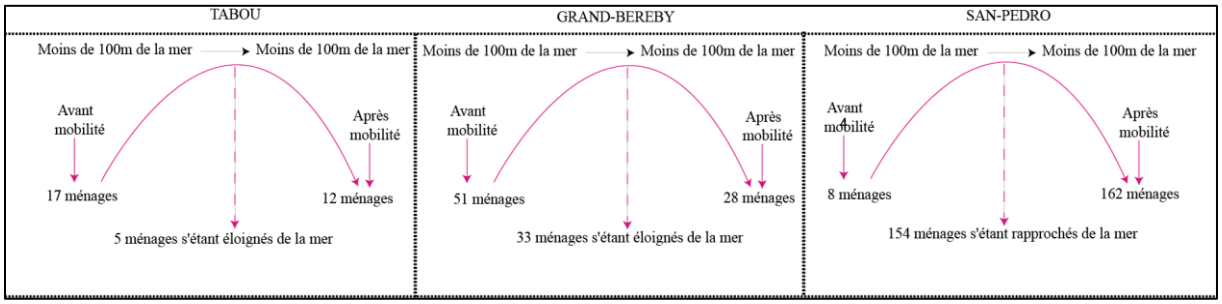
Toujours du point de vue spatial, afin de comprendre les mouvements de mobilités centrés sur la distance espace de résidence et littoral, qui alimentent originellement les mobilités quotidiennes, nous allons analyser les distances au rapport avec le littoral.

5.2.3.2.2 La distance au littoral avant et après déménagement

Le critère qui nous a servi à analyser la distance entre le littoral et le domicile est de 100mètres (quartier balnéaire). À travers les différents graphes, nous avons comparé les distances des domiciles à la mer.

Il en ressort que c'est uniquement à San-Pédro que le rapprochement de la mer est un mobile clé.

Figure 29: Distances des ménages au littoral avant leur mobilité résidentielle dans les villes



Source ***:*** *Enquête de terrain, 2023*

Si donc, par l'effet proximité, la plage joue un rôle important dans le choix de la résidence à San-Pédro, il devient important de savoir si la plage est perçue comme un simple lieu de loisirs ou un élément structurant dans le vécu des populations, parlant de la vue sur la mer. Cela nous pousse dans le prochain sous-point à cartographier les trajectoires.

5.2.3.2.3 Les trajectoires de la mobilité résidentielle : Sens et direction des déménagements

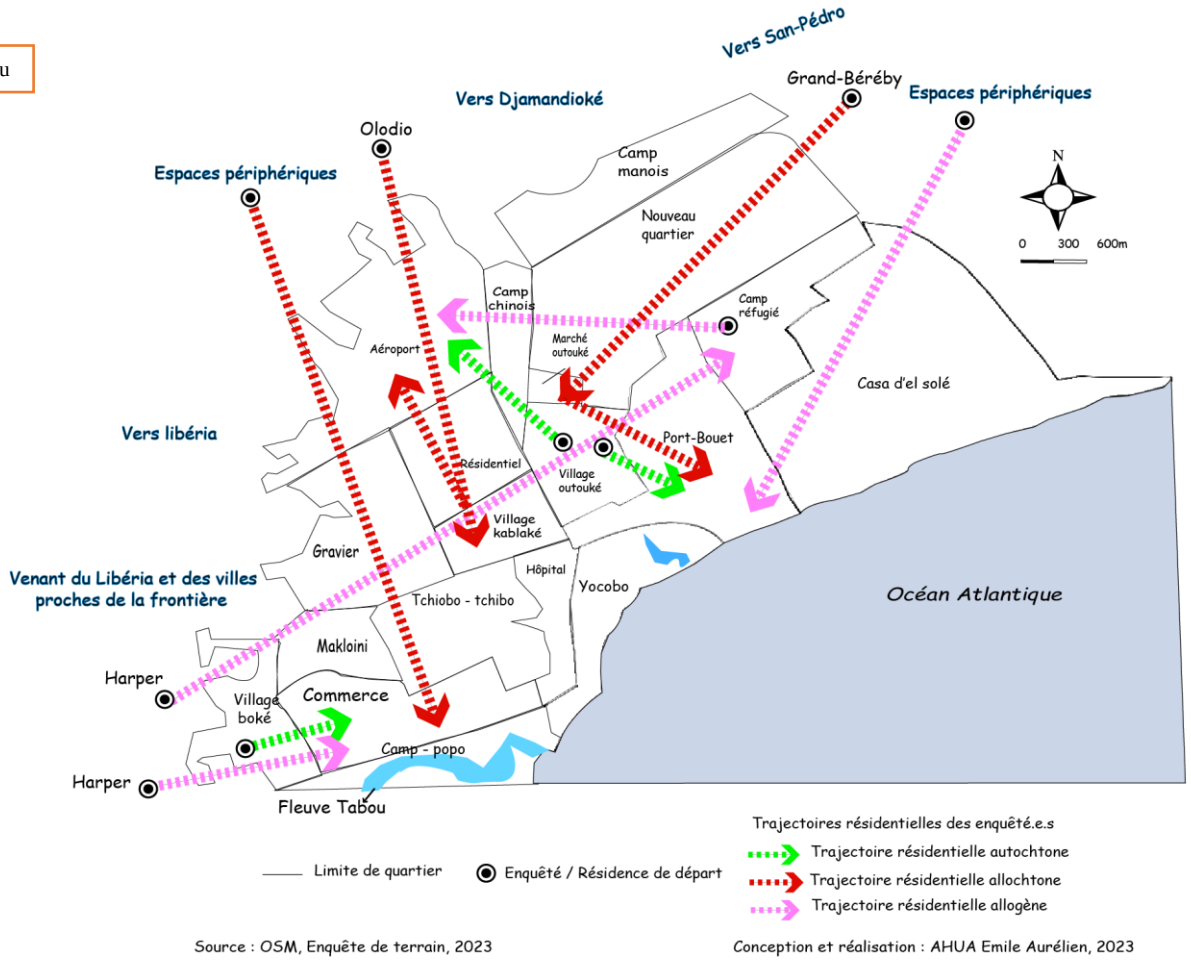
Une analyse cartographique nous a paru utile à ce niveau pour identifier les trajectoires résidentielles. Ces données utilisées sont issues d'une mince partie des acteurs de l'enquête que nous avons choisis au hasard selon le profil socio-ethnique. Il était question de savoir le quartier ou la ville d'origine, les anciens quartiers d'habitation jusqu'à l'actuelle. Le traitement cartographique des informations obtenues nous a permis de présenter des résultats contrastés. Nous avons deux types de trajectoires : des mobilités à partir du littoral et des mobilités en direction du littoral.

5.2.3.2.3.1 Grand-Béréby et Tabou : des mobilités à double sens, à partir de / vers la mer

Dans ces deux villes, les déplacements résidentiels sont à double sens, même si de près, celles qui vont vers les centres-ville et les quartiers péricentraux semblent être les plus importants. Les différentes trajectoires et directions peuvent être appréhendées selon les profils d'acteurs. Les cartes ci-dessous fournissent plus d'indications quant aux directions de ces déménagements.

Carte 44: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles à Tabou et à Grand-Béréby

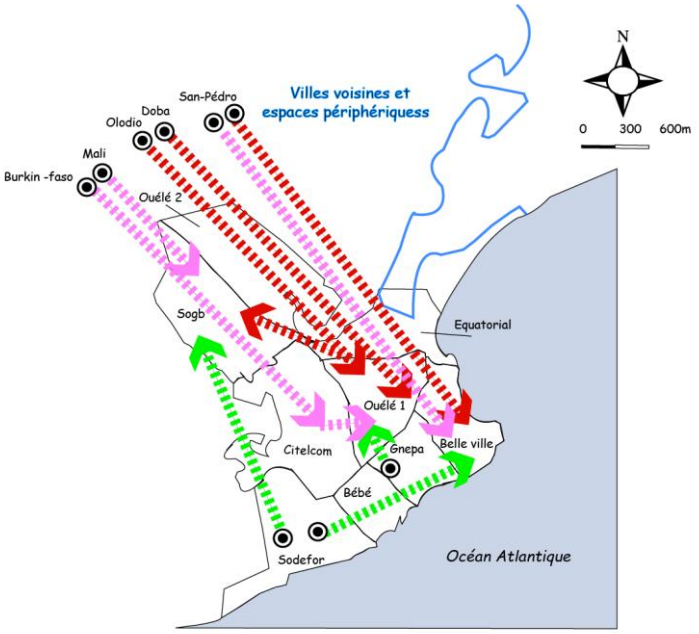
Tabou



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Grand-Béréby



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

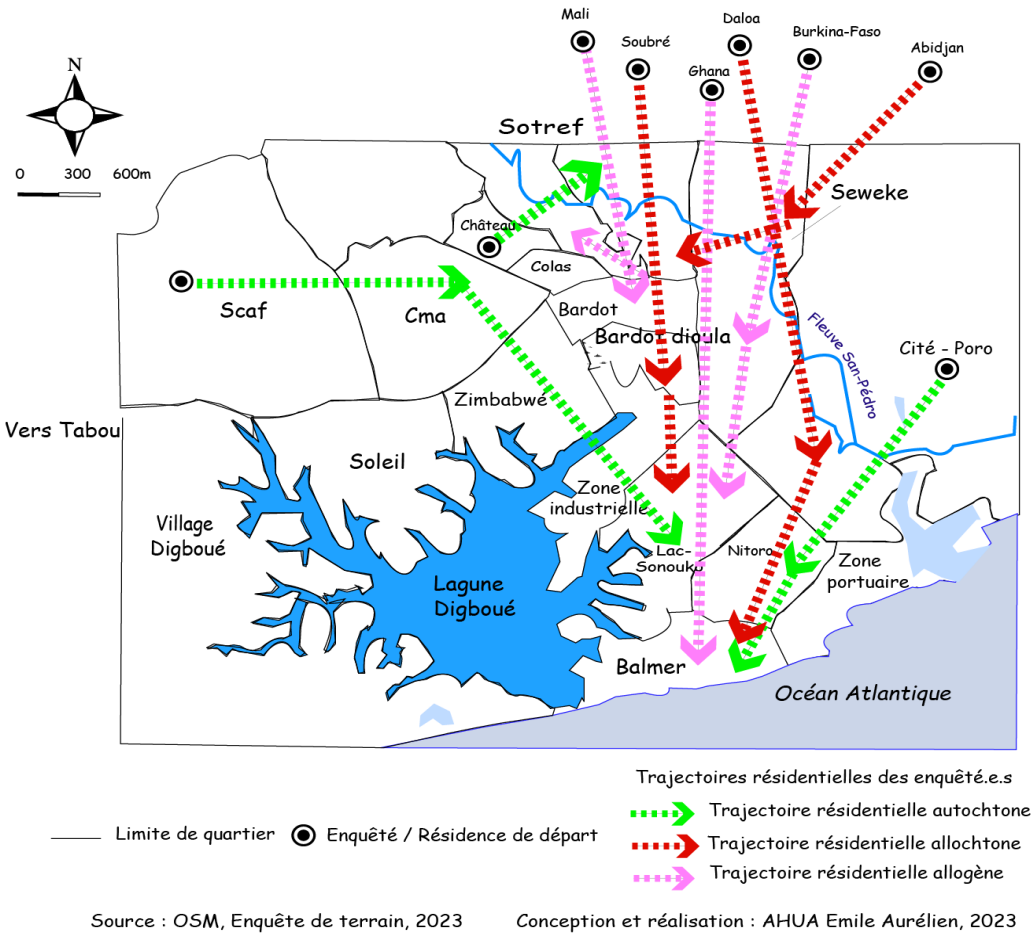
Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

En analysant ces trajectoires, il ressort que c'est dans la ville de Grand-Béréby que les mobilités résidentielles partent essentiellement du littoral. Dans les faits, c'est plus la population autochtone qui quitte les bordures de la mer pour résider dans d'autres quartiers.

5.2.3.2.3.2 San-Pédro : une mobilité à sens unique, vers la mer

Certes, il s'agit d'une direction unique, mais qui passe transitionnellement par des quartiers non balnéaires au départ. Ce modèle de trajectoire est lié en effet à des facteurs dynamiques (changement de statut, rapprochement du lieu de travail, etc.), qui explique le ralliement de la mer par les populations. C'est en cela que l'on peut observer que les mobilités résidentielles sont très discontinues dans la ville de San-Pédro.

Carte 45: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles à San-Pédro



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

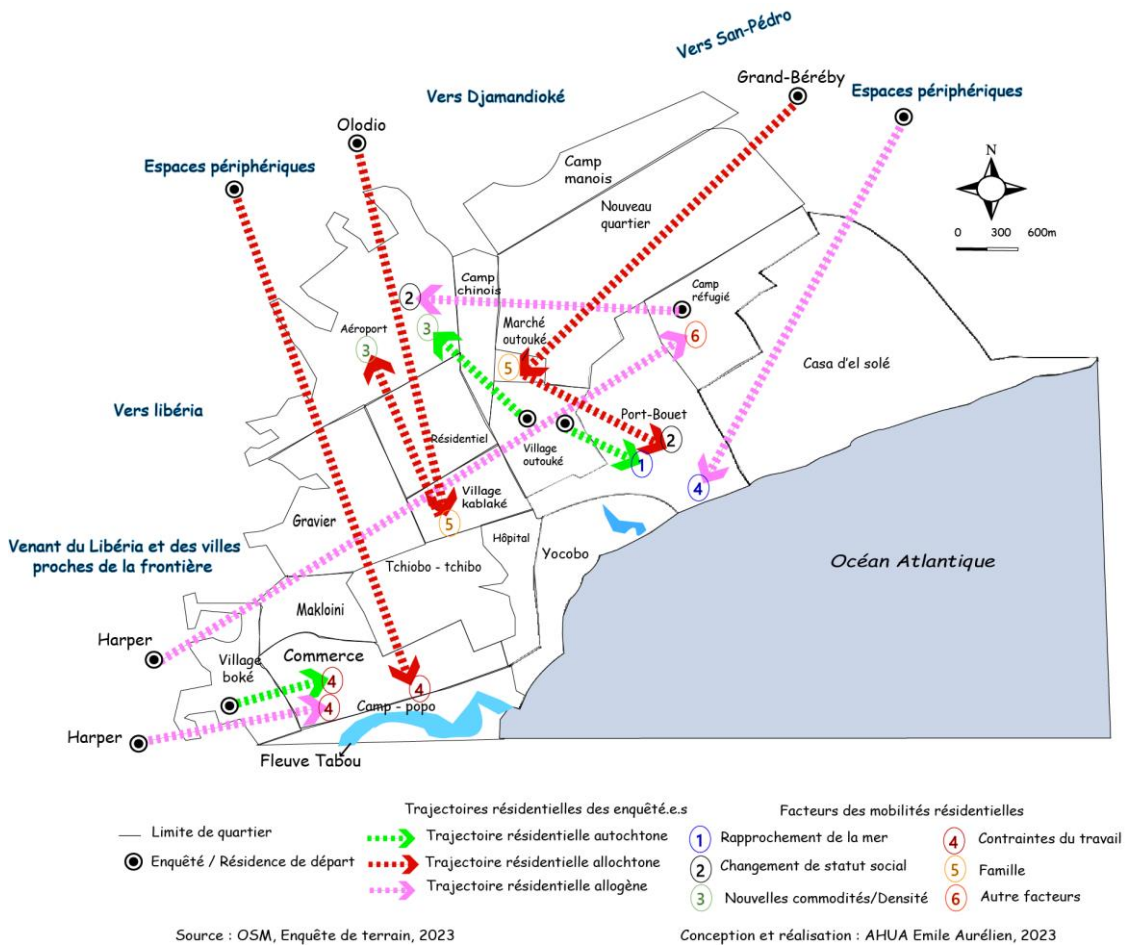
Cette spatialisation des trajectoires résidentielles, mérite d'être associée aux facteurs qui contribuent à l'expliquer.

5.2.3.2.4 Les trajectoires de la mobilité résidentielle associées aux facteurs qui les président

Ce point de notre travail se fixe pour objectif de montrer les facteurs de la mobilité pour chaque mouvement. En fonction des informations données par les acteurs enquêtés, il a été possible, de procéder à des croisements qui permettent d'associer cartographiquement données sociales et spatiales.

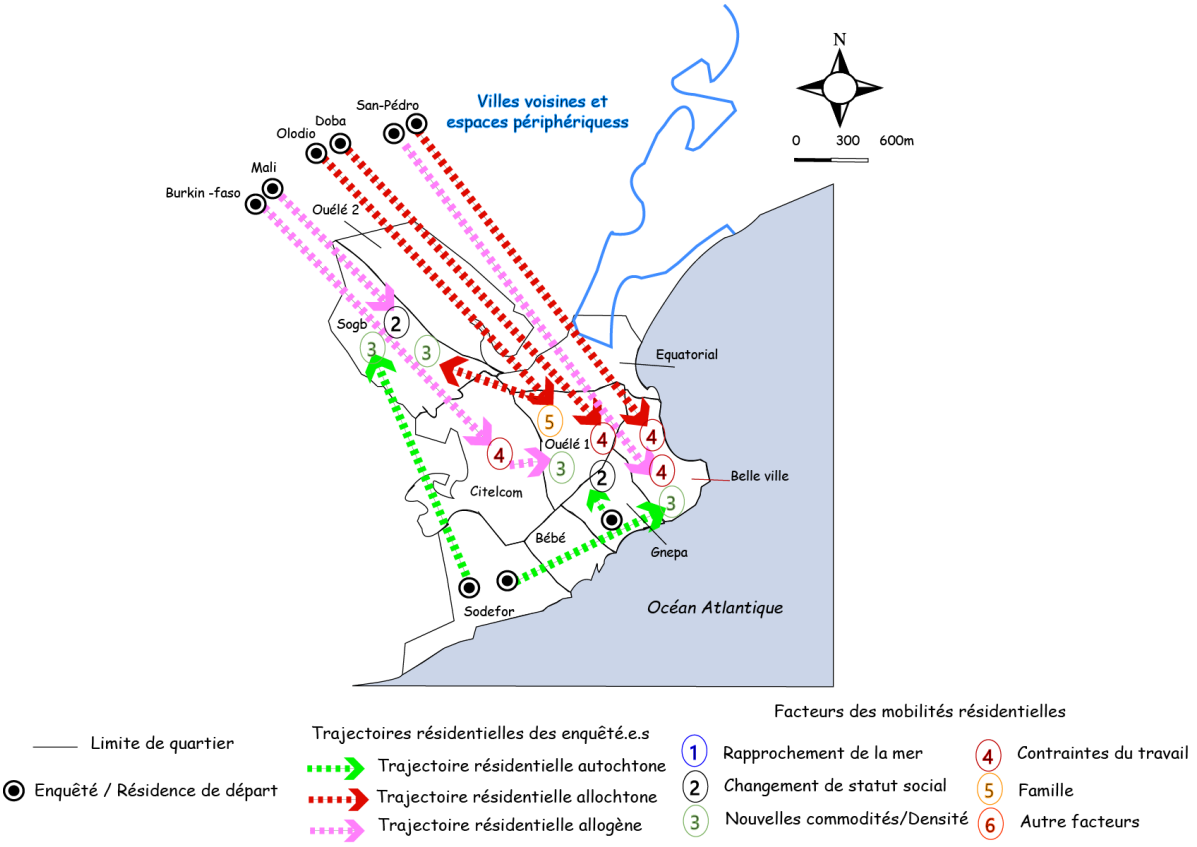
Les facteurs de la mobilité résidentielle diffèrent selon le quartier dans lequel on se trouve. Même si l'effet de la plage sur le choix de l'espace de résidence est moins significatif. Tabou, en fonction des facteurs qui sont mis en avant, connait toutefois, une légère balnéarisation.

Carte 46: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à Tabou



À Grand-Béréby, où les espaces périphériques croissent et s'étendent à une grande vitesse, les facteurs de la mobilité résidentielle sont un peu plus complexes du fait que l'occupation de la mer est liée à d'autres facteurs. La mer n'est forcément pas déterminante dans le choix des espaces de résidence.

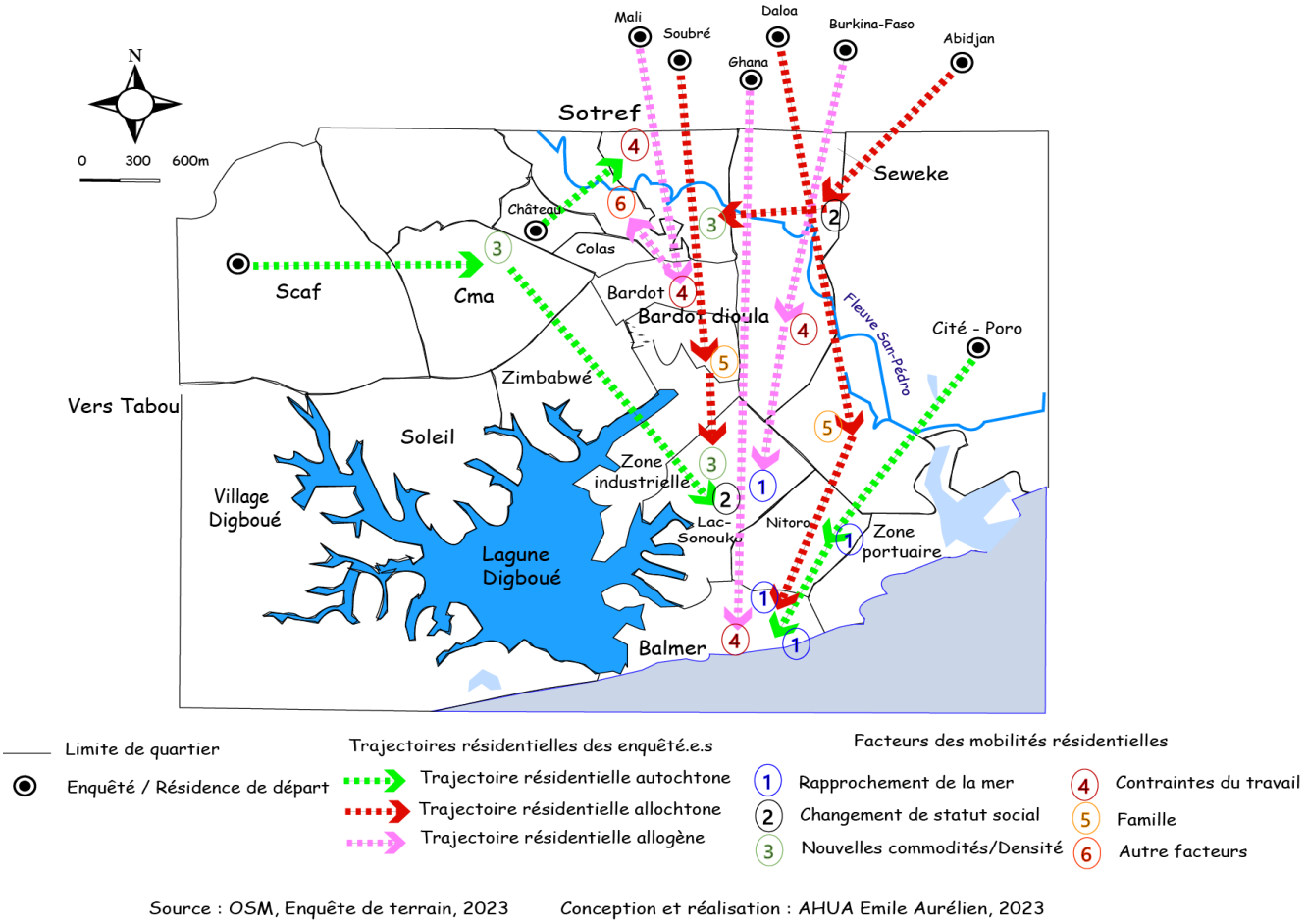
Carte 47: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à Grand-Béréby



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Selon les croisements et les comparaisons des données fournies par les ménages de l'enquête, il ressort que San-Pédro est la ville où la vue sur la mer joue un rôle central dans le choix des espaces de résidence. En poussant un peu plus loin les questions auprès des acteurs en présence, il arrive que certains ménages recherchent à la fois des habitations proches de la mer, mais aussi proches de leurs espaces de loisirs, ou de leur lieu de travail. Le choix de l'espace de résidence est commandé ainsi par différents mobiles qui s'inscrivent dans l'effet proximité.

Carte 48: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à San-Pédro



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Derrière le désir de se rapprocher de son lieu de travail, de trouver un lieu de repos ou de se rapprocher de la plage, il ne faut pas occulter l'aspect de la commodité. Visiblement, plus l'on s'éloigne de la mer, plus les commodités et les équipements des habitations sont moins attractifs. La plage étant restée un des facteurs indéniables dans les localisations résidentielles des ménages. Pour mieux appréhender les différents choix de résidence, nous avons questionné les perceptions des ménages et leurs différentes opinions par rapport à leur lieu d'habitation.

5.2.4 *Opinions des ménages sur la mobilité résidentielle au Sud-ouest ivoirien*

Autour d'un certain nombre de questions, nous avons décidé de recueillir les avis des ménages d'une part, et des populations en présence à la plage d'autre part, quant à leur perception de leurs lieux de résidence et de la plage. Il était surtout question de savoir ce que ces derniers pensent de leur espace de résidence relativement à la sécurité, la convivialité, l'ambiance collective, la situation économique, le climat, l'accessibilité, la cohabitation et l'environnement.

Les discours des différents acteurs qui entourent l'ensemble des perceptions permettent d'analyser à la fois qualitativement et quantitativement les motivations de la mobilité résidentielle. Du point de vue quantitatif, nous avons utilisé les différents types d'opinion selon les variables que nous avons précisés ci-haut.

Tableau 50 : Opinions des ménages sur la mobilité résidentielle

Variable d'opinions	Type d'opinion	Tabou %	Grand-Béréby %	San-Pédro %
Accessibilité	Positif	0,49	0,58	0,80
	Négatif	0,51	0,42	0,20
Convivialité	Positif	0,84	0,70	0,65
	Négatif	0,16	0,30	0,35
Qualité de l'environnement et de la nature	Positif	0,69	0,51	0,35
	Négatif	0,31	0,49	0,65
Ambiance	Positif	0,59	0,59	0,54
	Négatif	0,41	0,41	0,46
Économie	Positif	0,55	0,53	**0,91**
	Négatif	0,45	0,47	0,09
Sécurité	Positif	0,87	0,70	0,45
	Négatif	0,13	0,30	0,55
Climat	Positif	0,88	0,67	0,81
	Négatif	0,12	0,33	0,19
Cohabitation	Positif	0,85	0,79	0,46
	Négatif	0,15	0,21	0,54

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Le tableau restitue l'ensemble des opinions d'acteurs dans les différentes villes. À l'issue des travaux de terrain, nous avons collecté les informations sur différentes variables dans les différents quartiers. Le taux de significativité retenue est de 0,6 pour mesurer le ressenti des enquêtes en lien avec les huit variables, nous avons distingué deux types d'opinion (positif ou négatif). Pour la ville de Tabou, les enquêtes ont des opinions contrastées par rapport à l'accessibilité, l'ambiance et l'économie. À San-Pédro, les points négatifs soulignés sont la qualité de l'environnement. Les enquêtés n'ont pas une opinion tranchée quant à la cohabitation et à la sécurité. En revanche, le rapport à l'économie est très positif. Son score est de 0,91 sur 1, représentant 512 avis positifs sur 564. C'est le score le plus élevé au niveau des huit variables et des trois villes. À Grand-Béréby, les contrastes sont plutôt au niveau de la qualité de l'environnement, de l'économie, de l'ambiance et de l'accessibilité.

En observant de près les variables liées à la convivialité et à l'esprit convivial, les types d'opinion recueillis font penser que les échanges réciproques entre les résidents dans les quartiers ne sont toujours pas au bon fixe notamment dans les quartiers balnéaires. Ceci étant, nous nous sommes penchés sur les opinions qui touchent à la cohabitation pour en savoir plus sur les rapports entre les différents acteurs en présence dans les différents quartiers. Les opinions sur la cohabitation dont le tableau relève les quantités qui expriment une insatisfaction des ménages à San-Pédro semblent être liées à l'aspect cosmopolite des ménages, qui explique les diversités des usages et des pratiques. Mais cette potentielle insatisfaction est-elle le fruit d'un difficile voisinage dans les habitations ou d'une mauvaise ambiance collective dans les espaces de loisirs ?

Tous les ménages attestent de la bonne ambiance collective dans les quartiers de la ville. Cela confirme l'idée selon laquelle c'est la proximité entre habitants dans les quartiers qui pose problème. Le tableau 50 a permis aussi de montrer les opinions qui sont relatives à la qualité de l'environnement. Ce type d'opinions nous amène à affirmer que l'environnement est moins déterminant dans le choix de l'espace de résidence. Une large part des ménages pense que la qualité de l'environnement laisse à désirer. La mention « bon » se hissant au sommet des choix de réponse. Si ce facteur environnemental n'est pas très visible dans les motivations de la mobilité résidentielle. Cherchons à analyser celles qui s'articulent autour des indicateurs traitant de l'accessibilité.

La facilité à accéder aux différents quartiers, aux services qui sont présents et aux espaces de loisirs a été jugée déterminante par les résidants. Particulièrement, il s'agit des habitants des quartiers balnéaires où en général l'ensemble des infrastructures sont en bon état. Ce facteur constitue ainsi pour ces derniers un moteur de la mobilité résidentielle. À l'opposé, ce même facteur est perçu par d'autres habitants, notamment à Tabou comme un frein ou un obstacle. Et cela sans distinction de quartier, les ménages trouvent leurs différents quartiers difficilement accessibles. Ici, il faut comprendre que l'accessibilité fait intervenir l'accessibilité géographique (capacité à se déplacer facilement) et l'accessibilité socio-économique (capacité à avoir accès à des logements, des services ou certains espaces). Si l'accès facile au quartier est considéré pour d'autres comme un facteur important de la mobilité résidentielle, il faut souligner qu'à l'intérieur de cette opinion se loge la question économique.

La capacité à concevoir ou créer des activités économiques dont les opinions ont aussi fait l'objet de notre analyse révèle des opinions positives.

À la lecture du tableau, on note que ces espaces balnéaires ou littoraux, au sens large, présentent des potentialités pour la création d'activités économiques, peu importe le secteur. Ce faisant, à la question de savoir l'impact du climat sur les motivations des mouvements résidentiels et sur la volonté de création de certaines activités économiques. De l'examen du tableau, il ressort que le climat n'est pas un facteur limitant. Bien au contraire, il est favorable pour une installation des ménages. Mais aussi, il a facilité la création et le développement de certaines activités économiques comme la pêche, l'agriculture urbaine et bien d'autres activités dont l'évolution et le fonctionnement tiennent compte des conditions climatiques.

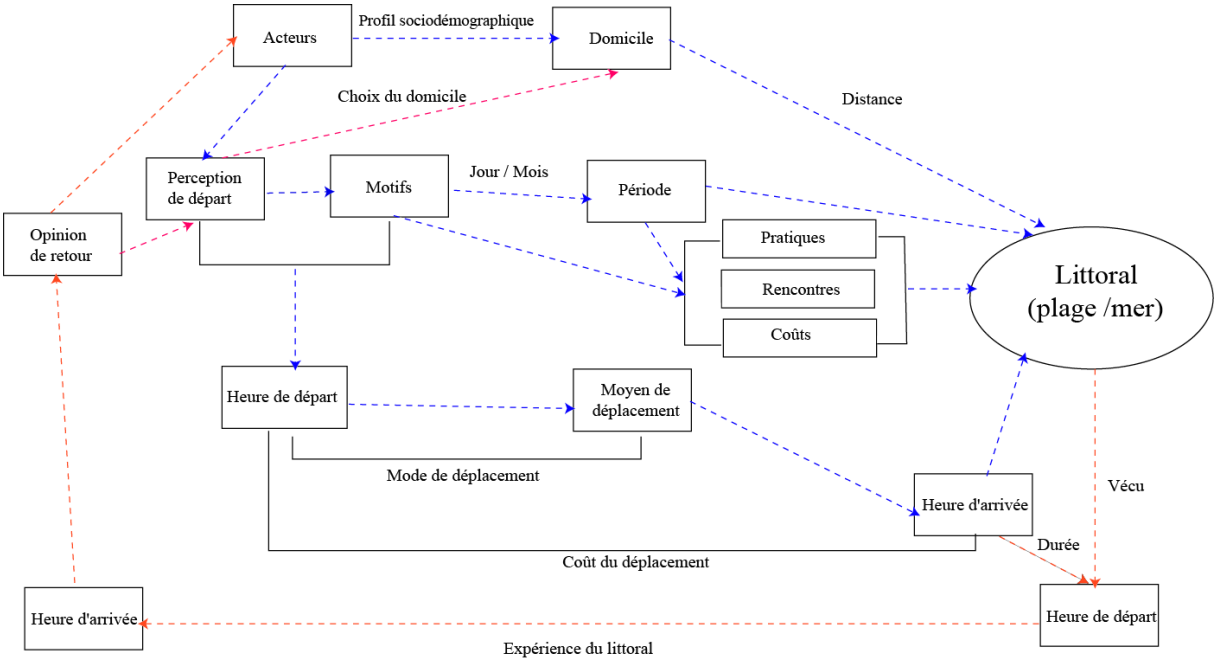
L'attractivité des quartiers balnéaires n'est plus à démontrer dans le cadre de la mobilité résidentielle comme nous l'avons déjà vu. Nous nous attellerons à montrer les caractéristiques de la mobilité pendulaire en milieu littoral.

5.3 Les mobilités pendulaires des ménages : le choix du littoral comme territoire de vie du quotidien

Jugé comme espace de loisirs par excellence par toutes les populations que nous avons trouvées lors du terrain, qu'elles soient de la haute classe sociale ou des classes inférieures, les bordures de la mer sont devenues des points stratégiques pour les mobilités quotidiennes et de loisirs. En effet, grâce à l'implantation récente des structures administratives (banque, services publics, etc.), de diverses activités récréatives, des hôtels, etc. Et en raison de l'émergence de nouveaux types de loisirs balnéaires, les formes de mobilités en direction du littoral et les différentes formes d'interactions avec la mer se sont diversifiées. Cette forme de mobilité est une entrée pour questionner à la fois l'activité de loisirs des populations locales et l'activité touristique dans la région, notamment sur les types de mouvements qu'elle induit. Tandis que le littoral continue d'attirer de nombreux touristes et une bonne masse de populations locales, les types de déplacements qu'il engendre selon les conditions socio-économiques et environnementales diffèrent. Ainsi, observer les mobilités pendulaires de loisirs, c'est jeter un regard sur les mécanismes de fonctionnement de l'économie touristique et des formes de structuration spatiale et sociale qu'elle contribue à créer.

Dans l'ensemble, les types de mobilités observées dans l'espace littoral de la région de San-Pédro sont portés par un certain nombre de facteurs. Et celles-ci ont un poids important dans la création de pratiques urbaines et d'usages qui en découlent.

Figure 30 : Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité pendulaire



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

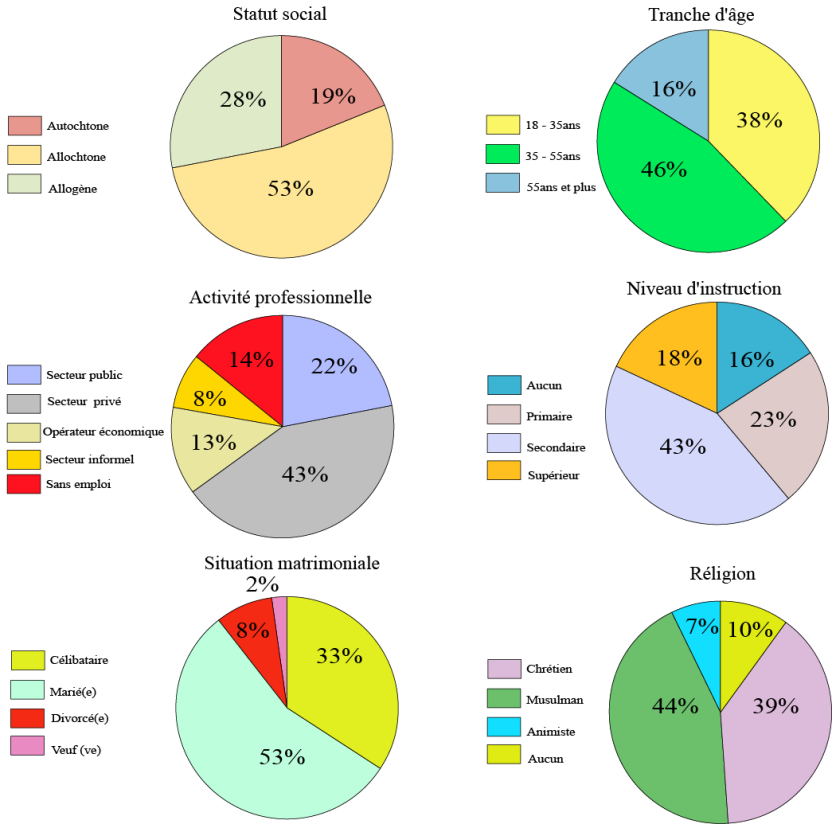
Les déplacements quotidiens ou mouvements pendulaires ou encore les navettes ont attrait à l'ensemble des mouvements ordinaires des populations. Elles permettent de définir les itinéraires de vie, les trajectoires, et le parcours des acteurs de la ville. Puis, elles favorisent la connaissance des rapports de ces derniers avec le littoral en faisant intervenir les dimensions temporelles de la mobilité quotidienne. Autrement, ce type de mobilité facilite l'analyse du vécu et des expériences personnelles et collectives des acteurs. Ce qui peut permettre de comprendre pourquoi certaines politiques publiques sont vouées à l'échec. Enfin, les mobilités dans un sens de quotidiennetés, en faisant intervenir des mobiles qui les commandent comme l'activité professionnelle ou la satisfaction des besoins vitaux permettent d'associer les variables mobilité et espaces à travers une réflexion cartographique. Ainsi, elle sera utile pour comprendre les heures de présence à la mer, et les contacts interpersonnels qui sont créés.

Du point de vue de la structure de la mobilité résidentielle, bien que le littoral soit un espace d'importante attraction, les mobilités des populations se caractérisent à travers plusieurs types de transports. Nous essayerons dans le prochain point de faire sortir ces différents types de la mobilité.

5.3.1 Le profil sociodémographique des populations présentes à la plage

Les éléments d'analyse dans ce point sont tournés vers la composition démographique des populations. À travers le profil de ces acteurs, il serait judicieux d'analyser les mobiles qui expliquent leur présence à la plage. Les mobilités quotidiennes à l'instar des mouvements résidentiels jouent un rôle structurant dans la construction du littoral et dans les pratiques de territorialisation qui les ont accompagnées. Les usages et les pratiques littorales qui se greffent à ces mobilités sont liés intrinsèquement au statut des acteurs. Cette série graphique a pour but de mettre en perspective le profil des populations de l'enquête.

Graphique 49: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans les villes de l'enquête



Source : *Enquête de terrain, 2023*

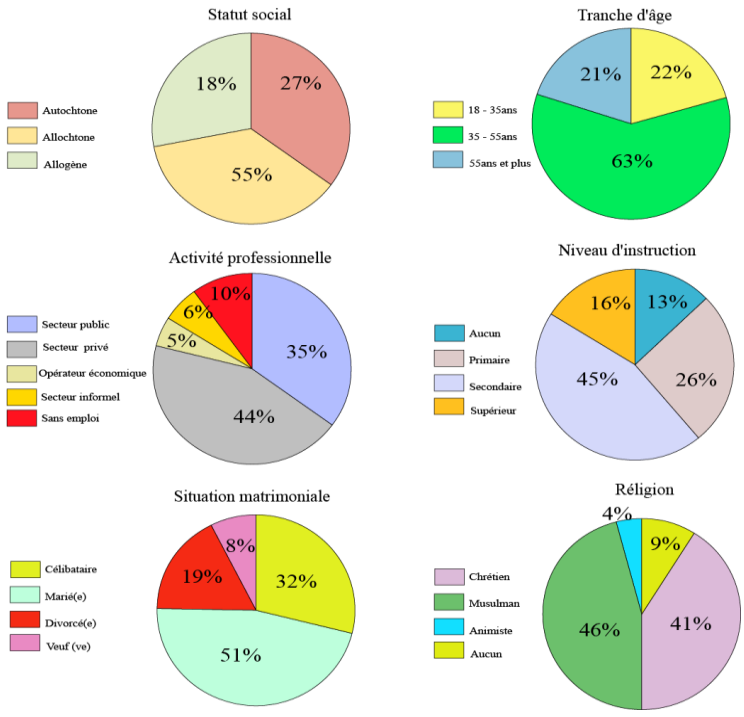
La structure démographique globale présente une population très jeune et allochtones dans l'ensemble. Une population dominée par la tranche d'âge de 35 – 55ans. Selon le statut matrimonial, ces populations en général sont des mariés. Même si le nombre des divorcés et des célibataires reste important. Le statut matrimonial reste très déterminant dans la fréquentation des plages, car il influence parfois les mobiles, les pratiques et les différentes dépenses des acteurs.

Mais aussi, il peut expliquer le nombre de personnes qui composent le ménage présent à la plage. Les enquêtes ont montré que les populations présentes à la plage ont un niveau d'instruction élevé, plus de 90 % de ces personnes savent lire et écrire. En outre, il convient de mentionner que les hommes sont les plus nombreux que les femmes dans la pratique de la mobilité quotidienne vers la plage. Du point de vue de la religion, ce sont les populations musulmanes qui prédominent. Ceux-ci précèdent les populations chrétiennes et animistes. Pour terminer l'analyse sur la structure socio-spatiale et la structure démographique, nous avons questionné le statut professionnel de ces populations dans la série statistique. Il en ressort que ce sont les acteurs du secteur privé, du secteur public et les opérateurs économiques qui sont majoritaires. Dans le panel d'effectif des enquêtés, la structure démographique des populations présentes à la plage, différentes selon la ville, c'est à point nommé que nous allons présenter la structure des acteurs à la plage dans les villes de l'enquête.

5.3.1.1 Tabou : Une population jeune, allochtone et autochtone

Dans la ville de Tabou, les populations allochtones et autochtones sont les plus représentées pour une tranche d'âge de 35 – 55ans. Quant à la situation matrimoniale, la majorité de cette population est mariée pour une religion principalement musulmane. Cette population est active dans le secteur privé et sait lire et écrire pour la majorité.

Graphique 50: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de Tabou



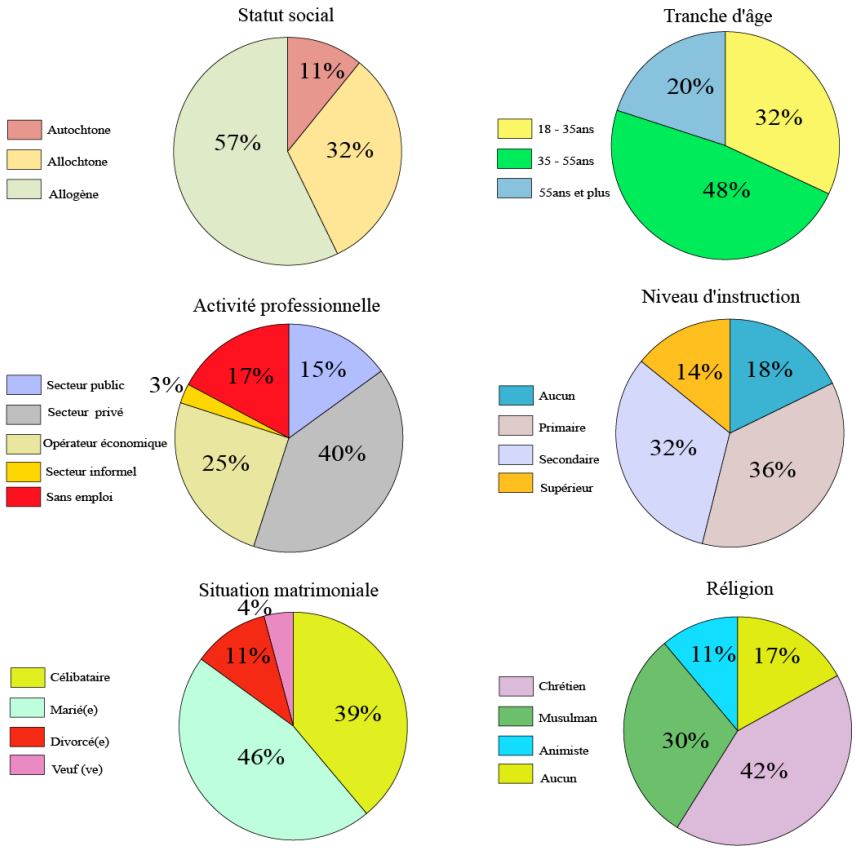
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les populations présentes à la plage de Grand-Béréby ont des caractéristiques légèrement différentes que celle de la ville de Tabou.

5.3.1.2 Grand-Béréby : Une population jeune et allogène

La population reste à dominante étrangère, notamment allogène. La plupart des acteurs du secteur privé ont une tranche d'âge 33 – 55ans. Sachant, lire et écrire, c'est une population mariée en majorité et dominée par la frange chrétienne.

Graphique 51: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de Grand-Béréby



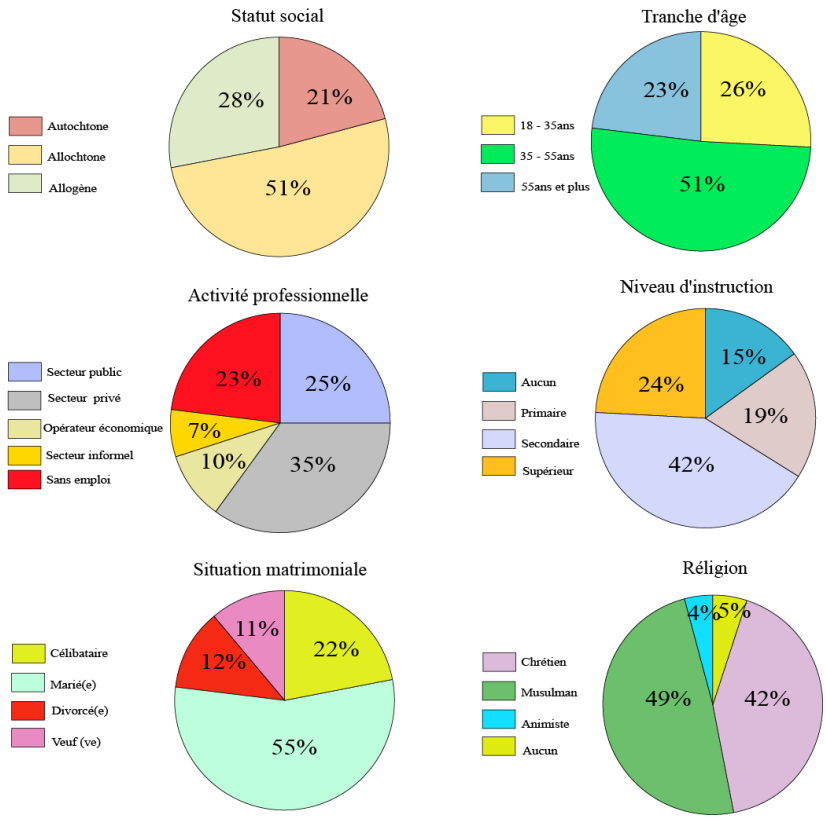
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les profils de populations dans la ville de San-Pédro, ne diffèrent pas des acteurs des villes de Tabou et Grand-Béréby. Ils reflètent plus une forte hétérogénéité.

5.3.1.3 San-Pédro : Une population hétérogène présente à la plage

L'ensemble des acteurs présents à la plage sont des allochtones qui sont précédés par les allogènes. Il s'agit également d'une population jeune dont la tranche d'âge oscille également entre 35-55ans. Principalement engagée dans le secteur public et privé, cette population est plus instruite et elle est majoritairement mariée et musulmane.

Graphique 52 : Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Après l'analyse de la structure démographique des acteurs. Il devient nécessaire que l'on interroge les éléments de la spatialité à savoir la distance entre lieu de résidence et la plage pour les enquêtés, les moyens et les modes de transports utilisés pour rallier la mer, le parcours de ces populations et les différentes trajectoires dans leur pratique de mobilités. Les données mobilisées sur la spatialité des déplacements quotidiens concernent dans cette section les populations que nous avons trouvées en bordure de mer. Nous avons interrogé leur lieu d'habitation, les modes de transport utilisés, et la durée de leurs différents trajets.

5.3.2 La plage : un espace fortement pratiqué par les populations locales

Dans cette section, nous analyserons les motifs de présence des populations à la plage et nous identifierons leurs quartiers d'habitation.

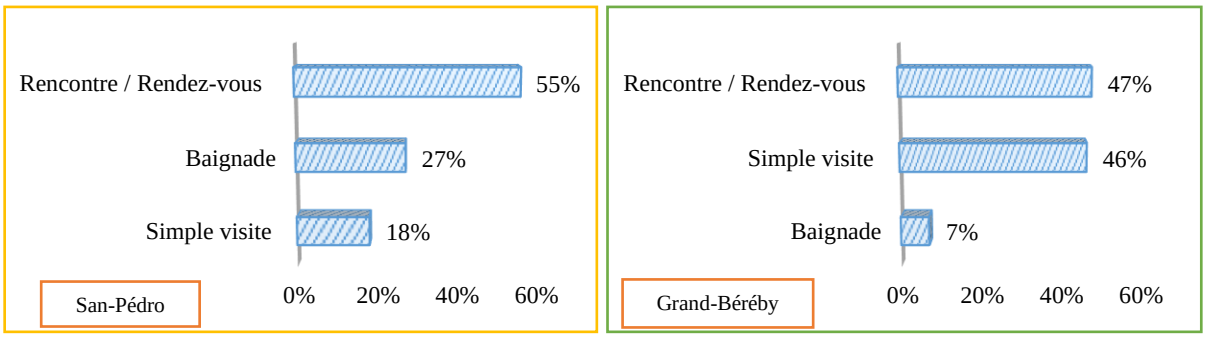
5.3.2.1 Motifs des déplacements à destination du littoral

Plusieurs motifs expliquent la forte présence des populations locales en bordure de mer.

5.3.2.1.1 San-Pédro et Grand-Béréby : Les rencontres et les loisirs comme motifs de présence à la plage

Plusieurs des personnes interrogées estiment que les plages demeurent actuellement les seuls espaces de détente ou de loisirs où elles peuvent accéder facilement pour se divertir ou se rencontrer pour des affaires. Ainsi, la distance à parcourir n'est plus forcément perçue comme une limite pour accéder au littoral. Cette situation peut se comprendre aussi dans un contexte où les restaurants et les espaces de loisirs comme les pleins airs ont été installés pour la plupart en bordure de plage. La série graphique suivante positionne quantitativement les différents motifs de présence à la plage selon les réponses données par les acteurs.

Graphique 53: Motifs des déplacements en direction de la plage dans les villes de San-Pédro et Grand-Béréby



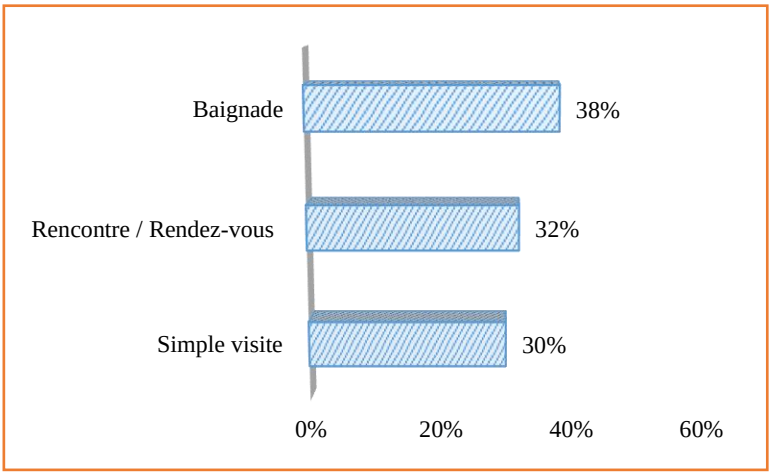
Source : *Enquête de terrain, 2023*

La lecture de la série graphique 53 a pour vocation de nous faire comprendre que les populations viennent pour rencontrer le plus souvent leurs amis à la plage. Certains rencontrent des collègues de travail. Tandis que d'autres se font de nouvelles connaissances. À Tabou, les mobilités pendulaires sont alimentées par d'autres facteurs à savoir les visites guidées et les baignades.

5.3.2.1.2 Des mobilités littorales présidées par la baignade et les visites guidées à Tabou

Les promenades et les sorties détentes sont considérablement les principaux mobiles de présence à la plage. La baignade, bien que mobiles considérés comme secondaires, reste très importante dans la ville de Tabou. Mieux, est le principal mobile à côté des séances photos ou d'autres mobiles tels que le repos qui sont évoqués par ces acteurs. Le graphique suivant illustre les différents mobiles de leurs importances.

Graphique 54 : Motifs des déplacements en direction de la plage dans la ville de Tabou



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Eu égard de ces données sur les facteurs de la mobilité quotidienne des populations vers le littoral, nous pouvons constater que cette forme de mobilité, est à la fois un processus qui explique les usages et les formes de territorialisation. Mais convient-il de préciser que la dimension temporelle et spatiale de ces déplacements demeure indéniable pour saisir les types de comportement et le rapport des acteurs avec la mer. C'est la raison pour laquelle nous allons mener une réflexion pour identifier les quartiers des acteurs en présence.

5.3.2.2 Quartiers de résidence des populations en présence à la plage

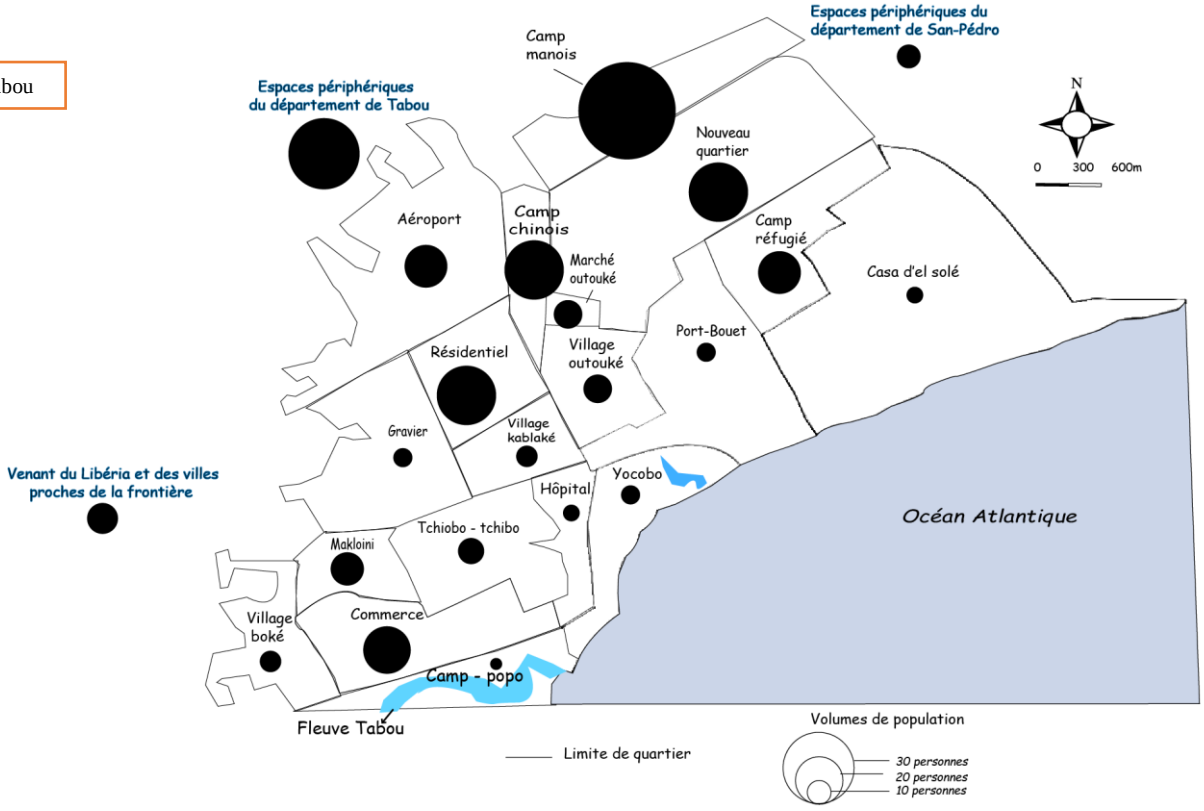
Avant de connaître les modalités de la temporalité de la mobilité quotidienne, en premier lieu nous avons identifié les quartiers de résidence des populations présentes à la plage.

5.3.2.2.1 Des populations issues des quartiers centraux et péricentraux Tabou et à San-Pédro

Dans les villes de Tabou et San-Pédro, en bon nombre, les populations proviennent des quartiers éloignés de la plage en occurrence des secteurs excentrés. Cette importance des populations du secteur balnéaire est visible sur les cartes suivantes.

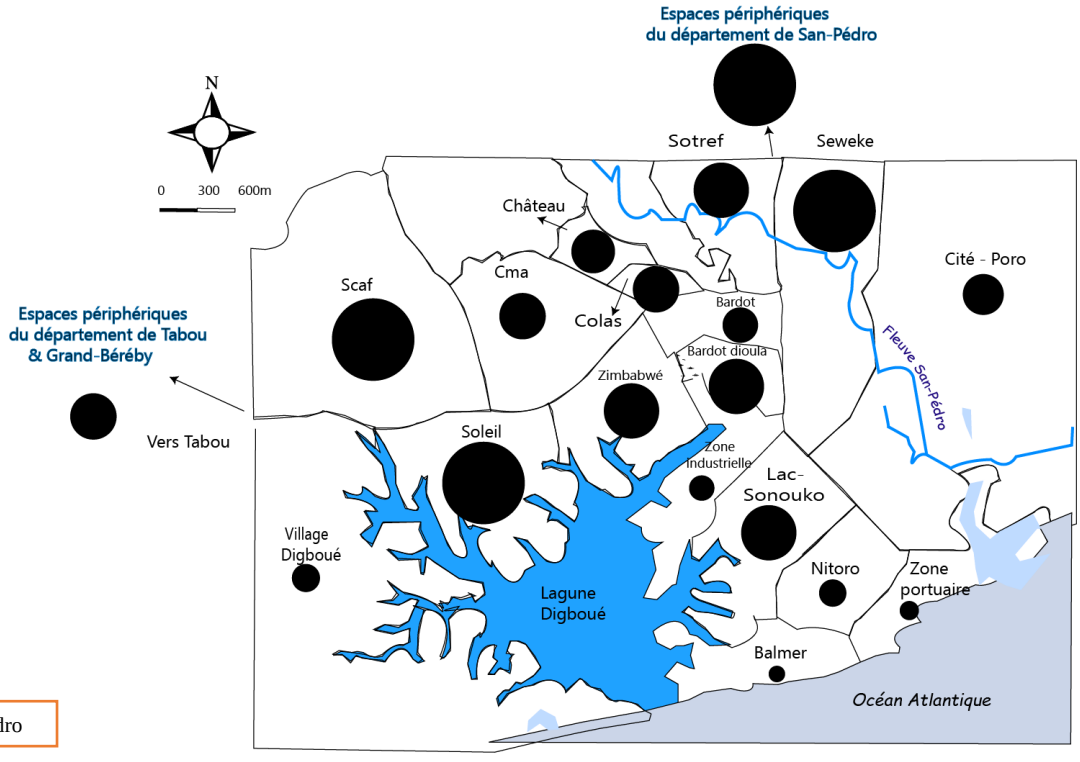
Carte 49: Provenance des populations présentes à la plage dans la ville de Tabou et San-Pédro

Tabou



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023



San-Pédro

Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

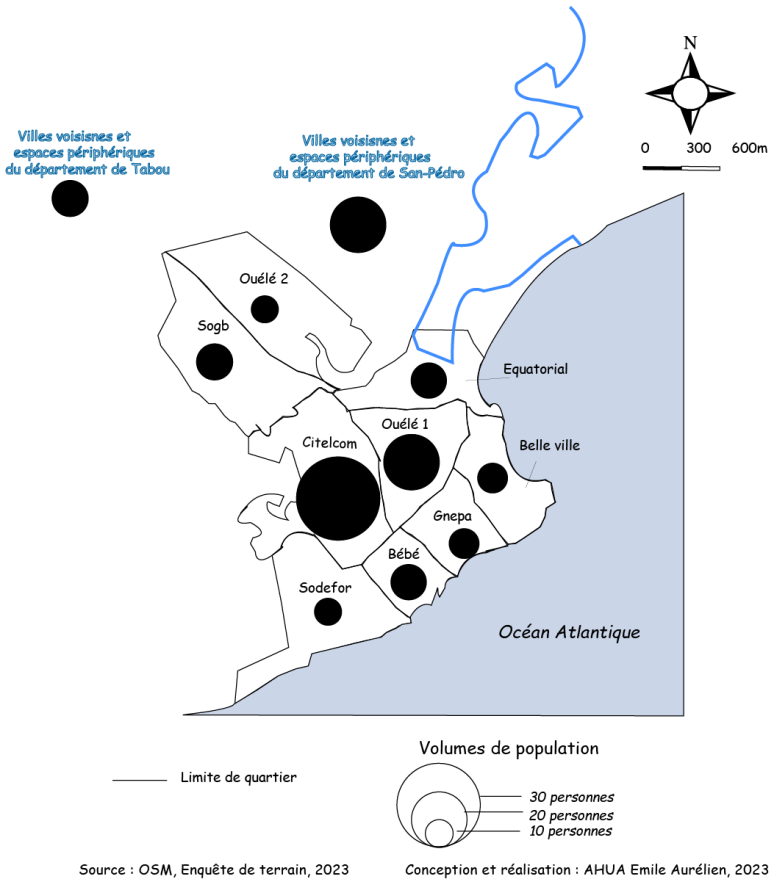
Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Cette localisation des acteurs permet de percevoir que les populations tendent à utiliser des modes ou des moyens de déplacement spécifiques pour rallier la plage. À Grand-Béréby la cartographie des acteurs en présence montre une autre tendance.

5.3.2.2.2 Des populations qui viennent des quartiers centraux et des villes avoisinantes à Grand-Béréby

Les populations qui fréquentent les bordures de la plage de Grand-Béréby, proviennent des villes voisines, souvent San-Pédro pour la plupart. Localement, pour celles qui résident dans la ville, elles habitent les quartiers centraux.

Carte 50: Provenance des populations présentes à la plage dans la ville de Grand-Béréby



Après avoir identifié les quartiers d'origine des acteurs en présence, nous sommes en droit de nous pencher sur la dimension temporelle de la mobilité pendulaire en destination de la plage.

5.3.3 Aspects temporels de la présence à la plage des populations

La dimension temporelle de la mobilité quotidienne est composée du nombre de fois que les acteurs se présentent à la plage, de la durée de leur présence sur le site et de la durée de leur trajet plage-domicile ou domicile - plage.

5.3.3.1 Fréquences de la présence des populations à la plage

Dans cette section, nous avons cherché à savoir le nombre de fois que les ménages partent à la plage et la durée de leur présence. À Tabou, les fréquences de présence restent différentes de San-Pédro et Grand-Béréby. Selon le tableau 51, nous pouvons constater que les populations dans les villes de Grand-Béréby et San-Pédro se rendent à la plage les week-ends contre les jours ouvrables à Tabou.

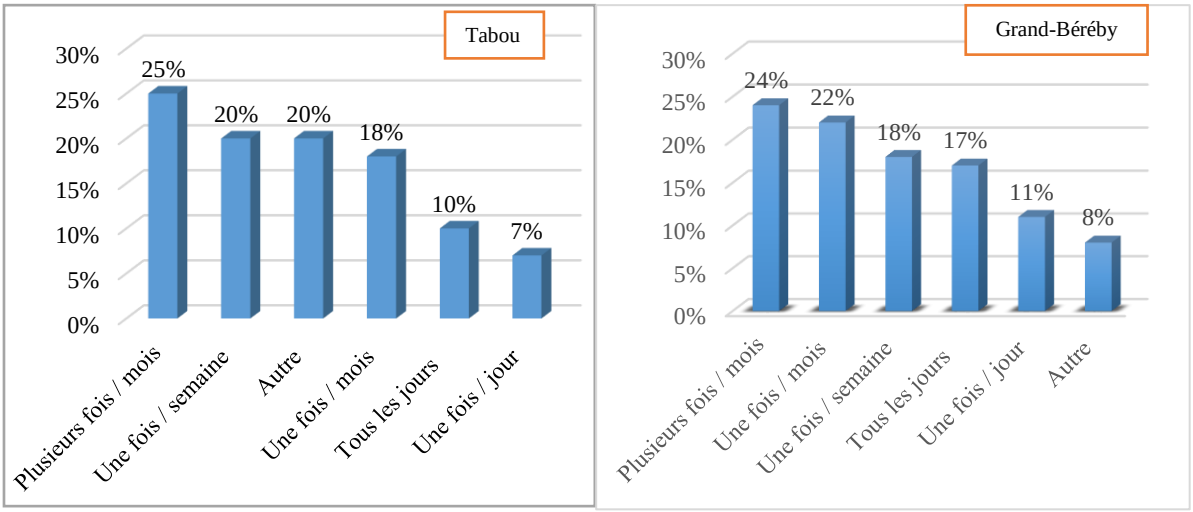
Tableau 51: Périodes de fréquentation de la plage dans les différentes villes

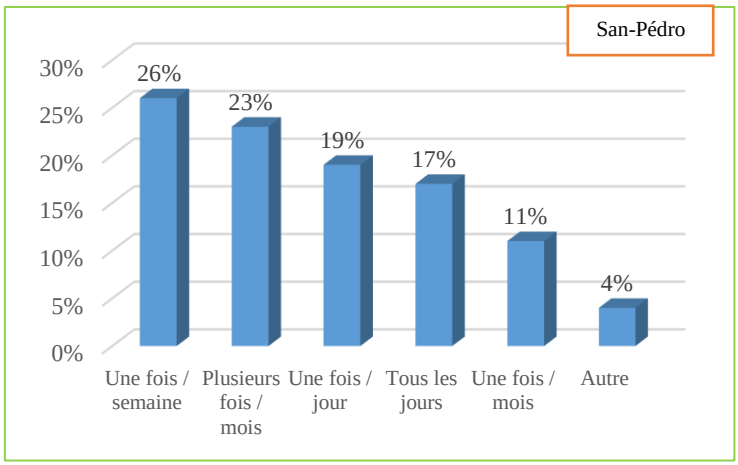
Période de forte fréquentation	Tabou	Grand-Béréby	San-Pédro
Jours ouvrables	22 %	57 %	60 %
Week-end	78 %	43 %	40 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Dans la série graphique 55, les taux de fréquentation des populations à la plage sont présentés selon les villes. Les populations pour la plupart, selon ces données, vont plusieurs fois à la plage dans le mois. À leur suite se positionnent ceux qui affirment partir au moins une fois par semaine. Enfin, une bonne part mentionne leur présence au moins une fois dans le mois. Ces tendances achèvent de convaincre que les populations pour une large part fréquentent quotidiennement les bordures des mers.

Graphique 55: Fréquences des présences des populations à la plage à Tabou et à Grand-Béréby





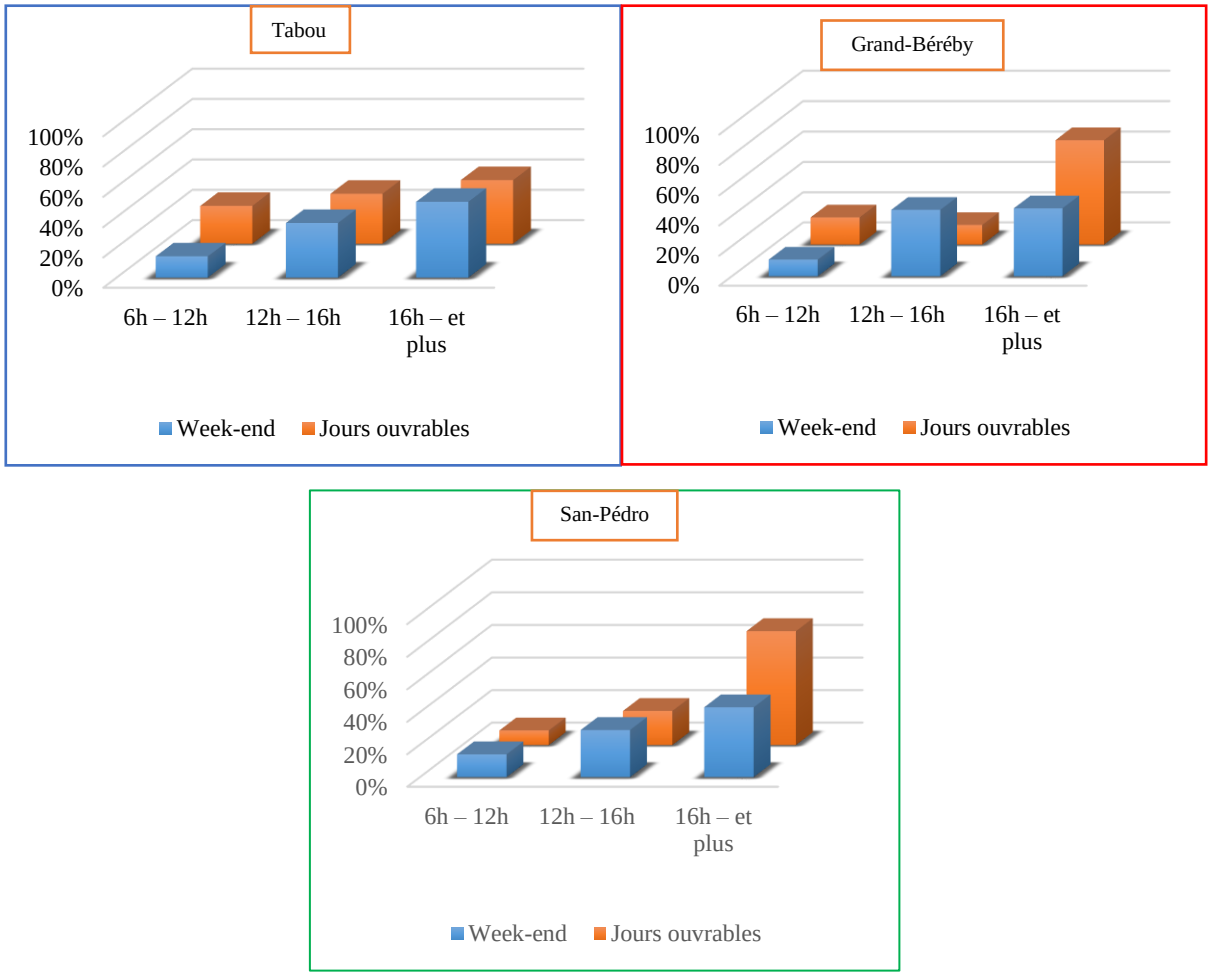
Source : *Enquête de terrain, 2023*

La proximité ou l'éloignement à la mer peut expliquer le nombre de présences ou le taux de fréquentation. Il en est de même pour les mobiles qui commandent ces déplacements. Parmi les différentes fréquences de présence à la plage enregistrées, nous pouvons noter que les populations qui s'y rendent en masse plusieurs fois dans le mois sont celles qui sont issues des quartiers excentrés. Dans le prochain point, il s'agira pour nous de nous focaliser sur les durées de présence à la plage.

5.3.3.2 Plages horaires de présence à la mer ou à la plage

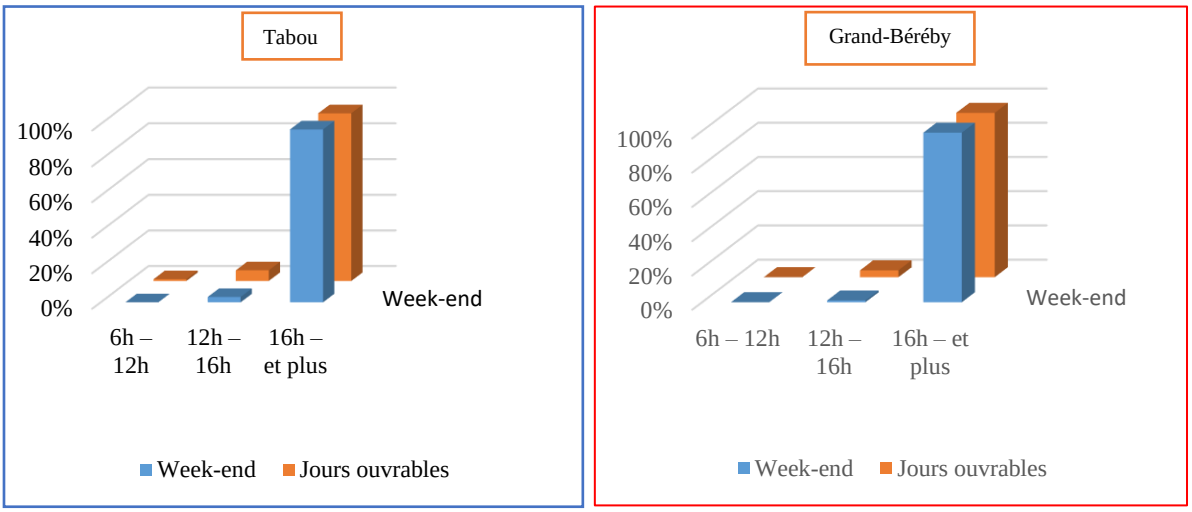
S'agissant de la durée de présence à la plage, elle prend en compte l'heure d'arrivée à la plage et l'heure de départ. Sur cette base, trois planches horaires sont proposées à savoir le matin, l'après-midi et le soir. Globalement, en fonction des heures que les différents acteurs ont mentionnées sur leurs arrivées et départs, nous avons construit les graphiques suivants.

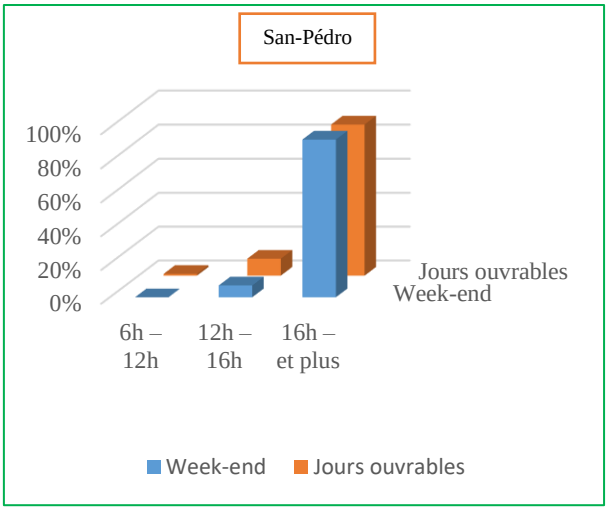
Graphique 56: Heures d'arrivée à la plage des populations



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Graphique 57: Heures de départ au domicile des populations





Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces graphiques permettent de noter que les populations se rendent à la plage les après-midi et regagnent leur domicile dans la soirée. Même si le climat (chaleur) est souvent évoqué en premier plan pour justifier cette plage horaire pour les heures de départ à la plage, une articulation des heures de départ selon les quartiers nous amène à affirmer que la distance explique aussi cet aspect temporel. Les heures de départ sont pour les 95 % dans la soirée à partir de 18h jusqu'à 22 h pour d'autres. Le coucher du soleil, la difficulté à obtenir un moyen de transport rapide à ces heures, la montée de la marée, et la sécurité sont autant de facteurs qui nous ont été communiqués relativement aux heures de départ pour le domicile.

De manière spécifique, si nous revenons attentivement sur les graphiques 56 et 57 et les dires des interrogés, nous observons que certaines populations pratiquent la plage de la nuit. Ces derniers durant leur présence à la plage s'installent dans les hôtels ou les espaces balnéaires de proximité où ils y trouvent de la nourriture et des dortoirs agréables. L'ensemble des éléments qui précèdent ces pratiques traduisent la facile accessibilité à la plage, mais surtout confirment que les mobilités quotidiennes vers ces espaces sont très fonctionnelles. Au demeurant, il devient décisif de mener une réflexion dans les prochains points sur le vécu et les pratiques des acteurs à la plage. Mais surtout sur l'organisation des déplacements.

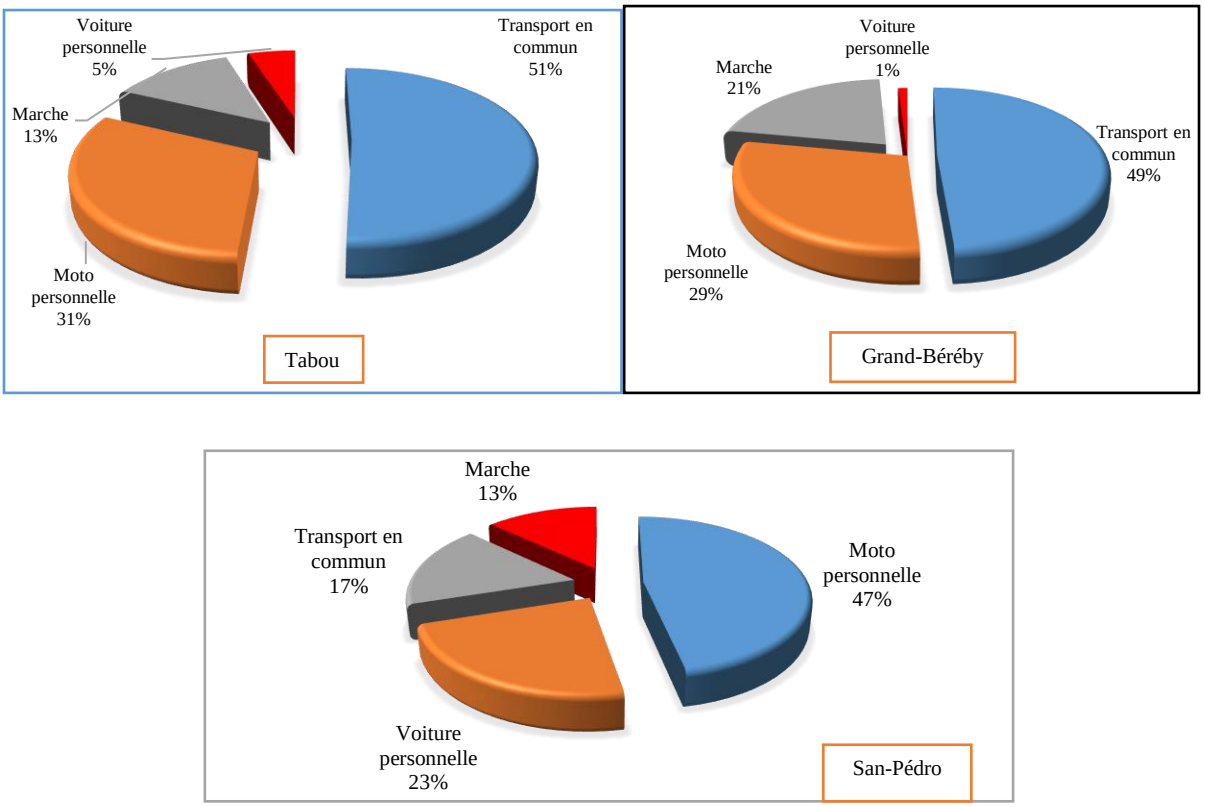
5.3.4 Organisations des déplacements vers la plage

Cette partie de l'analyse prend en compte l'angle social et temporel de la mobilité pendulaire.

5.3.4.1 Les moyens de déplacement utilisés pour effectuer les mobilités domicile - plage

Les modes et les moyens de transport utilisés pour rallier la plage ont été appréhendés par différentes formules ; les populations utilisent soit la marche à pied, soit les transports en commun ou les transports personnels (moto, véhicule).

Graphique 58: Moyens de déplacement utilisés par les populations lors de leur départ à la plage



Source : *Enquête de terrain, 2023*

La série graphique 58 révèle que la marche à pied et les transports en commun sont les principaux modes de transport. À Tabou et à Grand-Béréby, les engins roulants (taxi commun, tricycle, moto-taxi, etc.) sont les modes de transport les plus répandus lors des déplacements vers la plage.

Photo 46 : Moyens de transport en commun dans les villes de Grand-Béreby et Tabou

Prise de vue : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

À San-Pédro, les motocyclettes et la voiture demeurent les principaux moyens de transport auxquels les populations ont recours. La distance géographique et la durée du trajet dans ces villes feront ainsi l'objet de notre prochaine rubrique d'analyse.

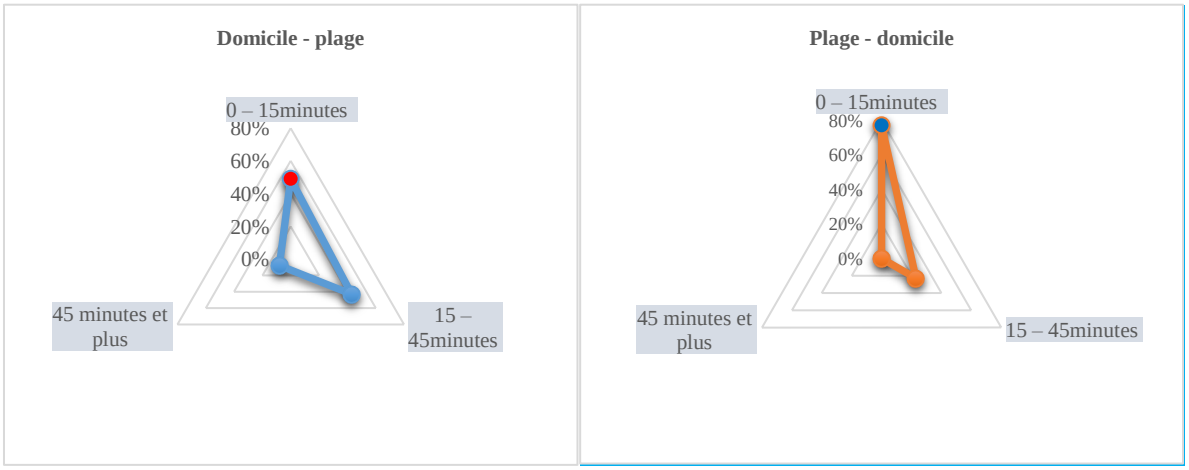
5.3.4.2 Durée du trajet plage – domicile ou domicile – plage

Pour parler des trajets, nous avons considéré les heures de déplacements et les moyens utilisés qui peuvent expliquer en l'état les différents trajets.

5.3.4.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des trajets courts entre le domicile et la plage

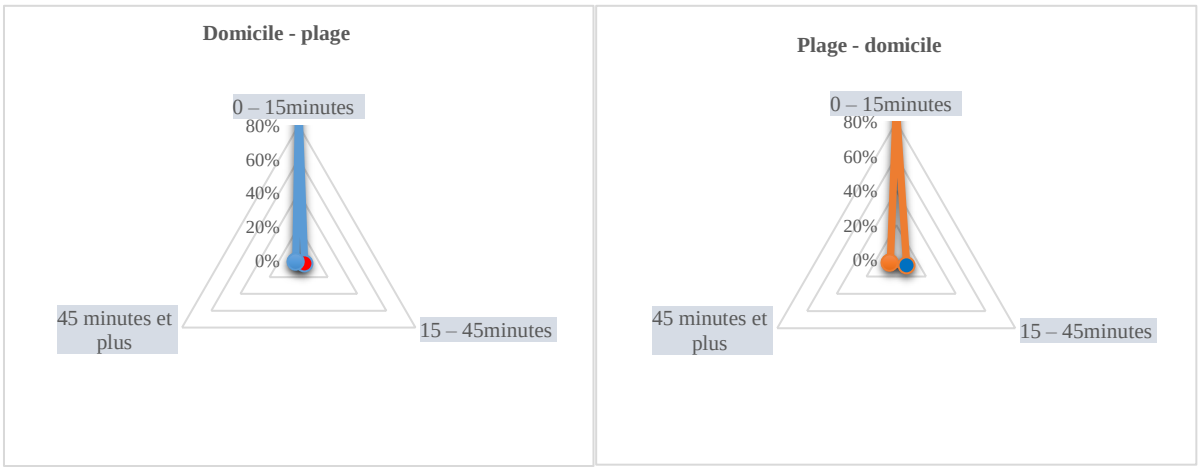
Les graphiques 59 et 60 présentent les durées des trajets entre le domicile et la plage dans les villes de Tabou et Grand-Béréby. Les différents trajets effectués par les populations qui se rendent à la plage dans la ville de Tabou se logent dans le canevas de 15minutes et moins. Par ailleurs, il est important de préciser que les conditions de retour (nombre de clients, vitesse, etc.) du trajet aller et du retour présentent parfois des différences.

Graphique 59: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de Tabou



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Graphique 60: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

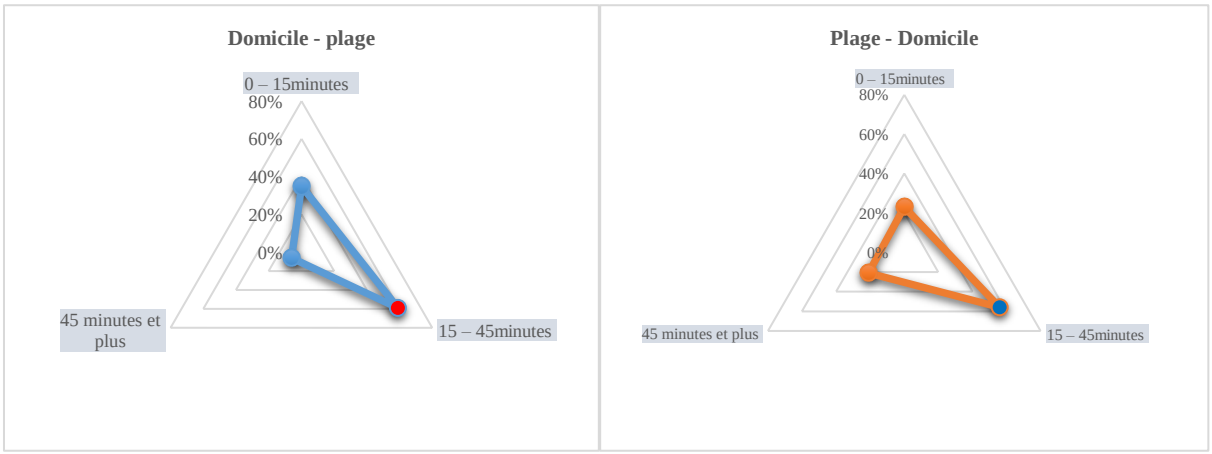
En tout état de cause, il faut remarquer qu'en raison des distances, les trajets à Tabou et Grand-Béréby sont très courts par rapport à San-Pédro.

5.3.4.2.2 San-Pédro : des trajets plutôt longs

La durée du trajet plage – maison n'excède pas les 45minutes pour l'ensemble de la population. Mais elle dépasse largement les 15minutes contrairement aux deux premières villes. Toutefois, seules les populations qui effectuent le trajet à pied rallient la plage à plus de 45 minutes.

L'analyse des trajectoires temporelles permet de faire apparaître à nouveau les modes de déplacements utilisés des populations soit par correspondance (utilisation de deux taxis) ou sous la forme de déplacement direct pour rallier la plage. Le présent graphique met en lumière la répartition de la durée du trajet plage-maison des différents enquêtés dans la ville de San-Pédro.

Graphique 61: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les trajectoires liées aux mobilités quotidiennes des populations sont fortement différenciées. Les différents graphiques analysés permettent de faire ressortir les lignes de force qui expriment ces différenciations. Il apparaît que les mobilités pendulaires se structurent autour de spécificités dont la caractéristique dépend de la distance au littoral, du mode de transport et de la durée des déplacements.

5.3.5 Consommations, vécus et dépenses des acteurs à la plage

Ce point consiste à connaître le vécu et les pratiques des acteurs à travers les consommations d'aliments ou de produits. Il s'agit de savoir si ces produits consommés par les acteurs à la plage ont été emportés ou achetés sur place. Aussi, il est question de connaître les autres types de produits achetés tout en menant un regard sur les différentes grilles de dépenses.

5.3.5.1 Le vécu des acteurs et les différentes consommations : des contrastes observés

À partir des réponses des enquêtés sur la question de savoir la provenance des aliments consommés ou des produits à leurs dispositions, 76 % d'entre eux affirment avoir acheté sur place. Ces populations parfois en famille ou en groupe achètent divers types de produits que proposent les différents types de commerçants présents en bordure de mer.

Sur les photos (Planche 18), nous pouvons observer des populations en train de consommer des produits achetés sur place.

Planche 18 : Consommations d'alcools et de boissons au bord de la plage

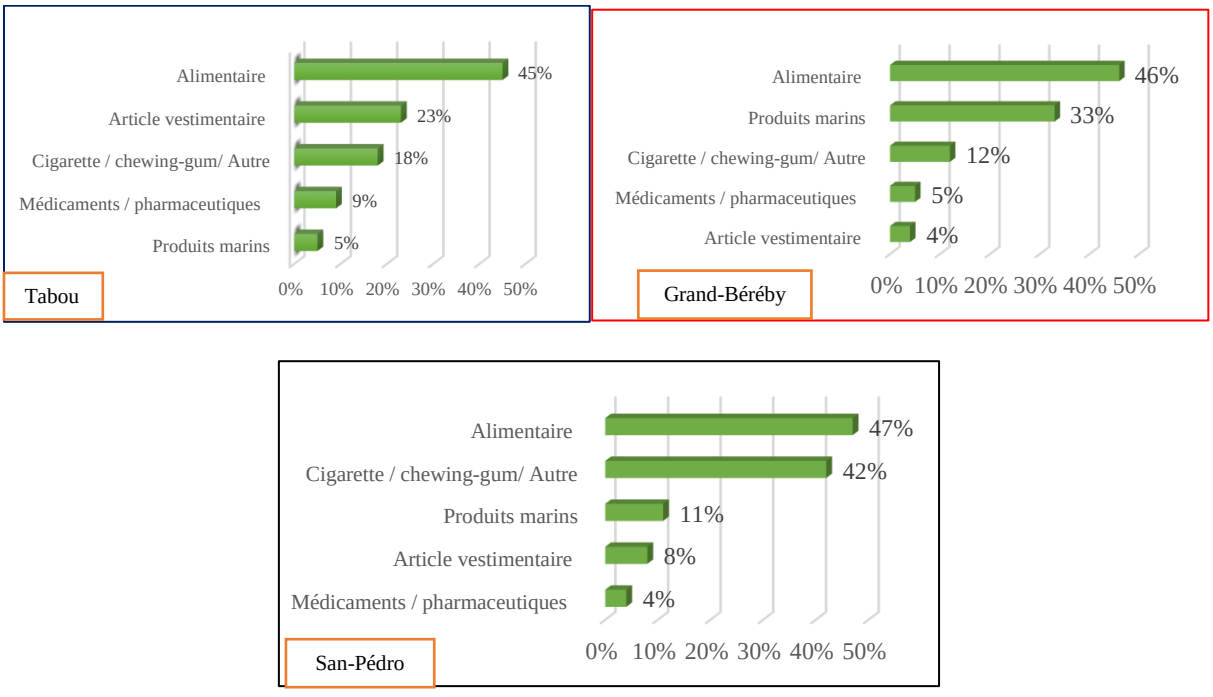
Photo 47 : Retrouvailles lors des festivités de Pâques

Photo 48 : Retrouvailles lors des festivités de fins d'années

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien et Clovis Kakou, 2022*

Les différentes dépenses ne sont pas uniquement destinées aux aliments. En parallèle, d'autres types de produits sont achetés sur place. Ainsi, les réponses collectées sur les différents produits achetés étant à la plage nous ont amenés à produire les graphiques suivants.

Graphique 62: Les types de produits achetés à la plage dans les villes de l'étude



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Visiblement, les populations, en dehors de la nourriture, achètent d'autres types de produits. Il s'agit, entre autres, des produits vestimentaires et des médicaments de la pharmacopée locale proposés par certains vendeurs informels et de fortunes. Pour les populations, leurs motivations d'achat de ces produits s'expliquent du fait qu'ils sont vendus parfois à moindre coûts contrairement à la nourriture. D'autres sont plutôt concentrés sur l'achat d'autres produits tels que la cigarette, les chewing-gums, etc. L'achat de produits cosmétiques se hisse au plus bas de l'échelle des produits achetés. Sur la base de ce type d'achats nous nous plongeons sur l'analyse des grilles de dépenses des populations lors de leur présence à la plage.

5.3.5.2 Les dépenses des acteurs

L'analyse des dépenses effectuées par les populations est un outil qui permet de comprendre le poids économique. Les différents tableaux utilisés dans notre démonstration visent à mettre en lumière la grille de dépenses des populations. Ceux-ci, lors de leur mouvement, dépensent en général plus de 10.000 FCFA. Ces dépenses sont assignées pour l'achat de carburant, le paiement des frais de parking, de la nourriture à emporter à la plage ou bien d'autres produits. Pour d'autres ces dépenses sont consacrées uniquement pour le paiement du transport.

Tableau 52 : Coûts de dépenses des populations à Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro

Tabou			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 10.000 FCFA		82 %	
10.000 – 20.000 FCFA		14 %	
20.000 et plus		4 %	
Consommation à la plage		**Transport aller et retour**	
0 – 5000 FCFA	91 %	0 – 1000 FCFA	36 %
5.000 – 10.000 FCFA	9 %	1.000 – 5.000 FCFA	45 %
10.000 et plus	-	5.000 et plus	19 %

Grand-Béréby			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 10.000 FCFA		20 %	
10.000 – 20.000 FCFA		29 %	
20.000 et plus		51 %	
Consommation à la plage		**Transport aller et retour**	
0 – 5000 FCFA	29 %	0 – 1000 FCFA	48 %
5.000 – 10.000 FCFA	27 %	1.000 – 5.000 FCFA	17 %
10.000 et plus	44 %	5.000 et plus	35 %

San-Pédro			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 10.000 FCFA		13 %	
10.000 – 20.000 FCFA		66 %	
20.000 et plus		21 %	
Consommation à la plage		**Transport aller et retour**	
0 – 5000 FCFA	21 %	0 – 1000 FCFA	13 %
5.000 – 10.000 FCFA	62 %	1.000 – 5.000 FCFA	64 %
10.000 et plus	17 %	5.000 et plus	23 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les dépenses d'acteurs lors de la mobilité quotidienne à la plage permettent d'éclairer certains pans importants des pratiques des populations. C'est pourquoi l'analyse des opinions de ces derniers s'est avérée judicieuse.

5.3.6 Opinions et perceptions des populations présentes à la plage

Ce type d'opinion est celle issue des interrogatoires auprès des populations présentes en bordures en plage. Nous avons cherché à savoir si ces derniers souhaitent dans un futur proche ou lointain habiter auprès de la plage. Dans le tableau suivant, les différentes réponses de ces populations sont marquées. Des réponses obtenues et présentées dans le tableau 53, il convient de noter que presque toutes les populations présentes qui résident loin du littoral ambitionnent d'habiter près de la mer. Les raisons qui sous-tendent à expliquer cette volonté de rapprochement de la mer sont l'aménité et le caractère luxueux des quartiers balnéaires.

Tableau 53 : Opinions des populations locales sur la mobilité pendulaire

Variable d'opinions	Type d'opinion	Tabou %	Grand-Béréby %	San-Pédro %
Accessibilité	Positif	0,32	0,67	0,74
	Négatif	0,68	0,33	0,26
Convivialité	Positif	0,59	0,66	0,79
	Négatif	0,41	0,34	0,21
Qualité de l'environnement et de la nature	Positif	0,73	0,61	0,43
	Négatif	0,27	0,39	0,57
Ambiance	Positif	0,41	0,64	0,79
	Négatif	0,59	0,36	0,21
Économie	Positif	0,36	0,79	0,60
	Négatif	0,64	0,21	0,40
Sécurité	Positif	0,41	**0,82**	0,56
	Négatif	0,59	0,18	0,44
Climat	Positif	0,68	0,86	0,58
	Négatif	0,32	0,14	0,42
Cohabitation	Positif	0,86	0,68	0,54
	Négatif	0,14	0,32	0,46

Source : *Enquête de terrain, 2023*

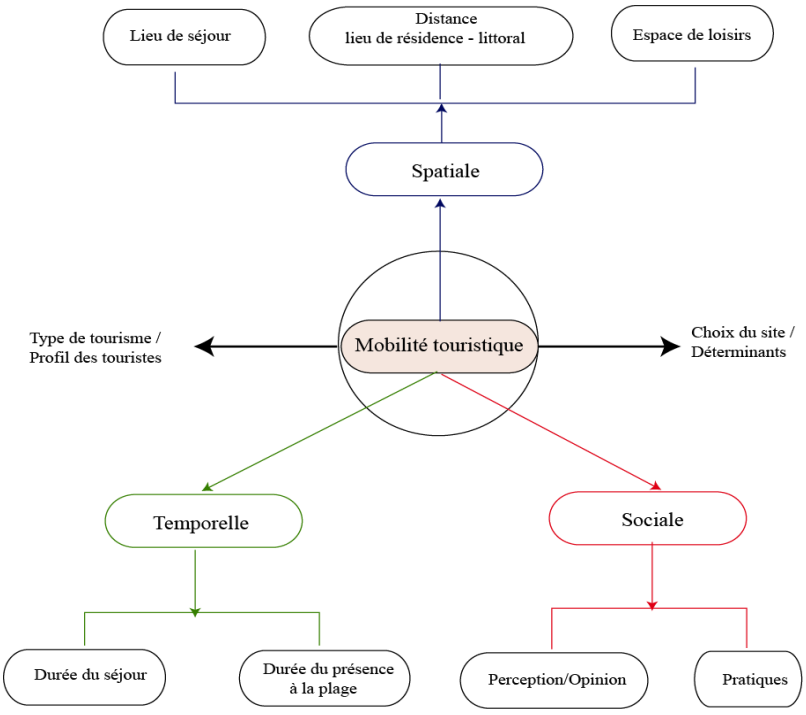
Les discours de ce type de population qui entretiennent un rapport aussi important avec le littoral nous a permis de savoir que les quartiers au-delà de leur attractivité connaissent des opinions et des perceptions positives tant au niveau du paysage immobilier que de l'aspect naturel et environnemental. Excepté la ville de San-Pédro où il y a plus de contrastes, les opinions sont très positives, notamment pour l'aspect sécurité dans la ville de Grand-Béréby. Dans notre prochaine réflexion, il sera question pour nous d'étudier la mobilité touristique.

5.4 Les mobilités touristiques : le choix du littoral comme espace de loisirs ou de détente

Face aux mouvements de loisirs qui croissent ; nous utiliserons différentes approches pour étudier les mobilités touristiques. D'une part, l'approche socio-spatiale pour comprendre les choix des destinations. D'autre part, l'approche spatio-temporelle et économique pour comprendre les pratiques de loisirs (séjour, durée, dépenses, etc.).

La première question que l'on se pose naturellement dans l'analyse de la mobilité touristique, c'est l'activité des touristes. Les acteurs que nous avons trouvés sur les sites touristiques sont en général les touristes européens. Ceux-ci précèdent les touristes en provenance de l'Asie et de l'Afrique sous-régionale (Afrique de l'Ouest).

Figure 31: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité touristique



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Pour rappel, l'ensemble des touristes présents, selon le genre, est légèrement dominé par les hommes avec plus de 88 % des acteurs. Selon la tranche d'âge, nous avons ici des touristes plutôt jeunes dont la tranche d'âge varie entre 45 et 65ans (pour plus de 51 %).

Derrière l'identité des touristes que nous venons de faire ressortir, le prochain axe consistera à analyser les facteurs qui entrent en jeu dans le choix des villes littorales du Sud-ouest ivoirien comme destination touristique. Cela en sera de même pour les temporalités.

5.4.1 Aspects temporels de la mobilité touristique

L'analyse des temporalités liées à la fréquentation des sites touristiques est un premier indicateur qui facilite la connaissance de la durée des mobilités touristiques et des implications qui en découlent. Aussi, l'étude des fréquences de présence et des durées de séjours sous la forme des caractéristiques de la mobilité touristique permet d'envisager des perspectives dans les activités de loisirs au rapport avec la durée des acteurs. Ce sont ces différents points que nous allons développer dans l'approche de la temporalité.

5.4.1.1 Fréquences de la présence des touristes et plages horaires à la mer

Le recueil des données sur le séjour des touristes est relatif au nombre de fréquentations des plages, les heures d'arrivée, de départ et la période de présence sur ces sites. Se basant sur la série graphique 63, il est indiqué le nombre de fois que les touristes se rendent à la plage.

Graphique 63: Taux de fréquentation des touristes

Source : *Enquête de terrain, 2023*

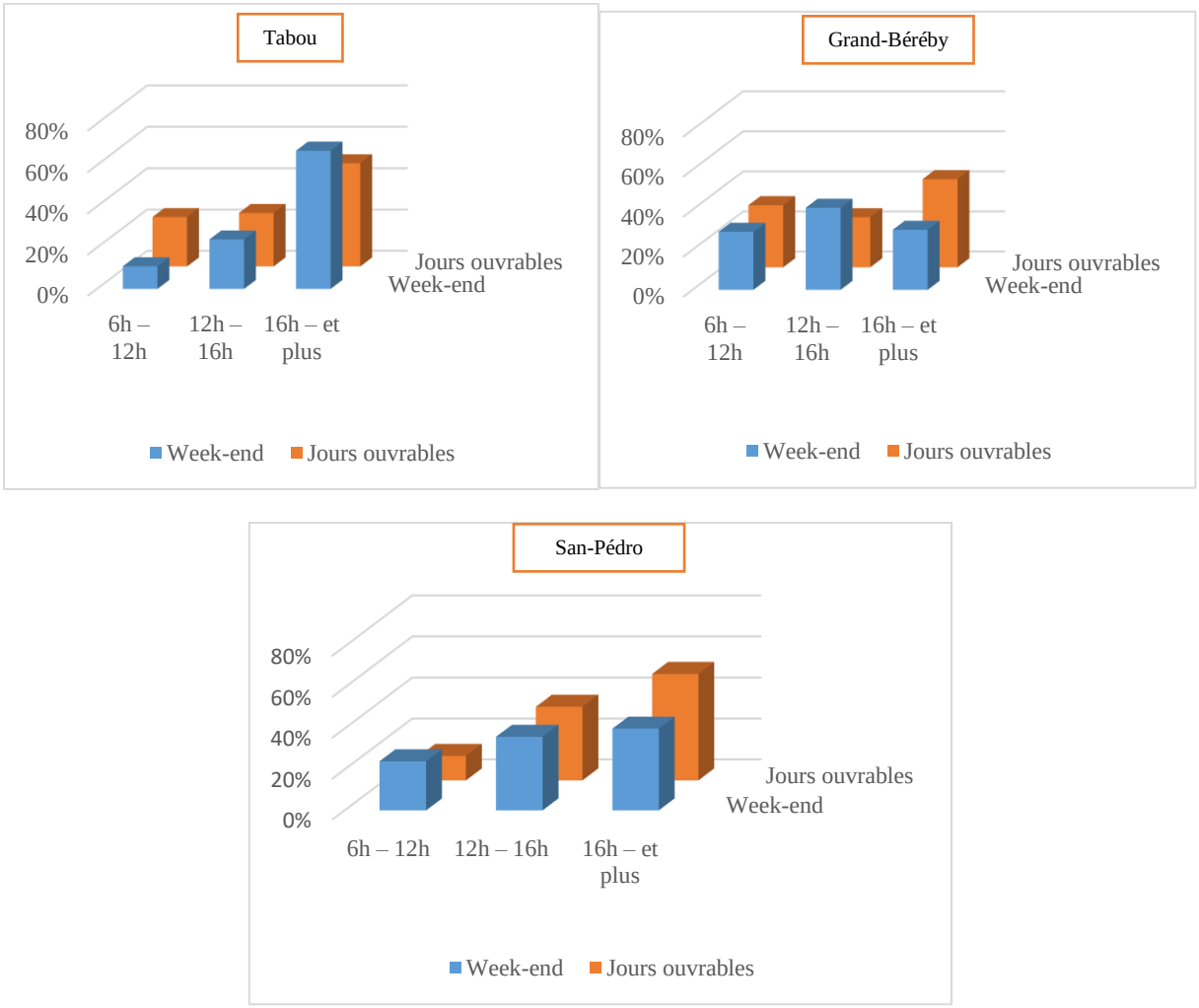
La ville de Grand-Béréby, arrive à mobiliser des touristes qui sont présents tous les jours à la plage tandis qu'à San-Pédro et à Tabou, ce sont des touristes présents plusieurs fois par jours ou par mois.

Si nous allons dans les détails, les touristes précisent leurs préférences relativement aux différentes périodes de leur pratique de loisirs. Ceux-ci nous ont indiqué leur plage horaire relative à leur présence sur les sites.

5.4.1.2 Plages horaires de présence des touristes à la plage

Pour s'imprégner des plages horaires qui concernent les heures d'arrivée et de départ à la plage, nous avons fait recours à la série graphique 64.

Graphique 64: Plages horaires de présence à la plage des touristes



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces données issues des graphiques révèlent que les touristes accèdent à la plage dans l'après-midi et retournent dans leur espace d'hébergement la soirée. En ce qui concerne la durée de présence, les touristes en moyenne viennent pour des séjours parfois mensuels pour 73 %, trimestriels pour 23 % ou hebdomadaires pour 4 %. En analysant les graphiques, les jours ouvrables restent les plus prisés par rapport aux week-ends. Selon leurs explications, les jours ouvrables, il y a moins de monde et donc le facile accès à la plage favorise leurs pratiques de loisirs (natation, volley-ball, ski, etc.).

À partir des informations obtenues, nous voyons que les promenades et les séances photos pour la découverte, le ski et la baignade sont les principales activités de loisirs. Cela traduit la diversité des pratiques de loisirs. Par ailleurs, les pratiques littorales autour du tourisme sont alimentées par un certain nombre d'organisations pratiques relatives aux déplacements des touristes, qui en l'état constitue des sources de contraintes et de ralentissement des mobilités liées aux tourismes.

5.4.2 Du domicile au littoral et du littoral au domicile : Quelle organisation ?

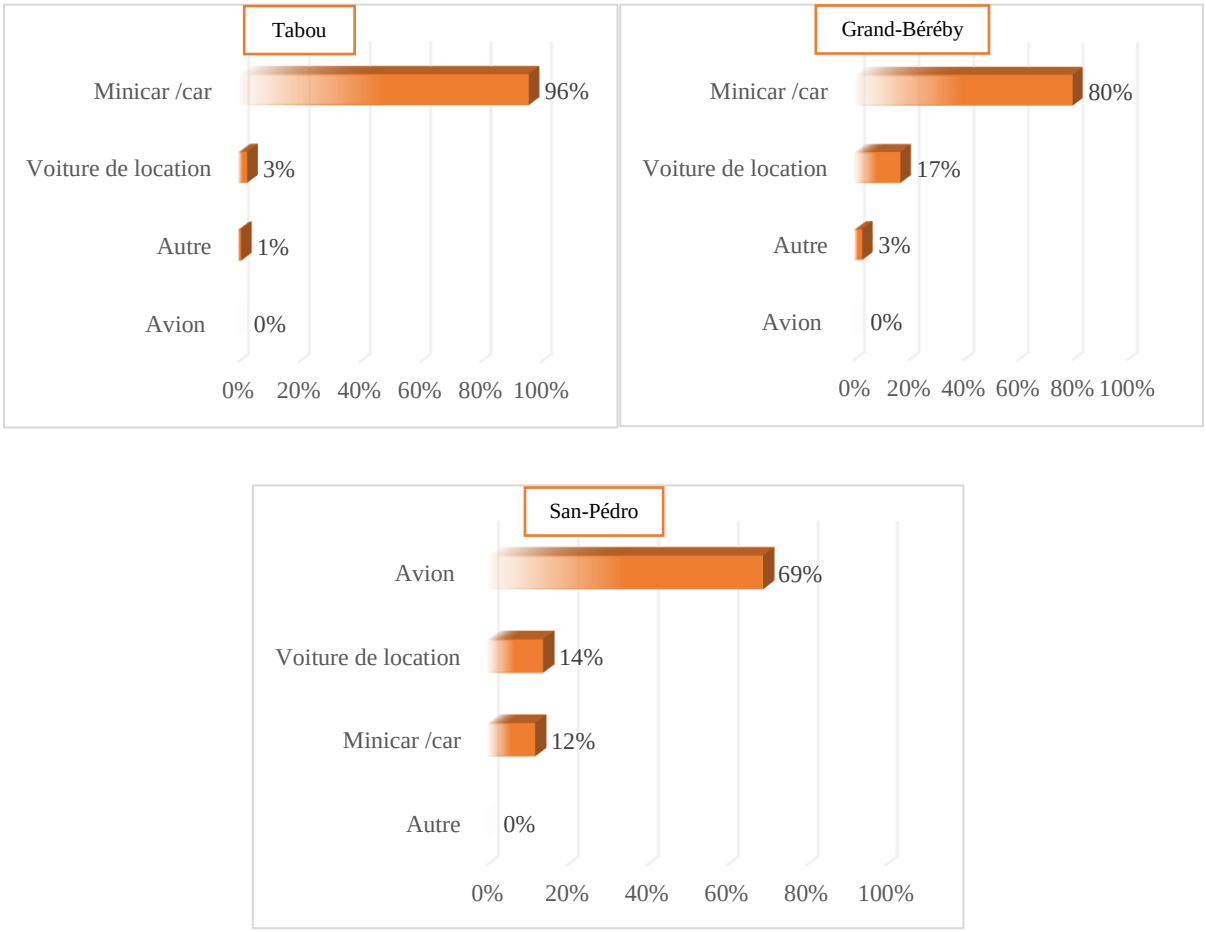
L'analyse des modalités pratiques du fonctionnement des mobilités touristiques nous a poussé à identifier les modes et les moyens de déplacement sous deux ordres. D'une part les moyens de transport utilisés par les touristes pour se rendre dans la ville, et d'autre part, les moyens utilisés pour se rendre à la plage (échelle plus micro).

5.4.2.1 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la ville littorale

Pour se rendre dans les villes littorales, les touristes utilisent divers moyens de transport. Entre autres, nous pouvons citer les minicars, les voitures de location, l'avion, etc. Par ailleurs, en fonction du type de tourisme pratiqué, les moyens peuvent différer d'un touriste à un autre.

La série graphique 65 présente l'ensemble des moyens de transport que les touristes enquêtés ont utilisé de leur espace originel à la ville littorale choisie. À partir de cette série graphique, nous constatons que pour rallier la ville de San-Pédro, où il existe un aérodrome, les touristes utilisent le mode de transport aérien (l'avion). Pour les villes de Tabou et Grand-Béréby, l'absence de commodités pour les modes de transports aériens et les conditions d'accessibilité expliquent l'utilisation des minicars ou des voitures de location pour se rendre dans ces espaces.

Graphique 65: Modes de transport utilisés pour rallier les villes littorales



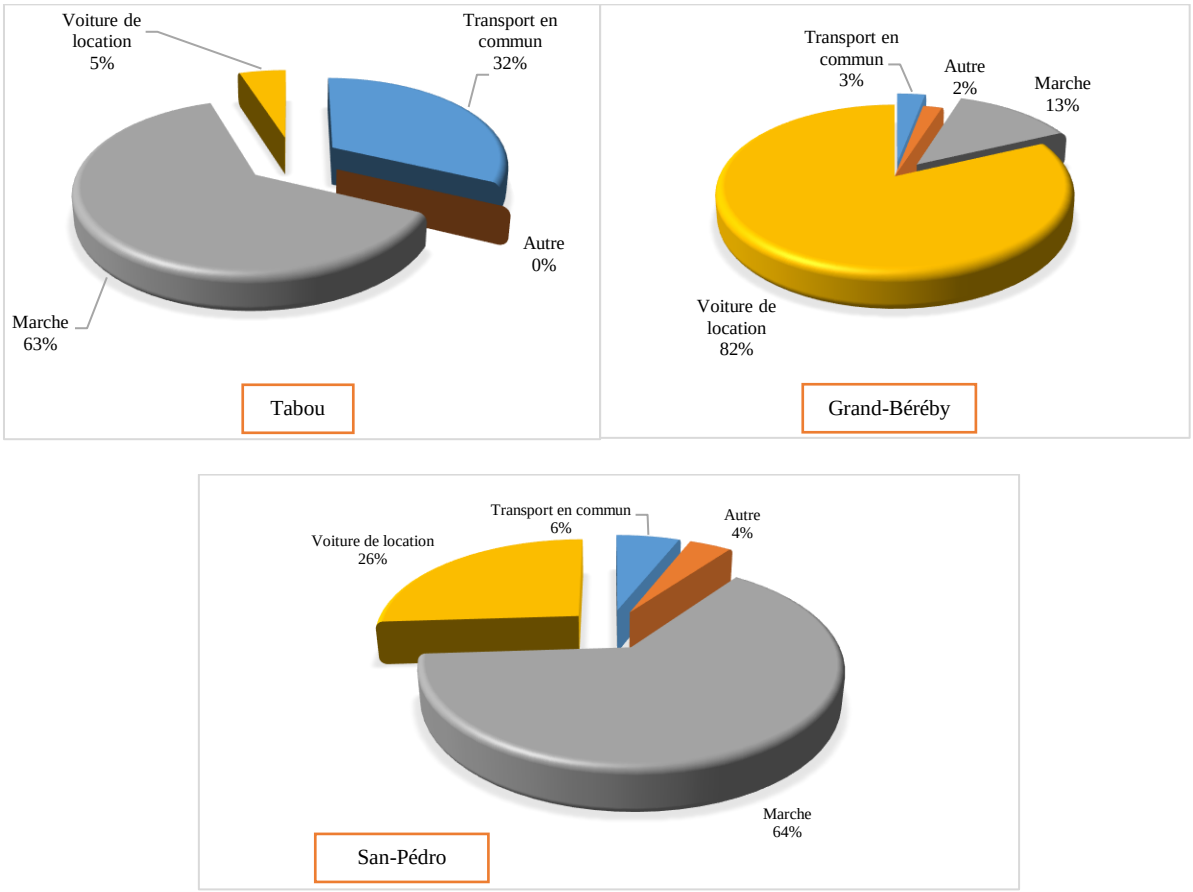
Source : *Enquête de terrain, 2023*

À une échelle plus restreinte, c'est-à-dire le déploiement du lieu de résidence à la plage, les moyens de mobilités sont également différents.

5.4.2.2 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la plage

Pour effectuer leur mobilité vers la plage, les touristes dans les villes de Tabou et San-Pédro font recours à la marche. Cependant, dans la ville de Grand-Béréby, nous avons plutôt un fort recours à des voitures de location. Par ailleurs, à Tabou, à côté de la marche à pied, les touristes utilisent également les transports en commun (tricycle).

Graphique 66: Moyens de transport utilisés par les touristes pour se rendre à la plage



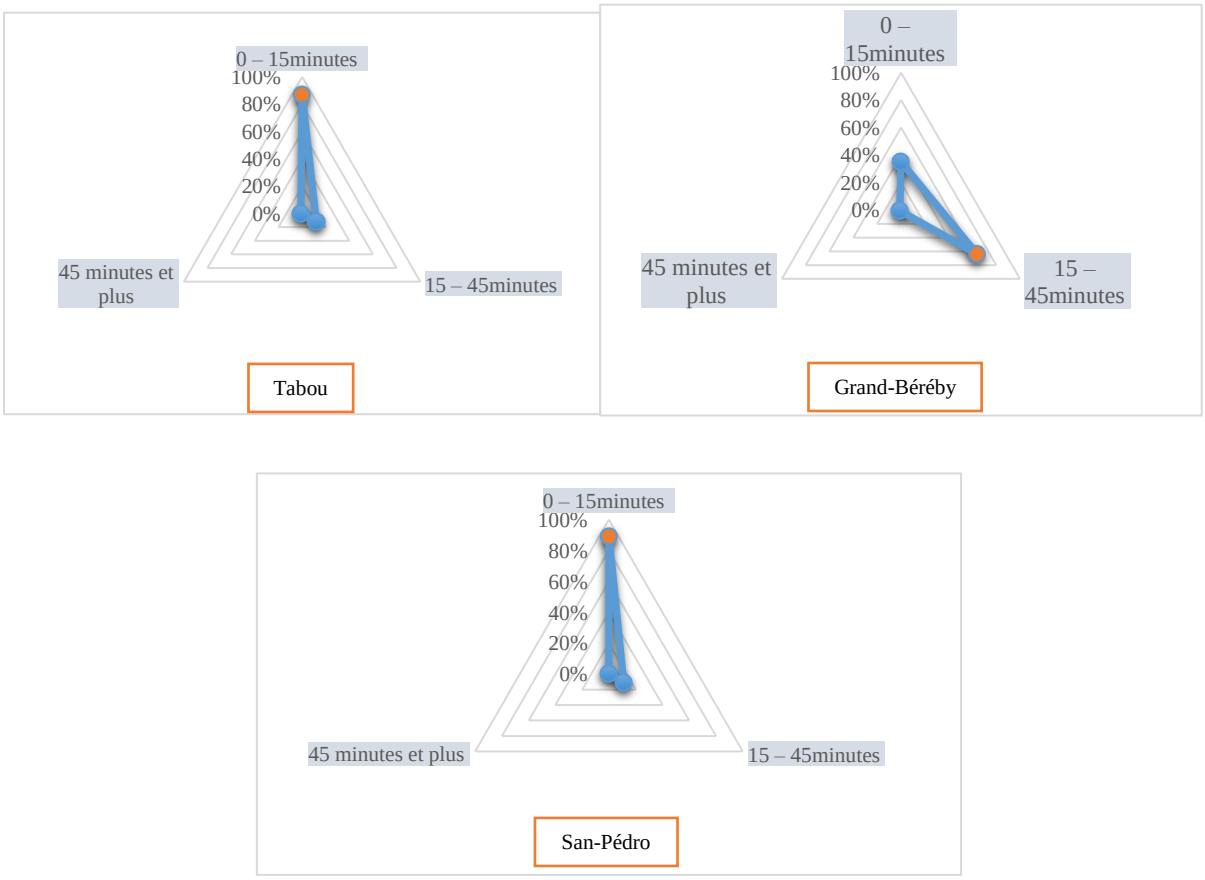
Source : *Enquête de terrain, 2023*

À travers ces différents moyens de transport utilisés par les touristes, nous avons pu questionner les durées des différents trajets.

5.4.2.3 Durée du trajet plage – domicile des touristes

En observant attentivement la durée des trajets, nous constatons que les touristes de la ville de Tabou effectuent des trajets assez courts. Cela est en de même pour la ville de San-Pédro. Cela s'explique par la forte proximité entre le lieu de résidence des touristes et les espaces de loisirs ou les sites touristiques à la plage. À Grand-Béréby, les trajets sont un peu plus longs, car parfois, il y a des touristes qui logent dans la ville de San-Pédro et qui s'y rendent uniquement pour leurs activités de loisirs. Toutefois, pour ceux-ci résident à Grand-Béréby, il est important de préciser que les trajets sont de moins en moins courts (personnes qui habitent sur place ou ayant un trajet de moins de 10 minutes).

Graphique 67: Différents trajets des touristes lors de leurs mobilités à la plage



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Dans la prochaine rubrique, nous allons mener une réflexion sur les différents coûts et dépenses liés au séjour de la population touristique.

5.4.3 Coûts et dépenses liés à la mobilité touristique

En recueillant les différentes dépenses des touristes, nous avons construit des tableaux récapitulatifs qui nous permettent de mettre comparativement en lumière ces différentes fourchettes. Excepté la ville de Tabou, les coûts liés au séjour des touristes excèdent la somme de 200.000 FCFA. Ces dépenses concernent le séjour, les consommations d'aliments, le transport, etc. En effet, la grande part consomme les produits proposés sur les sites touristiques et l'hébergement, il faut préciser qu'il s'agit des produits alimentaires surtout proposés par les restaurants et certains hôtels dédiés. S'agissant des produits de spécialités qui concernent les origines de ces derniers, leur principale caractéristique est leur prix (parfois coûteux).

Tableau 54: Coûts des dépenses des touristes

Tabou			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 100.000 FCFA		30 %	
100.000 – 200.000 FCFA		49 %	
200.000 et plus		21 %	
Consommation à la plage		**Transport et séjour**	
0 – 5000 FCFA	43 %	0 – 100.000 FCFA	49 %
5.000 – 100.000 FCFA	34 %	100.000 – 500.000 FCFA	17 %
100.000 et plus	23 %	500.000 et plus	34 %

Grand-Béréby			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 100.000 FCFA		7 %	
100.000 – 200.000 FCFA		14 %	
200.000 et plus		79 %	
Consommation à la plage		**Transport et séjour**	
0 – 5000 FCFA	1 %	0 – 100.000 FCFA	17 %
5.000 – 100.000 FCFA	43 %	100.000 – 500.000 FCFA	1 1%
100.000 et plus	56 %	500.000 et plus	72 %

San-Pédro			
Grille de dépenses		Nombre de personnes	
0 – 100.000 FCFA		0 %	
100.000 – 200.000 FCFA		0 %	
200.000 et plus		100 %	
Consommation à la plage		**Transport et séjour**	
0 – 5000 FCFA	0 %	0 – 100.000 FCFA	0 %
5.000 – 100.000 FCFA	9 %	100.000 – 500.000 FCFA	4 %
100.000 et plus	91 %	500.000 et plus	96 %

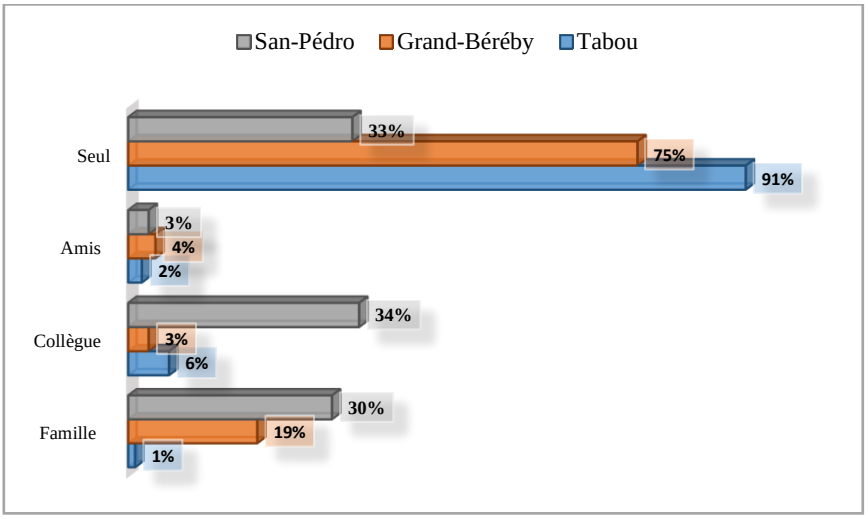
Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les dépenses des touristes ne sont pas forcément le fruit des pratiques courantes des touristes. Elles sont aussi liées aux types de prestations, aux acteurs économiques en présence pour lesquels les coûts sont très différents. Le prochain axe consistera à appréhender le vécu des acteurs sur les sites touristiques.

5.4.4 Vécus des touristes et rapport avec les acteurs en présence

D'entrée de jeu, le tourisme balnéaire s'avère être une activité exclusivement individuelle au sens que plusieurs touristes lors de leur séjour sont seuls. Cependant, certains y séjournent avec de la famille, des collègues (pour les visites et découvertes) et des amis (guides touristiques). Le nombre de personnes en compagnie des touristes peut s'expliquer sans doute par la durée du séjour. Plus les touristes sont accompagnés, plus le séjour est très court, car les dépenses semblent se multiplier. Dans cette optique, le graphique suivant met en exergue le nombre de personnes en compagnie des touristes lors de leurs séjours.

Graphique 68: Acteurs en présence auprès des touristes



Source *: Enquête de terrain, 2023*

Dans l'ensemble, c'est dans la ville de San-Pédro où le tourisme des affaires est très présent que les touristes sont en compagnie d'autres acteurs. Au regard des caractéristiques de la mobilité touristique que nous avons étudiées, quelles sont la perception et l'opinion des touristes ?

5.4.5 Opinions et perceptions des touristes à la plage

Dans le tableau suivant, il nous a été possible d'identifier les différentes opinions des touristes. La sécurité, l'ambiance collective, la convivialité, l'accessibilité géographique, la qualité de l'espace, le climat et les coûts des différentes prestations (restaurants, hôtels, etc.), sont autant d'opinions positives qui se présentent aussi comme des facteurs de mobilité pour ces derniers. L'accessibilité et d'autres éléments tels que la découverte, le type d'accueil, les modes d'hébergement révèlent un certain nombre d'opinions mitigées.

.

Tableau 55 : Opinions des touristes sur la mobilité littorale

Variable d'opinions	Type d'opinion	Tabou %	Grand-Béréby %	San-Pédro %
Accessibilité	Positif	0,26	**0,44**	**0,44**
	Négatif	0,74	0,56	0,56
Convivialité	Positif	0,59	0,61	0,59
	Négatif	0,41	0,39	0,45
Qualité de l'environnement et de la nature	Positif	0,47	0,73	0,55
	Négatif	0,53	0,27	0,31
Ambiance	Positif	0,56	0,61	0,69
	Négatif	0,44	0,39	0,31
Économie	Positif	0,59	0,64	0,59
	Négatif	0,41	0,36	0,41
Sécurité	Positif	0,79	0,58	0,53
	Négatif	0,21	0,42	0,47
Climat	Positif	0,85	0,86	**0,92**
	Négatif	0,15	0,14	0,08
Cohabitation	Positif	0,76	0,84	0,69
	Négatif	0,24	0,16	0,31

Source : *Enquête de terrain, 2023*

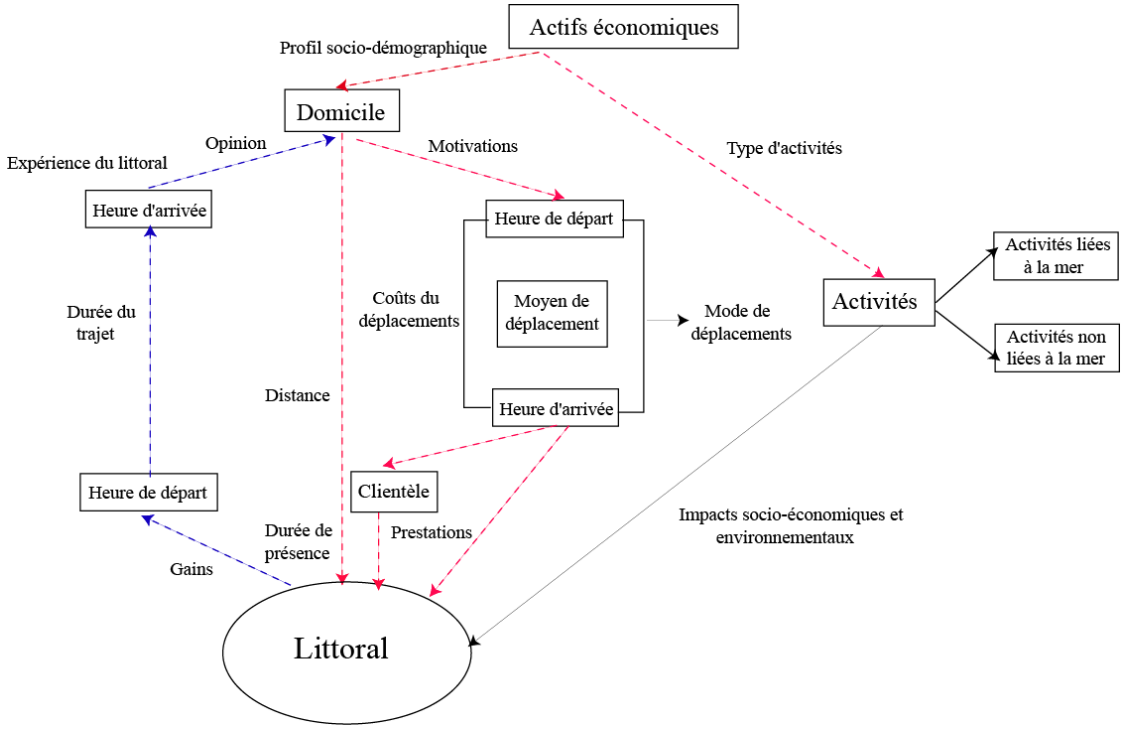
De ce tableau d'opinion, il est aisément visible que les perceptions de la mobilité touristique sont fortement distinguées. Alors, il est donné de constater ici que les flux touristiques se dirigent plutôt vers les espaces jugés satisfaisants par les touristes. Les points de vue découlant des expériences jouent un rôle fulgurant dans le choix des espaces touristiques. À ce niveau, les contrastes sont encore observés dans la ville de San-Pédro, bien que le climat soit considéré comme un atout indéniable. Des contrastes sont observés dans la ville de Tabou. Quant à Grand-Béréby, les opinions recueillies montrent des avis positifs sur la majorité des variables.

De ces avis, qui tiennent compte des offres touristiques et des prestations offertes (activités économiques, restauration, etc.), il est important de noter que les mobilités touristiques à travers ces variables doivent être considérées comme pertinentes pour appréhender la mobilité économique elle-même.

5.5 Les mobilités économiques : le choix du littoral comme espace de commerce et de vente

À l'opposé des autres types de mobilités littorales, celles-ci sont plutôt alimentées par la recherche de gains. Mieux, c'est la présence de populations et de touristes en bordure de plage qui donne de la vitalité à cette forme de mobilité.

Figure 32: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité économique



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Afin d'appréhender le jeu des acteurs autour de la plage, il faut préalablement connaître le lieu de résidence de ces derniers et analyser les différentes temporalités.

5.5.1 Quartiers d'habitation des acteurs économiques

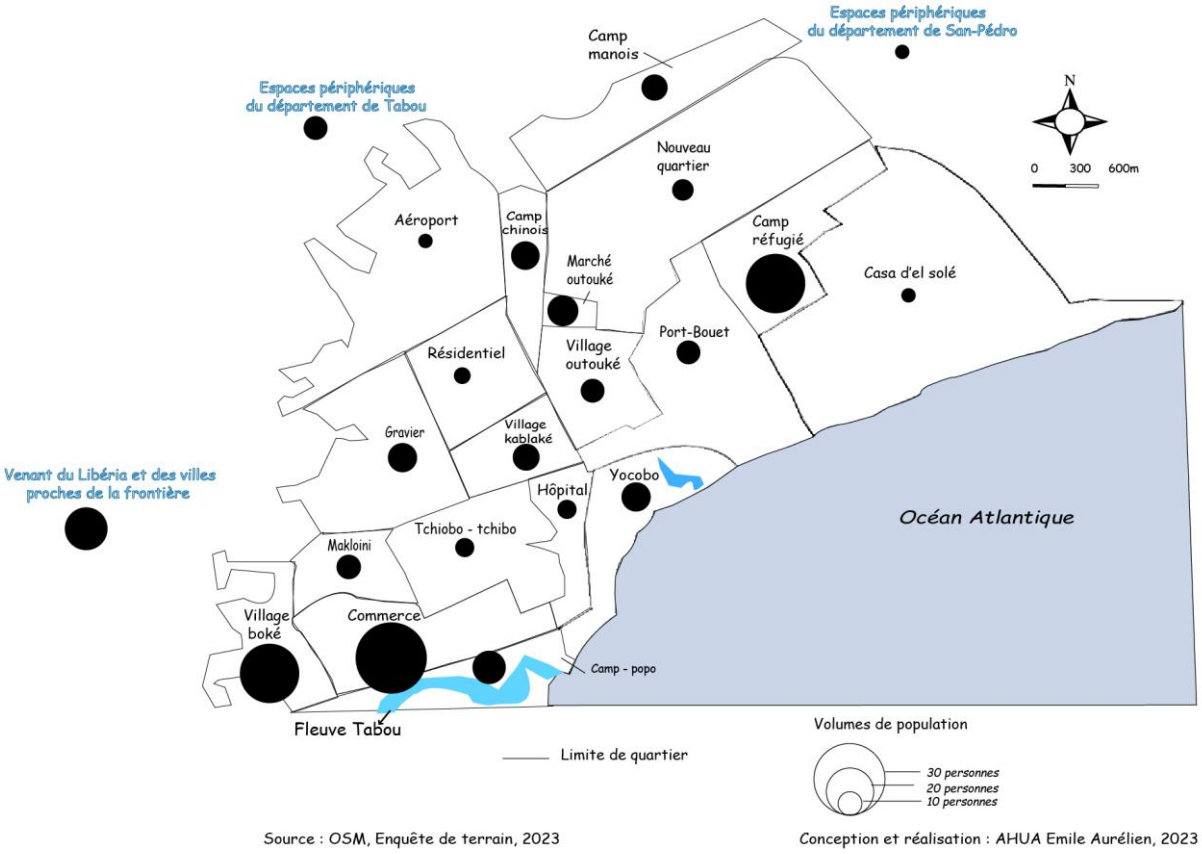
À l'instar des populations locales, nous avons interrogé les quartiers de résidence des différents acteurs économiques. Les résultats obtenus permettent d'illustrer deux cas de figures, d'une part, les populations qui habitent les proximités de la mer, de l'autre côté, les acteurs économiques qui habitent les quartiers excentrés.

5.5.1.1 Tabou et Grand-Béréby : des actifs qui habitent les proximités de la mer

Dans ces deux villes, les lieux d'habitations des acteurs économiques ont été plus identifiés en centre-ville et dans les quartiers proches de la mer.

Carte 51 : Provenance des actifs selon leurs quartiers de résidence dans les villes de Tabou et Grand-Béréby

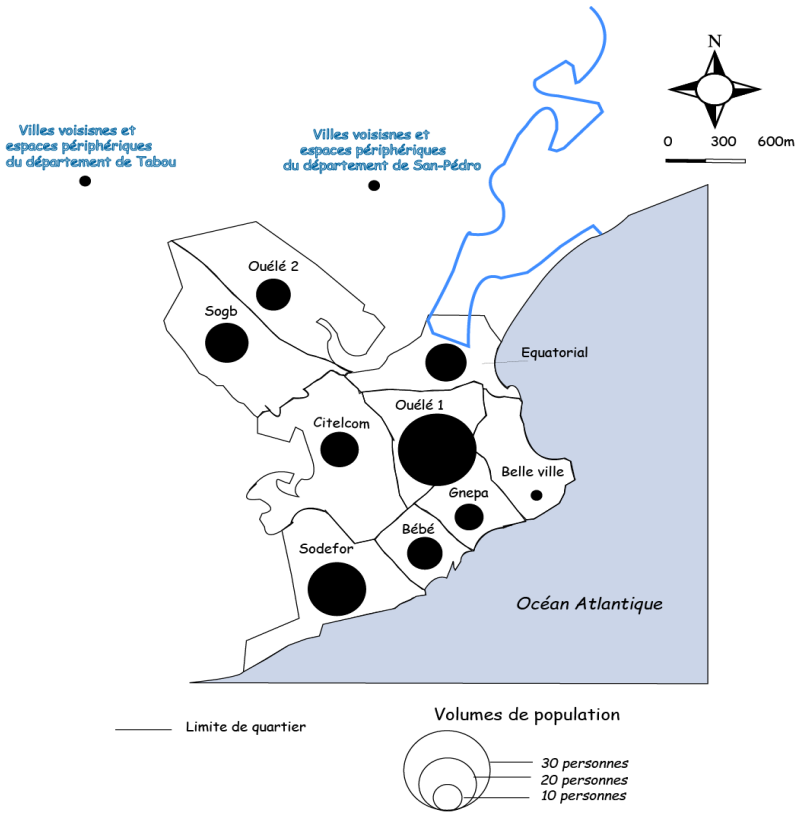
Tabou



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Grand-Béréby



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023

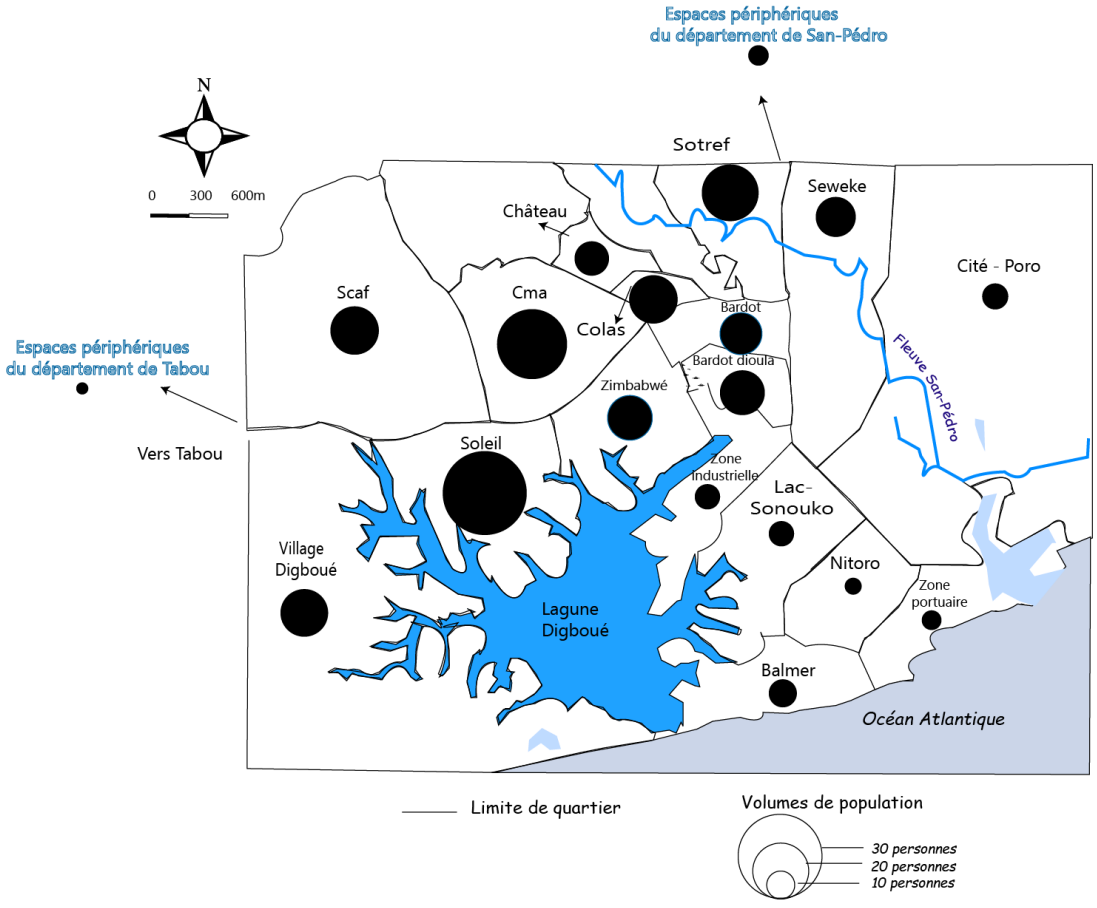
Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

En observant ces cartes qui présentent les volumes des populations locales selon leurs lieux de résidence. Il est important de révéler les similarités qui en découlent quant aux lieux d'habitations des différents acteurs. À San-Pédro, cette réalité est très contraire.

5.5.1.2 San-Pédro : des actifs qui habitent les quartiers éloignés de la plage

À San-Pédro, les logiques de localisation des actifs sont également semblables à celles des populations locales. En effet, les actifs présents au même titre que les riverains trouvés à la plage habitent dans les quartiers excentrés ou les quartiers nord de la ville.

Carte 52: Provenance des actifs selon leurs quartiers de résidence dans la ville de San-Pédro



Source : OSM, Enquête de terrain, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

Si les localisations des actifs correspondent à celles des riverains à San-Pédro, il est impérieux de poser la question de savoir si les temporalités de ces différents acteurs corroborent.

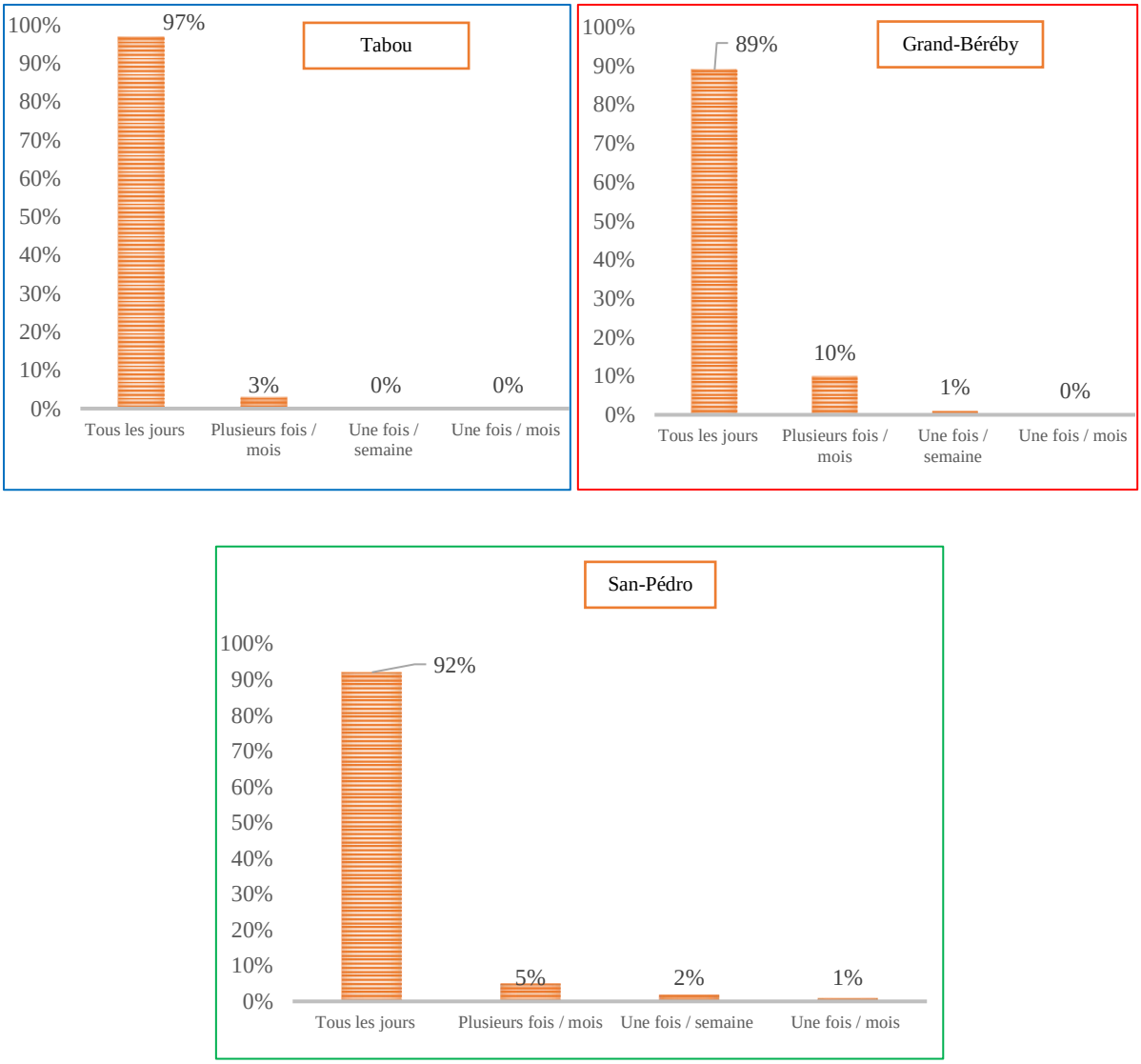
5.5.2 Aspects temporels de la mobilité économique

L'aspect de la temporalité des mobilités économiques sera analysé en boucle pareillement aux temporalités des autres types de mobilités.

5.5.2.1 *Fréquences de la présence des acteurs économiques à la plage*

À l'observation des fréquences de présence, nous constatons que les actifs dans les différentes villes sont présents tous les jours. De manière exceptionnelle, les logiques temporelles des actifs présentent des similitudes dans les trois villes.

Graphique 69: Quantités de fréquentations des actifs dans les différentes villes



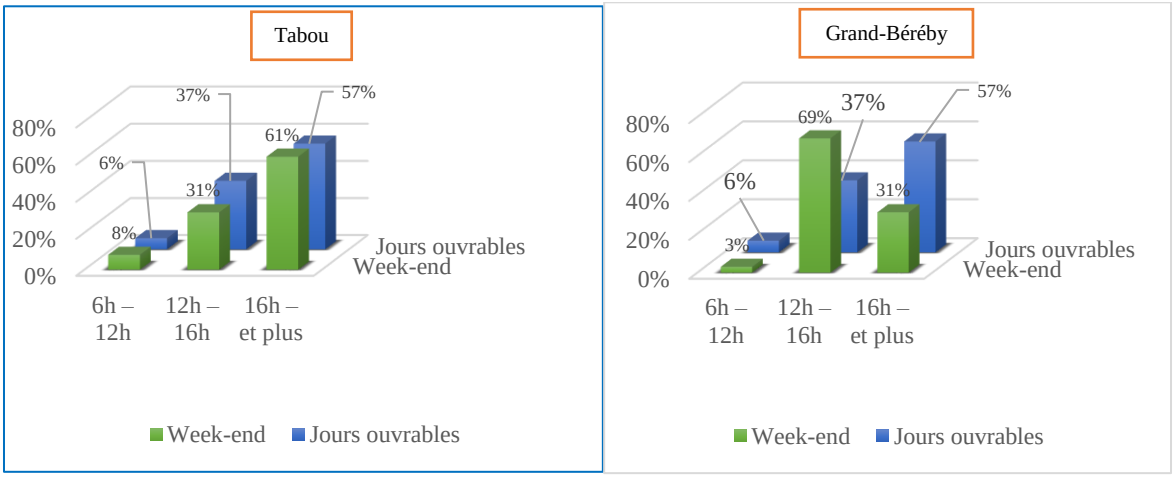
Source : *Enquête de terrain, 2023*

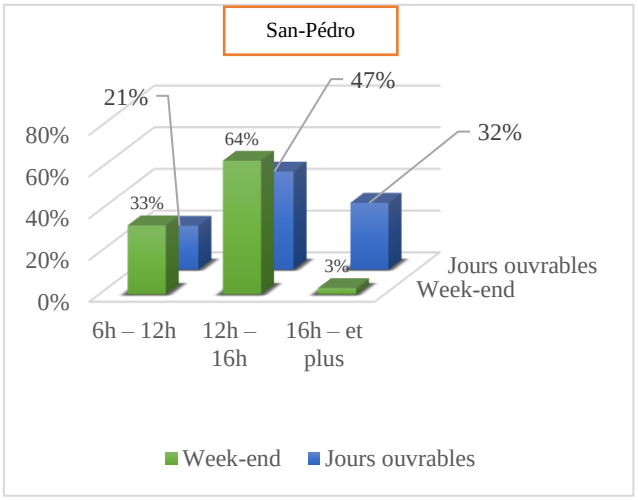
Cette forte représentation de la mention « tous les jours » s'explique par le fait qu'à chaque moment de la journée l'on peut trouver différents types de clients selon les dires des actifs. Après les fréquences de présence, une section sur les plages horaires est proposée pour analyser un autre pan des temporalités.

5.5.2.2 Plages horaires de présence à la plage

Les plages horaires de présence, en les analysant, présentent des différences et des complexités. À Tabou et à Grand-Béréby, les débuts après-midi et les fins d'après –midi sont les horaires privilégiés où les acteurs économiques se rendent à la plage parce qu'il s'agit de la planche horaire où il y a le plus le client (plus de monde). San-Pédro, présente un cas plus exceptionnel en ce sens que les matinées sont des horaires que priorisent certains acteurs de cette ville, notamment les touristes qui constitue une bonne clientèle.

Graphique 70: Plages horaires des actifs dans les villes





Source : *Enquête de terrain, 2023*

Un autre élément qui permet de distinguer les mobilités économiques est aussi l'organisation pratique des déplacements vers la plage.

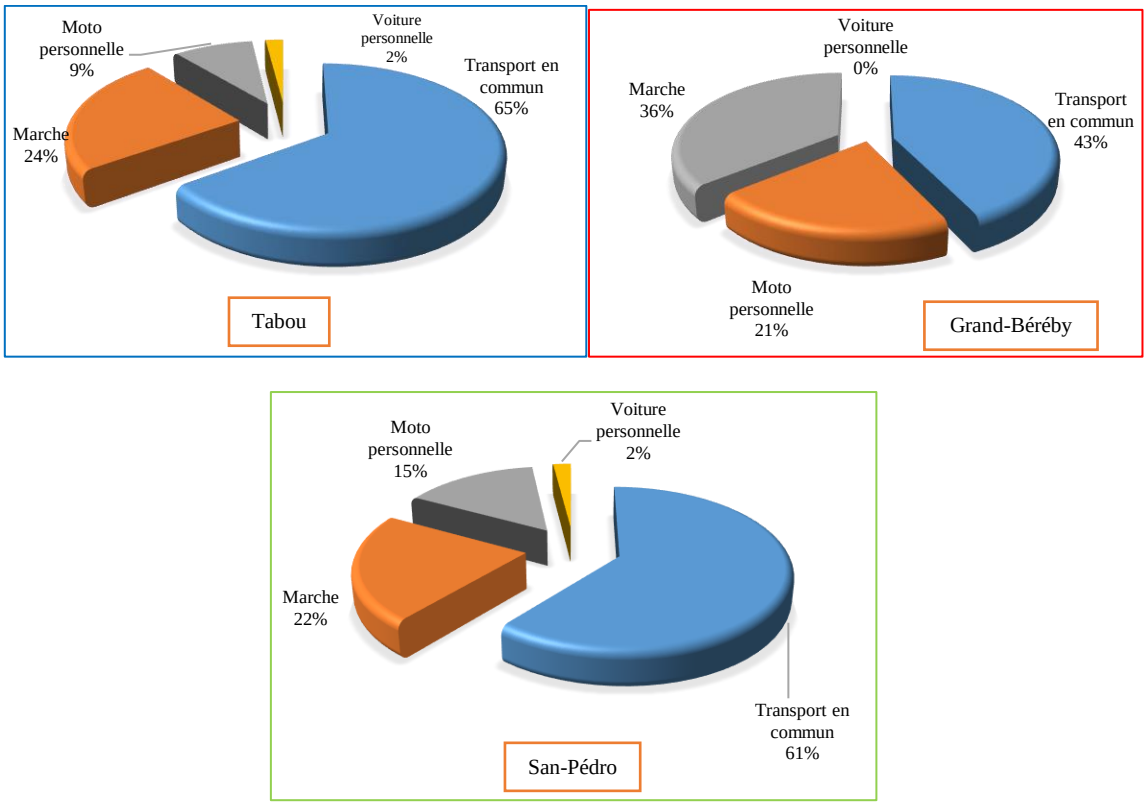
5.5.3 Organisations des déplacements vers la plage

L'organisation des déplacements est appréhendée à partir des moyens des déplacements utilisés.

5.5.3.1 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la plage : les transports en commun

Dans toutes les villes, les actifs économiques utilisent les transports en commun pour rallier la plage.

Graphique 71: Moyens de déplacement pour les déplacements plage - domicile



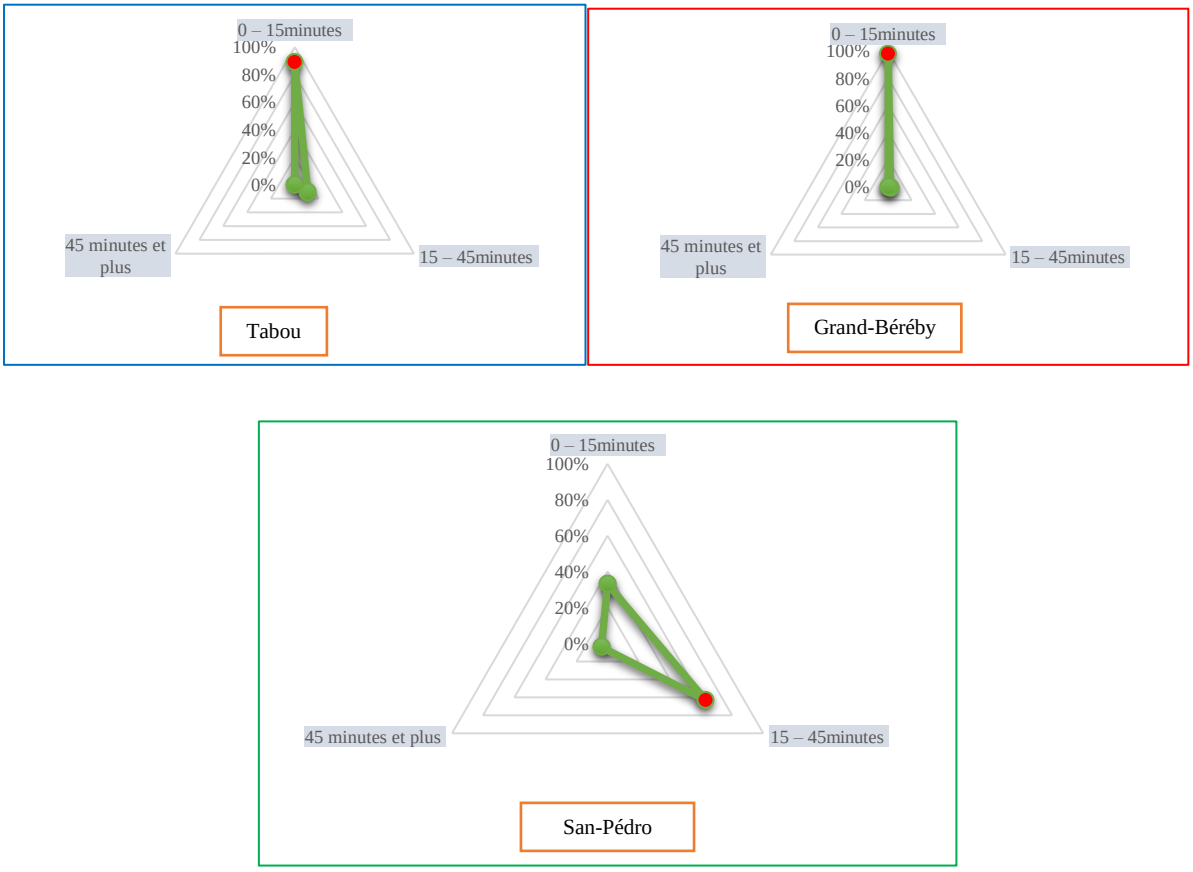
Source : *Enquête de terrain, 2023*

À partir de ces moyens de déplacement que les actifs utilisent, nous avons dégagé les résultats sur les trajets entre la plage et le domicile.

5.5.3.2 Durée du trajet plage – domicile ou domicile – plage

Aborder la question des trajets pour les actifs fait intervenir des formes d'analyse qui mettent en avant le rapport entre la distance parcourue et les gains potentiels de ces acteurs. Les trajets parcourus par les acteurs économiques présentent quelques légères différences. Dans les villes de Tabou et Grand-Béréby, les trajets n'excèdent pas les 15 minutes contrairement à la ville de San-Pédro où les actifs accèdent à la plage à plus de 15 minutes, voire 30 à 45 minutes.

Graphique 72: Durée du trajet du domicile à la plage



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces différences de temps de trajets s'expliquent par la distance des lieux de résidence des acteurs et les moyens utilisés. À San-Pédro par exemple où la majorité des acteurs résident dans les quartiers excentrés, 22 % de ces derniers marchent pour se rendre à la plage. Un facteur qui influence la durée des trajets dans le choix du littoral. Par ailleurs, il est nécessaire de souligner que les trajets et les moyens de ralliement de la plage ont un impact significatif sur les gains des acteurs.

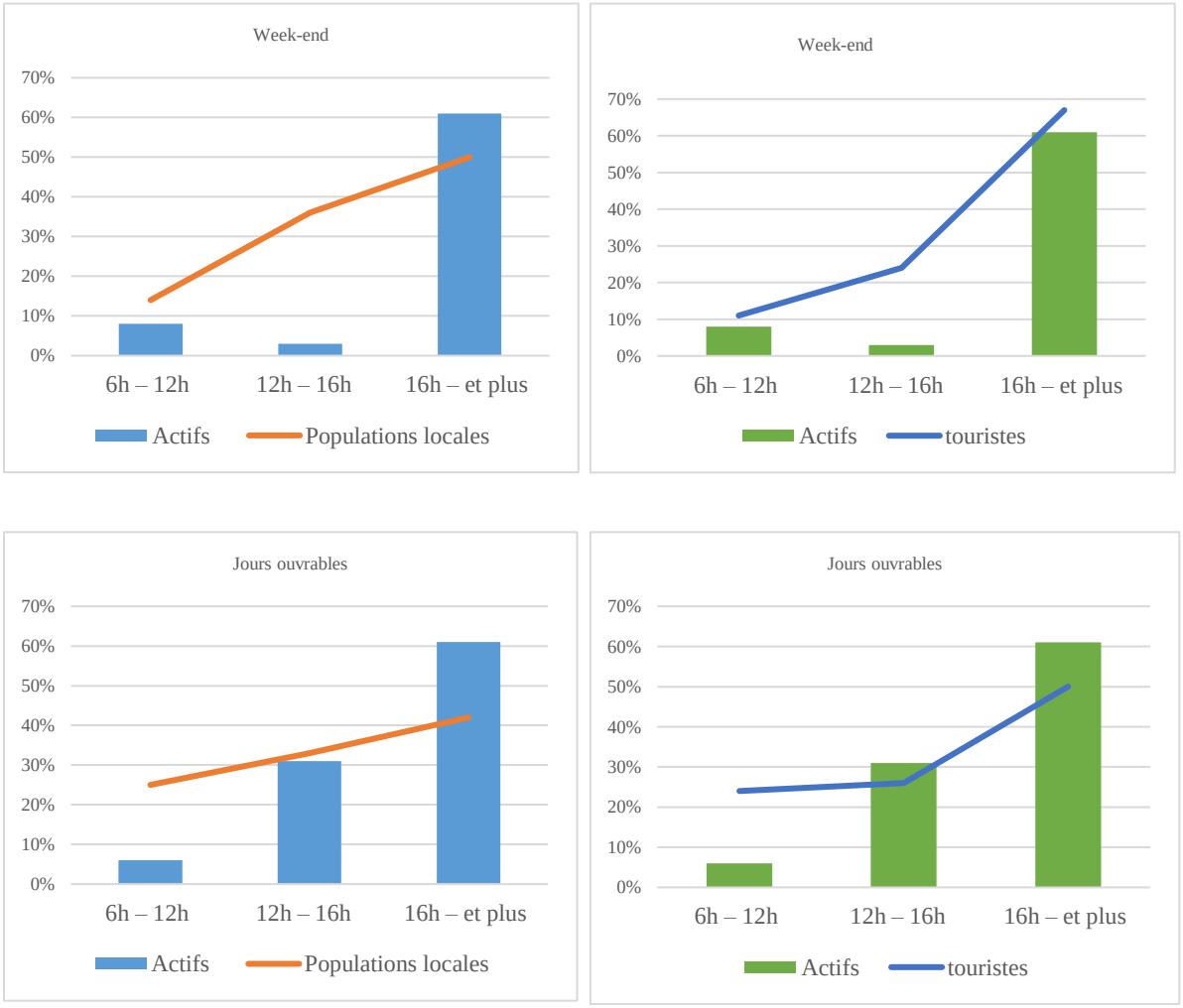
5.5.4 Le fonctionnement des activités à la plage et le vécu des acteurs économiques

Dans cette lucarne, l'accent est mis sur les périodes d'arrivée des différents acteurs en présence qui constituent la clientèle, notamment les populations riveraines et les touristes. Estimant que la présence des actifs est conditionnée par la présence de ceux-ci, nous avons établi le lien entre ces différents acteurs lors de leur présence afin de mieux cerner les possibilités de vente. Aussi, nous avons évalué les gains des actifs après-vente.

5.5.4.1 Possibilités de meilleurs gains selon l'heure de présence des différents acteurs

L'ensemble des temporalités liées à la présence de tous les acteurs en présence a permis de visualiser les possibilités de meilleurs gains des actifs. Les résultats à travers cette série graphique mettent en évidence les possibilités de meilleurs gains en week-end ainsi que les jours ouvrables.

Graphique 73: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure dans la ville de Tabou

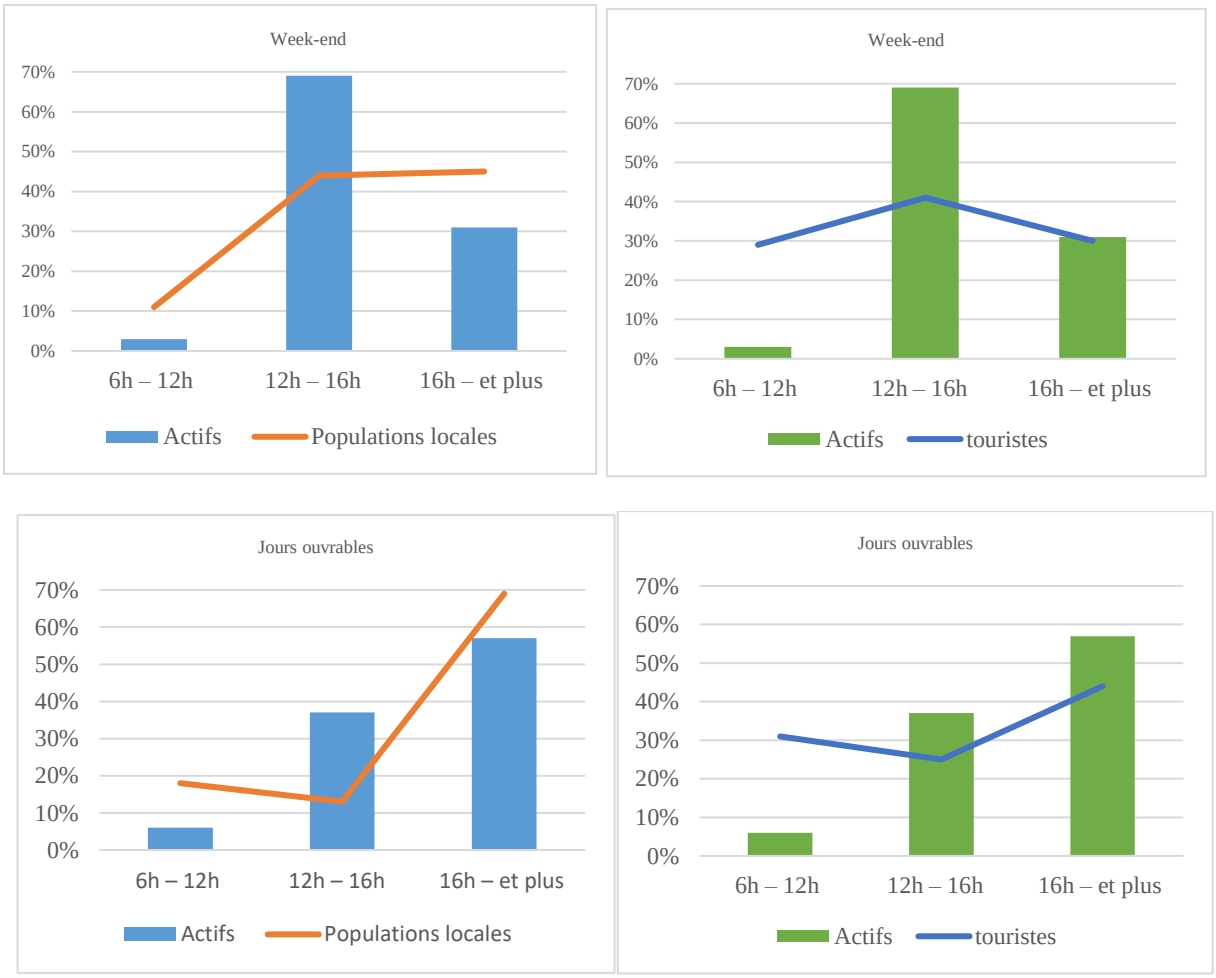


Source : *Enquête de terrain, 2023*

Dans la ville de Tabou, en week-end comme les jours ouvrables, les acteurs économiques se rendent à la plage les après-midi. Cette période se présente ainsi comme favorable pour obtenir des bénéfices importants, car à cette plage horaire tous les acteurs (populations et touristes) sont également présents.

Dans la ville de Grand-Béréby, les possibilités de meilleurs gains des acteurs économiques présentent des variabilités. En week-end, la période de forte présence est de 12h à 16h, tandis que les jours ouvrables, c'est à partir de 16h que les populations ou les touristes se rendent massivement à la plage.

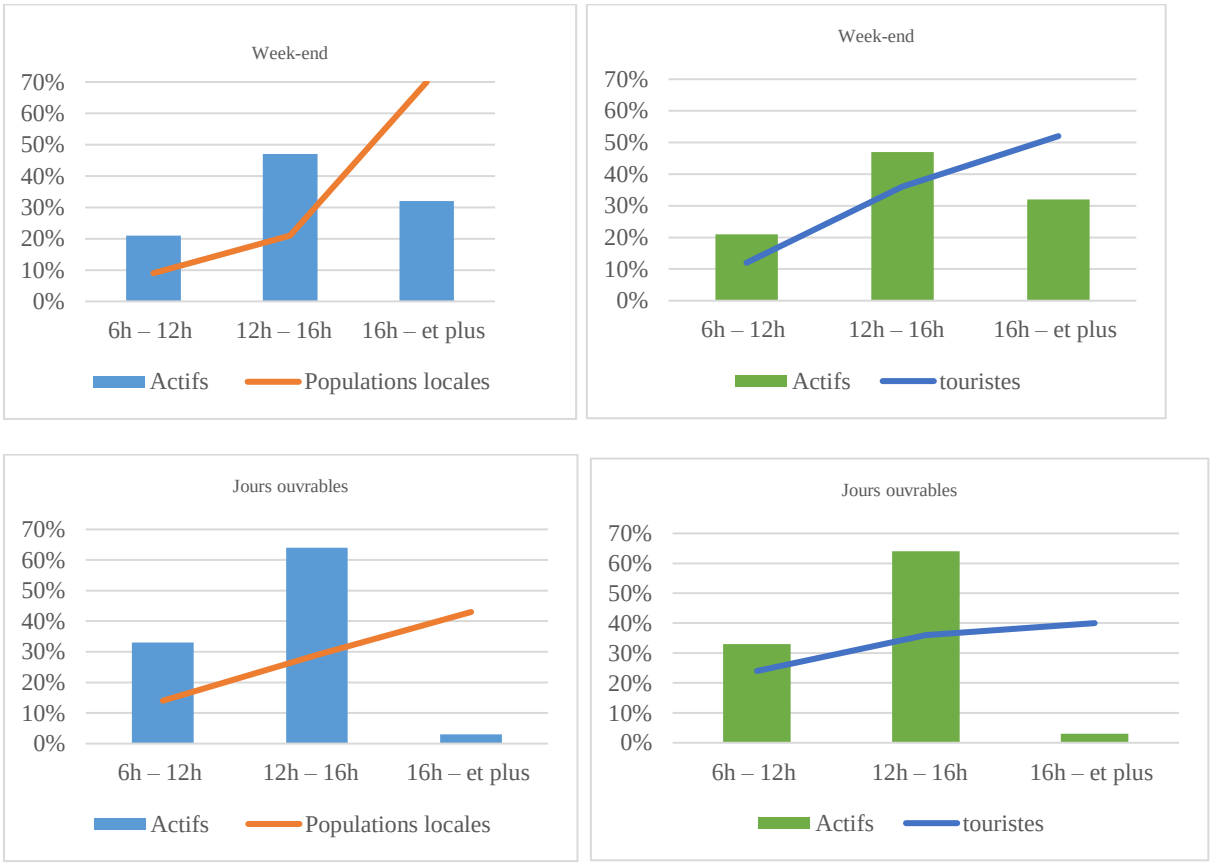
Graphique 74: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure à Grand-Béréby



Source : *Enquête de terrain, 2023*

En ce qui concerne la ville de San-Pédro, il convient de noter que les possibilités de meilleurs gains présentent également des variations. Les week-ends, on peut observer la forte présence des acteurs entre 12h et plus. Alors que les jours ouvrables, il s'agit plutôt de la matinée et des débuts d'après-midi qui représentent des heures de fortes présences d'acteurs.

Graphique 75: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure à San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces différentes tendances de ces temporalités nous permettent de voir des coprésences importantes à la plage : les riverains, les touristes et les actifs qui pratiquent l'espace balnéaire presque aux mêmes périodes. De cette situation de coprésence, ce sont les commerçants qui obtiennent des gains potentiels par rapport aux autres acteurs. Ceci étant, nous allons dans le prochain point analyser les gains des actifs.

5.5.4.2 Coûts, dépenses et gains des acteurs économiques

D'entrée de jeu, nous avons mobilisé les informations relatives aux dépenses des acteurs économiques lors de leur mobilité. Le tableau 56 nous renseigne sur ces éléments dans les différentes villes.

Tableau 56: Coûts de dépenses en transport des actifs

Grille de dépenses	Tabou	Grand-Béréby	San-Pédro
0 – 1000FCFA	86 %	92 %	80 %
1.000 – 5.000FCFA	14 %	8 %	17 %
5.000FCFA et plus	0 %	0 %	3 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Selon le tableau, 14 % des actifs à Tabou, 8 % à Grand-Béréby, et 17 % à San-Pédro dépensent entre 1000 FCFA et 5000 FCFA pour rallier la plage. Spécifiquement à San-Pédro, 3 % des acteurs dépensent plus de 5000 FCFA.

À l'observation des activités économiques à la plage, les commerces ambulants, les restaurants et espaces de pleins airs sont les activités qui semblent les plus développées à la plage. La pêche et le mareyage sont les activités qui viennent en seconde position. Enfin, certaines autres activités informelles comme les guides touristiques et les plagistes apparaissent en dernières positions. En fonction de la nature, les différents tableaux s'appuyant sur les données de terrain fournissent des éléments comparatifs assez intéressants en nous fournissant des chiffres relatifs aux gains des commerçants.

Tableau 57: Gains et bénéfices potentiels des acteurs économiques

Gains et bénéfices mensuels à Tabou					
Gains			Nombre d'actifs		
0 – 100.000 FCFA			69 %		
100.000 – 200.000 FCFA			26 %		
200.000 et plus			3 %		
Gains selon le type d'activité			**Gains selon la nature d'activités**		
	Activité liée à la mer	**Activité non liée à la mer**		**Activité formelle**	**Activité non formelle**
0 – 100.000 FCFA	30 %	20 %	0 – 100.000 FCFA	6 %	11 %
100.000 – 200.000 FCFA	42 %	49 %	100.000 – 200.000 FCFA	4 %	80 %
200.000 et plus	28 %	31 %	200.000 et plus	90 %	9 %

Gains et bénéfices mensuels à Grand-Béréby					
Gains			Nombre d'actifs		
0 – 100.000 FCFA			37 %		
100.000 – 200.000 FCFA			44 %		
200.000 et plus			19 %		
Gains selon le type d'activité			**Gains selon la nature d'activités**		
	Activité liée à la mer	**Activité non liée à la mer**		**Activité formelle**	**Activité non formelle**
0 – 100.000 FCFA	57 %	61 %	0 – 100.000 FCFA	22 %	77 %
100.000 – 200.000 FCFA	16 %	15 %	100.000 – 200.000 FCFA	36 %	17 %
200.000 et plus	27 %	24 %	200.000 et plus	42 %	6 %

Gains et bénéfices mensuels à San-Pédro					
Gains			Nombre d'actifs		
0 – 100.000 FCFA			14 %		
100.000 – 200.000 FCFA			35 %		
200.000 et plus			51 %		
Gains selon le type d'activité			**Gains selon la nature d'activités**		
	Activité liée à la mer	**Activité non liée à la mer**		**Activité formelle**	**Activité non formelle**
0 – 100.000 FCFA	36 %	15 %	0 – 100.000 FCFA	14 %	42 %
100.000 – 200.000 FCFA	41 %	39 %	100.000 – 200.000 FCFA	32 %	40 %
200.000 et plus	23 %	46 %	200.000 et plus	54 %	18 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Ces différents tableaux mettent en lumière une forte rentabilité des activités économiques à la plage. Selon leur nature, les activités économiques formelles en majorité excèdent les 200.000 FCFA. Les activités non formelles à leur tour ont des gains qui oscillent pour la plupart entre 100.000 FCFA et 200.000 FCFA. Selon le type d'activité, celles qui sont liées à la mer ont des gains entre 100.000 FCFA et 200.000 FCFA. Quant à celles qui ne sont pas liées à la mer, on observe des gains importants exclusivement dans la ville de San-Pédro.

Les acteurs économiques autour de la plage, à la lecture des différents tableaux, obtiennent des bénéfices importants qui nous pousse à dire que l'activité économique littorale est rentable. Toutefois, l'ensemble des contacts et des rapports avec les touristes, les clients, les riverains ainsi que les pouvoirs publics sont au cœur d'un certain nombre d'opinions de ces commerçants vis-à-vis de la mobilité économique vers le littoral.

5.5.5 Expériences et opinions des acteurs économiques

L'ensemble des opinions des acteurs économiques s'appuie sur les mêmes variables que nous avons utilisé pour les autres acteurs.

Tableau 58: Opinions des acteurs économiques sur la mobilité

Variable d'opinions	Type d'opinion	Tabou %	Grand-Béréby %	San-Pédro %
Accessibilité	Positif	0,41	0,84	0,61
	Négatif	0,59	0,16	0,39
Convivialité	Positif	0,66	0,63	0,59
	Négatif	0,34	0,37	0,41
Qualité de l'environnement et de la nature	Positif	0,58	0,60	0,52
	Négatif	0,42	0,40	0,48
Ambiance	Positif	0,51	0,55	0,61
	Négatif	0,49	0,45	0,39
Économie	Positif	0,69	0,76	0,84
	Négatif	0,31	0,24	0,16
Sécurité	Positif	0,78	0,86	0,62
	Négatif	0,22	0,38	0,38
Climat	Positif	0,53	**0,90**	0,81
	Négatif	0,47	0,10	0,19
Cohabitation	Positif	0,63	0,85	0,77
	Négatif	0,37	0,15	0,23

Source : *Enquête de terrain, 2023*

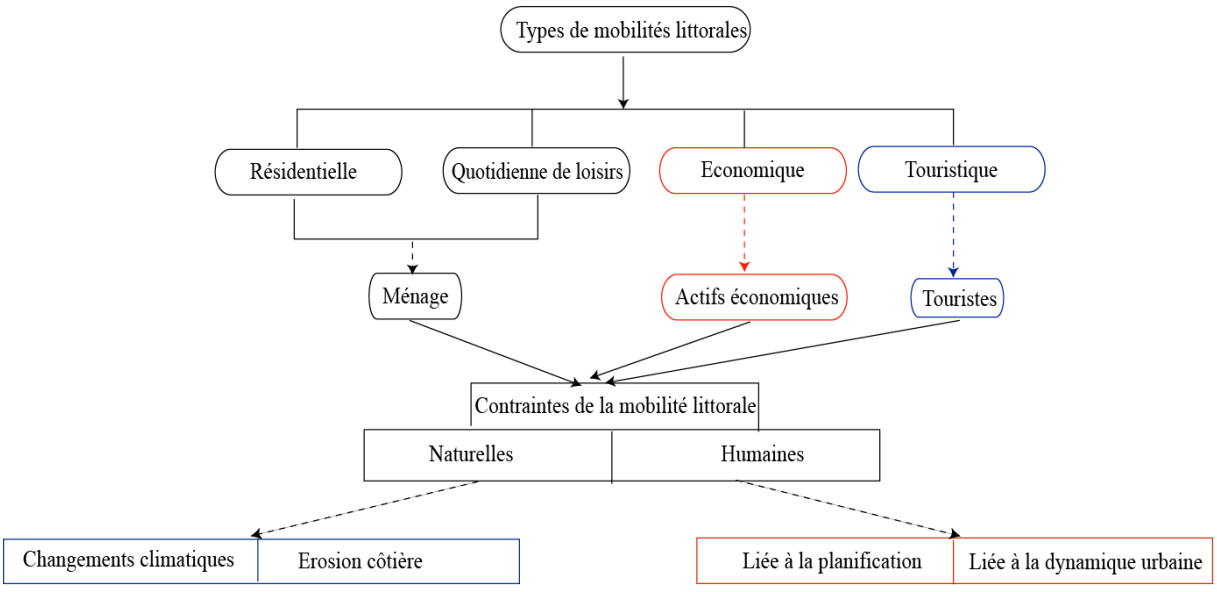
Les opinions des commerçants à l'observation du tableau et comparativement aux autres illustrations portant sur les opinions de la mobilité littorale semblent être les plus satisfaisantes. Le contact à la mer et le rapport avec les autres acteurs sont perçus comme source de devises. Toutefois, pour l'ensemble de ces villes, l'on observe des avis contrastés notamment sur les variables liées à l'accessibilité, à l'ambiance et principalement à la qualité de l'environnement.

Eu égard des différentes opinions et perceptions que nous avons recueillies auprès de tous les acteurs présents dans l'espace littoral, il apparaît bien évident que tous les acteurs, sans exception, sont parfois soumis à des contraintes dans leurs différentes mobilités. Ces contraintes qui à court ou à long terme influencent les modes de vie et les pratiques urbaines feront l'objet de notre prochaine réflexion.

5.6 Les contraintes de la mobilité vers le littoral

Pour mener une analyse sur les contraintes de la mobilité, nous avons procédé à une catégorisation à savoir les contraintes naturelles et celles liées à la planification et à la dynamique urbaine. Les différents types mobilités observés dans l'espace et les formes d'appropriations qu'elles créent invitent à les analyser sur la base de la figure 33.

Figure 33: Éléments méthodologiques de l'étude des contraintes de la mobilité en milieu



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2023*

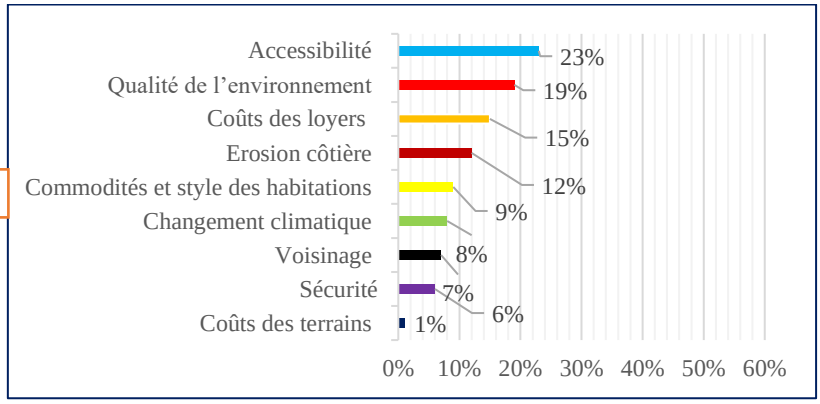
Dans notre premier point, nous nous sommes penchés sur les contraintes humaines de la mobilité en milieu littoral.

5.6.1 Les contraintes humaines de la mobilité en milieu littoral

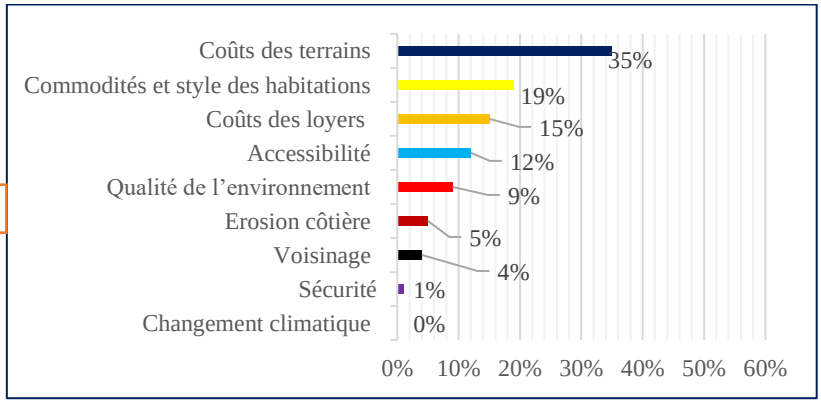
Tout d'abord, nous allons analyser les contraintes de la mobilité résidentielle. Ces contraintes s'articulent autour de l'accessibilité, des commodités, de l'érosion côtière, du voisinage, de la sécurité, de la qualité de l'environnement et du coût des terrains et loyers.

Graphique 76: Différentes contraintes de la mobilité résidentielle vers la plage

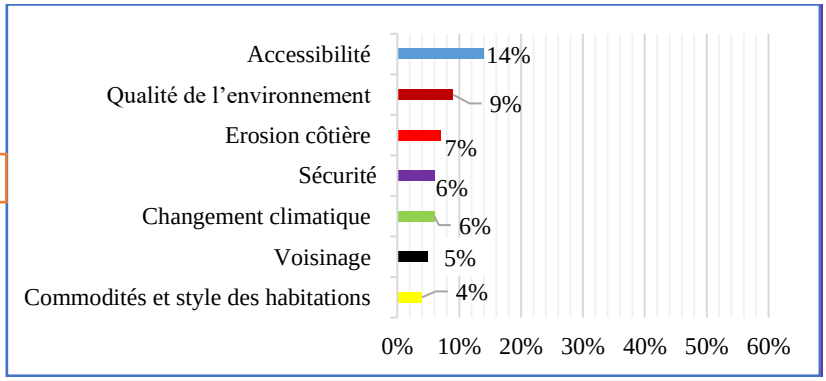
Tabou



Grand-Béréby



San-Pédro



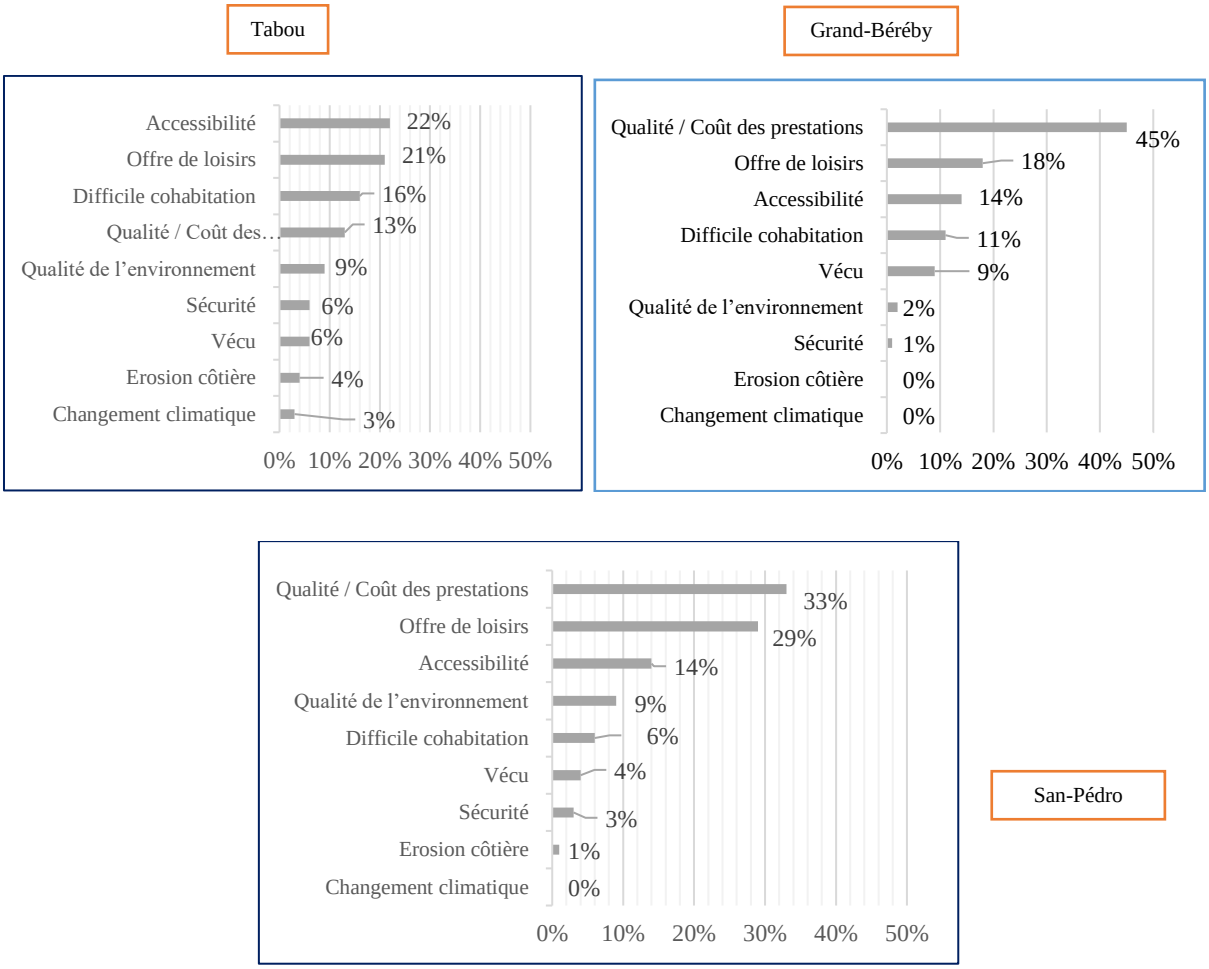
Source : *Enquête de terrain, 2023*

À Tabou et à San-Pédro, les facteurs qui freinent la mobilité résidentielle sont liés à l'accessibilité. Dans la ville de Grand-Béréby ce sont les coûts de terrain qui ont fortement grimpé ces dernières années.

Dans les trois villes, il faut comprendre que la valeur de l'immobilier dépend de sa proximité au littoral. Plus on s'approche du littoral, plus le coût de l'immobilier grimpe. Ensuite, les contraintes de la mobilité quotidienne selon les discours des acteurs peuvent se percevoir à partir de certains facteurs tels que la dégradation de la plage, l'insécurité grandissante, la cherté des prestations dans les services et espaces de loisirs, la difficile accessibilité (problème de stationnement), et surtout l'érosion côtière.

Les graphiques utilisés montrent la répartition des principales contraintes exprimées par les populations qui constituent un frein pour les mouvements quotidiens vers la plage.

Graphique 77: Différentes contraintes de la mobilité pendulaire vers la plage

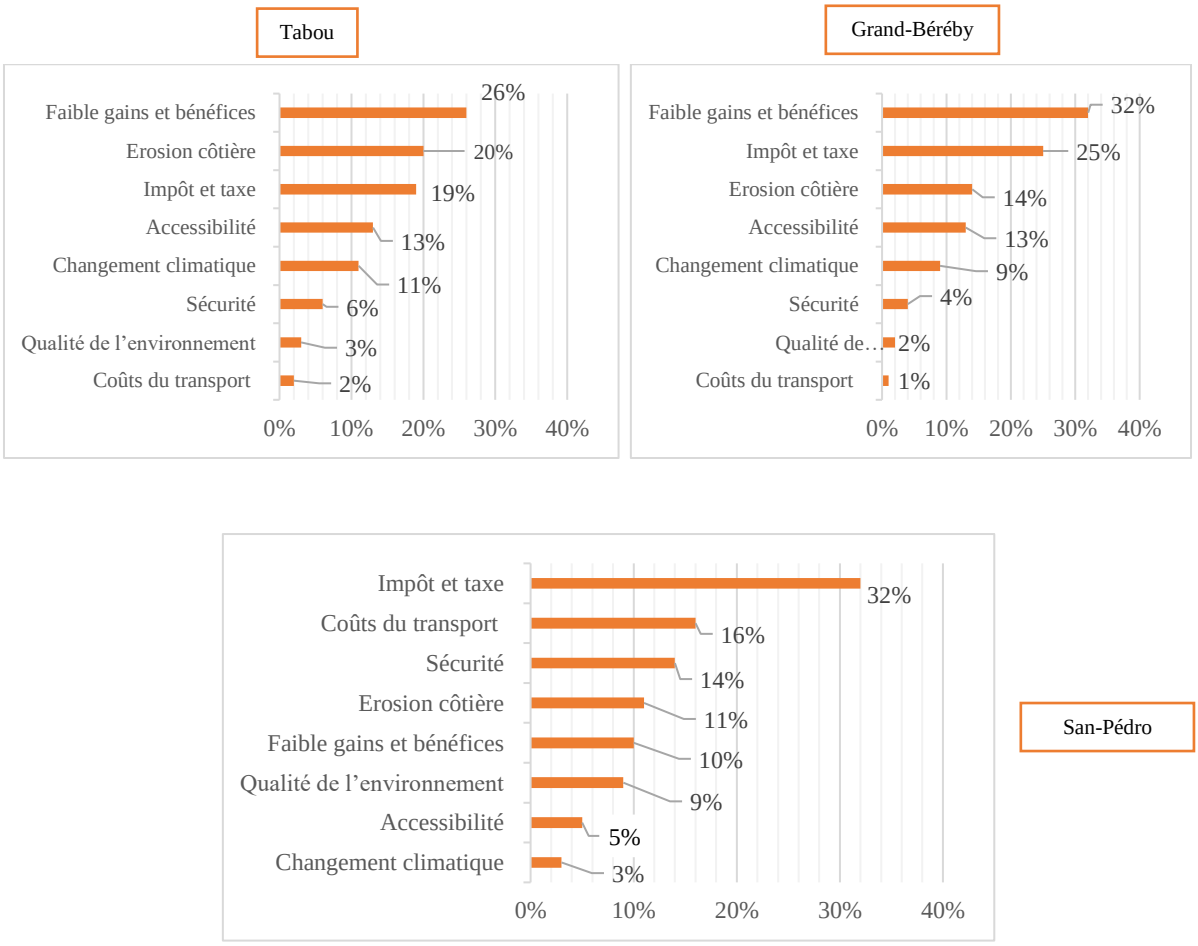


Source : *Enquête de terrain, 2023*

Sur la base de ces graphiques, nous observons que la qualité et les coûts des prestations sont les principales contraintes de la mobilité pendulaire dans les villes de Grand-Béréby et San-Pédro. Dans la ville de Tabou, la difficile accessibilité et les offres de loisirs moins diversifiées constituent les contraintes.

En outre, les éléments qui constituent des contraintes de la mobilité économique sont les faibles gains, l'érosion côtière, l'impôt et les taxes, la qualité de l'environnement, l'accessibilité, les coûts du transport et bien d'autres facteurs tels que les changements climatiques et la clientèle. La série graphique 78 nous présente les différentes contraintes de la mobilité vers le littoral dans le cadre de l'activité économique.

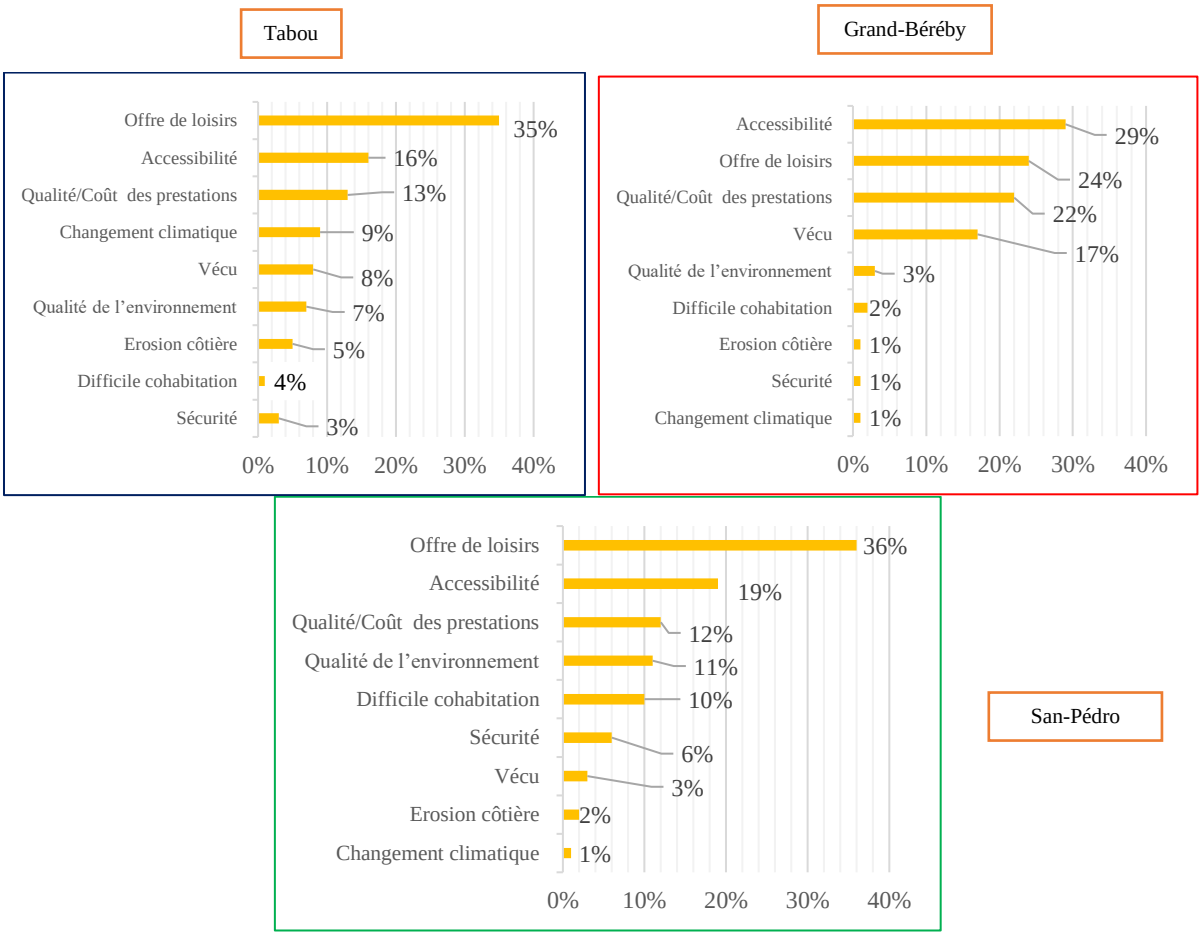
Graphique 78: Différentes contraintes de la mobilité économique vers la plage



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les faibles gains et les bénéfices moins importants freinent progressivement la mobilité des commerçants vers le littoral à Tabou et à Grand-Béréby. À San-Pédro, c'est plutôt les impôts et taxes ainsi que les coûts de transport qui limitent de plus en plus les mobilités économiques vers le littoral. Pour terminer, il faut noter que les contraintes des mobilités en direction du littoral liées au tourisme concernent l'accessibilité, l'offre des loisirs, la qualité des prestations, les différentes cohabitations, la sécurité, l'érosion côtière, les changements climatiques, le vécu et l'expérience des touristes. La série graphique 79 renseigne sur les différentes contraintes exprimées par les touristes.

Graphique 79: Différentes contraintes de la mobilité touristique vers la plage



Source : *Enquête de terrain, 2023*

Excepté la ville de Grand-Béréby où l'accessibilité freine la mobilité touristique. À Tabou et à San-Pédro, ce sont les offres de loisirs telles que la capacité et les dispositifs des hôtels qui constituent les raisons majeures de limitation de la mobilité touristique. Il existe également des contraintes liées aux acteurs en présence, notamment celles liées à l'insécurité et au risque d'accrochage entre touristes et populations locales qui parfois limitent la durée des séjours touristiques (sorte de ségrégation littorale).

Dans notre objectif de présenter les contraintes à la mobilité littorale, il nous reste à aborder les contraintes naturelles. Ce type de contraintes que l'on peut percevoir comme très déterminant dans la limitation des mouvements de populations.

5.6.2 Les contraintes naturelles de la mobilité en milieu littoral : l'érosion côtière

L'érosion côtière dans son évolution constitue une menace pour tous les acteurs en présence dans les trois villes littorales. Presque tous les acteurs interrogés identifient ce phénomène comme une menace pour leurs différentes activités (économiques, loisirs, déménagement, etc.). Le changement climatique comme origine de ce phénomène ressort aussi comme un déterminant qui limite les mouvements de populations vers le littoral. À travers le tableau suivant, la répartition des contraintes naturelles est marquée en s'appuyant sur les dits des acteurs.

Tableau 59: Type de contraintes naturelles limitant les mobilités dans les villes de l'étude

Contraintes naturelles observées	**Tabou**	**Grand-Béréby**	**San-Pédro**
Changement climatique / Inondation	52 %	54 %	39 %
Érosion côtière	48 %	46 %	61 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Les quartiers en bordure de mer au-delà de leur attractivité subissent l'influence de l'avancée de la mer qui constitue une menace à la mobilité résidentielle des populations ainsi qu'à la mobilité de loisirs et économique. Progressivement, les populations subissent plus les effets de l'avancée de la mer et plus de la moitié d'entre elles considèrent ainsi ce phénomène comme une menace ou une réelle contrainte pour leur vécu dans ces quartiers.

Tableau 60: Vous vous sentez menacé ?

Vous vous sentez menacé ?	Tabou			Grand-Béréby			San-Pédro		
	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes
Oui	64 %	57 %	41 %	52 %	47 %	39 %	88 %	45 %	42 %
Non	36 %	43 %	59 %	48 %	53 %	61 %	12 %	55 %	58 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Pour l'ensemble des acteurs, plus de la moitié dans chacune des villes affirment sentir la menace de ces dysfonctionnements naturels. Cependant, il est important de préciser que l'érosion côtière a été la plus mentionnée comme phénomène menaçant. Ainsi, nous avons cherché à cerner si ce processus impacte profondément les différentes activités à proximité du littoral.

Tableau 61: Cela impacte-t-il directement vos activités ?

Cela impacte-t-il vos activités ?	Tabou			Grand-Béréby			San-Pédro		
	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes
Oui	66 %	41 %	40 %	54 %	29 %	31 %	36 %	49 %	34 %
Non	34 %	59 %	60 %	46 %	71 %	69 %	64 %	51 %	66 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Bien que l'avancée de la mer soit largement prononcée dans les contraintes et inquiétudes des populations, les réponses obtenues montrent que les différentes activités existantes ne sont véritablement pas impactées, que cela soit les loisirs ou les pratiques économiques. Dans tous les cas elle pourrait constituer une menace inhérente sur le long terme. De nos observations, nous pouvons affirmer que la réalité est très inquiétante. Les photos suivantes sont l'illustration du recul fulgurant du trait de côte dans ces quartiers et des éventuels risques qui en découlent.

Planche 19 : Vue de l'érosion côtière dans les quartiers balnéaires de San-Pédro

Photo 49 : Erosion à 200m du port de San--Pédro

Photo 50 : Erosion à Balmer

Prises de vues *:* *AHUA Emile Aurélien, 2023*

Au regard de ces impacts, les populations ainsi que les autorités locales développent des stratégies afin de contourner ces obstacles.

5.7 Les stratégies adoptées pour faciliter la mobilité

L'organisation des différentes mobilités vers le littoral, reposant sur des faits et des réalités des espaces considérés, représente un élément factuel ou objectif de l'urbanisation littorale. En revanche, les contraintes humaines observées restent des indicateurs spatiaux subjectifs pour expliquer le rapport des acteurs avec la mer, les pratiques littorales et les types de trajectoires des ménages, car pouvant être adaptées par les politiques publiques. C'est à ce niveau que les contraintes naturelles se présentent comme les plus contraignantes. Dès lors, une réflexion sur les actions et les stratégies des ménages intervient comme nécessaire pour comprendre les perspectives des acteurs.

Tableau 62: Que comptez-vous faire si l'érosion côtière se poursuit ou si la mer monte ?

Que comptez-vous faire ?	Tabou			Grand-Béréby			San-Pédro		
Acteurs	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes	Ménages	Actifs	Touristes
Reconversion	16 %	59 %	10 %	9 %	2 %	62 %	30 %	79 %	52 %
Relocalisation /Déménagement	33 %	32 %	59 %	17 %	54 %	33 %	42 %	8 %	39 %
RAS /Autres alternatives	51 %	9 %	31 %	74 %	20 %	5 %	28 %	13 %	9 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

En analysant le tableau 62, l'option la plus généralisée choisie par les ménages est le déménagement vers d'autres quartiers, notamment les quartiers excentrés. Toutefois, cette option est évoquée principalement par les ménages locataires. Pour les propriétaires de maison, aucune option n'est véritablement envisagée face au recul de trait de côte. Pour les actifs et les touristes, comme palliatif, la recherche de nouveaux sites de loisirs est mise en avant. Mais cette perspective ne concerne pas tous les acteurs en question. Selon le tableau seulement 14% des actifs à San-Pédro contre 51 % à Tabou et 47 % à Grand-Béréby pensent à mettre un arrêt systématique à leur fréquentation de la plage. Du côté des touristes, 33 % à Tabou, 47 % à Grand-Béréby et 53 % à San-Pédro aspirent à diminuer leur fréquentation et pensent à converger vers d'autres plages du pays si nécessaire ou opportun selon la circonstance. Par ce tableau, nous pouvons constater également que certains acteurs n'ont aucun avis sur les stratégies pour contourner le phénomène de l'érosion. Pour eux, c'est un phénomène naturel, donc il faudra vivre avec. D'ailleurs au regard des perceptions de l'ensemble des personnes interrogées, surtout pour les ménages qui habitent les autres types de quartiers, l'érosion ne semble pas constituer un frein, car une bonne masse des ménages aspirent toujours à se rapprocher du littoral.

5.8 Perceptions et ambitions de se rapprocher du littoral

Dans cette brèche de notre analyse, nous nous sommes intéressés aux ménages qui n'ont jamais déménagé à l'issue de capter leurs ambitions et leurs perceptions de se rapprocher ou pas du littoral. Les données récoltées nous ont permis de construire le tableau suivant.

Tableau 63: Avez-vous l'ambition de déménager sur le long terme ?

Ambition de déménager/ Quartiers	Tabou	Grand-Béréby	San-Pédro	Totaux	%
Oui	41	94	227	362	80 %
Non	10	33	48	91	20 %

Source : *Enquête de terrain, 2023*

Dans toutes les villes, les populations ont exprimé l'ambition de déménager. À partir du tableau suivant, il a été question pour nous de montrer les directions de ces déménagements voulus.

Tableau 64: Où voulez-vous habiter ?

Villes / Espace voulu	Près du littoral	Autre espace	Totaux
Tabou	16	35	51
Grand-Béréby	69	25	94
San-Pédro	158	69	227

Source *: Enquête de terrain, 2023*

La majorité des ménages qui ont en tête de déménager souhaitent se rapprocher du littoral si les circonstances favorisent. Le littoral apparaît ainsi comme un espace dynamique, au cœur des différentes mobilités et qui continue d'être prisé par les populations malgré les contraintes.

Conclusion du chapitre 5

L'analyse des différents mouvements de populations en matière de mobilités ou de migrations vers le littoral, telle que nous l'avons vue dans de ce chapitre montre l'importance des dynamiques de littoralisation. Ce phénomène, comme expliqué d'entrée de jeu a été appréhendé en fonction des acteurs en présence. Dans ce cadre, plusieurs types de pratiques et d'activités ont été identifiés, et nous avons montré comment elles contribuent à structurer l'espace. Dans l'ensemble, ces mouvements de populations se fondent sur la recherche du profit. Mais aussi elles s'organisent autour d'un certain nombre de perceptions et de comportements que nous avons présentés du point de vue socio-spatial et temporel. Ces activités humaines autour du littoral, et les formes de spatialisation et de socialisation qu'elles suscitent profitent à un territoire plus large (le département, la région), mais pas vraiment de la même manière pour tous les acteurs. Des résultats obtenus, nous pouvons noter que sur l'ensemble des villes de notre étude, à Tabou, nous avons un littoral moins impacté, mais très contraignant. À Grand-Béréby, nous avons, un littoral moins dynamique, mais ayant des projections d'une forte emprise spatiale dans les années à venir. À San-Pédro, nous avons un littoral très mouvementé qui impulse de forte interaction et qui se retrouve face à de nombreuses contraintes. De ces éléments de résultats, l'on peut affirmer qu'en raison des dynamiques littorales, de nouveaux enjeux naissent et le pouvoir institutionnel doit engager des actions de coordination entre les différents acteurs du territoire en vue de la mise en place d'un nouveau marketing territorial qui s'inscrit dans la gestion durable des villes littorales de la région de San-Pédro. Pour ce faire, dans le prochain chapitre, une analyse sera consacrée aux effets de la littoralisation sur l'urbanisation de ces villes.

Chapitre 6 : *Les effets structurants de la littoralisation sur l'urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire : Entre restructurations socio-spatiales et perspectives d'une gestion durable*

Les villes secondaires littorales constituent assurément des espaces délicats pour asseoir un développement socio-économique fort essentiel en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040. Bien que la littoralisation dans la région de San-Pédro, puisse être considérée à une phase embryonnaire, il est important de souligner que dans son évolution, aucune des villes littorales n'échappe aux effets qu'elle induit sur l'urbanisation et sur le développement. En conséquence, s'il est communément admis que l'aménagement du littoral est l'une des facettes les plus spectaculaires du développement national (Tapé S, 2013, p. 55), alors le regard porté sur les nombreux enjeux et mutations engendrés par ce processus nous amène à nous interroger de savoir : Quelles sont les dynamiques proprement littorales observées ? Quels sont les effets de ces dynamiques littorales sur les secteurs économiques et sur le paysage littoral ? Dans ce chapitre, nous traiterons ces différentes interrogations afin d'obtenir des formes de propositions adaptées à la gouvernance de l'aménagement du territoire.

6.1 De la polarisation à l'urbanisation : les effets positifs de la littoralisation

Les fortes migrations de populations et la forte littoralisation engagée ces dernières années sont très indispensables à la survie des économies et des sociétés. Le phénomène migratoire autour du littoral constitue à la fois un facteur déclencheur et une conséquence de l'urbanisation de ces villes. C'est pourquoi le développement de la mobilité suit le rythme d'évolution et de fonctionnement de la littoralisation dans la région. Dans cette section, nous montrerons les conséquences de ces mobilités. Par la suite, nous présenterons les effets de la littoralisation économique. Enfin, nous mettrons en évidence les perspectives locales sur le long terme.

6.1.1 Une littoralisation évoluant par une augmentation des flux de mobilités urbaines

Les flux migratoires et de mobilités, qu'ils soient permanents ou ponctuels, qu'ils soient pendulaires ou résidentiels, s'insèrent dans la perspective plus large du développement des transports. En l'analysant conjointement comme outils administratif et infrastructurel, l'activité de transport est l'expression de la concrétisation des flux de mobilités et du fonctionnement des réseaux urbains.

Les transports conditionnent les mobilités et les flux d'échanges entre les villes et ont un impact social très fort sur la viabilité des activités économiques. Pour attirer des investisseurs, des touristes et bien d'autres populations engagées dans le développement, bien évidemment il faut faciliter la mobilité. De même, pour faciliter l'acheminement des produits, la planification urbaine s'est activée à construire ou réhabiliter les voies de communication ces dernières années. Les titres de transport délivrés, les nombres d'engins utilisés, sont autant d'instruments urbains qui permettent de voir le rôle des transports dans le déclenchement des flux entre villes. En indiquant, le nombre de services administratifs fournis selon le type d'engins dans l'ensemble de la région, le tableau 65 nous aide à quantifier l'ensemble de ces services.

Tableau 65: Nombre de services fournis selon le type d'engin par département

SERVICES FOURNIS		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Nombre de cartes grises délivrées		3.301	0	3.301	4.064	0	4.064
Cartes grises nationales		3.301	0	3.301	4.064	0	4.064
-	Motos	100	0	100	122	0	122
-	Véhicules particuliers	495	0	495	610	0	610
-	Camions	660	0	660	813	0	813
-	Camionnettes	759	0	759	935	0	935
-	Semi-remorques	594	0	594	732	0	732
-	Tracteurs routiers	596	0	596	732	0	732
-	Autocar bus	97	0	97	120	0	120
Cartes grises internationales		0	0	0	0	0	0
Nombre de permis de conduire délivrés	A	230	0	230	242	0	242
	B	230	0	230	358	0	358
	BCDE	692	0	692	598	0	598
	ABCDE	10.372	0	10.372	4.785	0	4.785
Nombre de cartes de transport délivrées		2.625	0	2.625	2.673	0	2.673

Source *:* *DR Transport, 2019*

Bien que les données du département de Tabou soient indisponibles, l'ensemble des services fournis que l'on observe dans le tableau explique la dynamique de l'activité de transport et son impact socio-économique qui en découle. On note entre autres l'augmentation du nombre des taxi-villes, des transports de marchandises, des transports de passagers, etc., qui jouent un rôle également important dans la circulation des biens et des personnes. Les différents titres de transport délivrés selon l'activité de transport sont consignés dans le tableau 66.

Tableau 66: Titres de transport délivrés par type de transport selon le département

Rubriques		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Transport public de marchandises	Tracteurs routiers	525	0	525	325	25	350
	Semi-remorques	525	0	525	415	40	455
	Citernes	425	0	425	98	15	113
	Camions	362	0	362	734	35	769
Transport public de passagers	Autocars (17 à 22 places)	515	0	515	760	60	820
	Bus (plus de 30 places)	273	0	273	341	4	345
	Taxis collectifs	0	0	0	750	45	795
	Voiture Auto-Ecole	0	0	0	0	0	0

Source *: DR Transport, 2019*

Le nombre de titres de transport délivré est partout important surtout pour les transports publics de passagers. Concernant, les transports en commun des passagers entre les villes, en 2018, il existe 10 compagnies officiellement reconnues dans la région dont 9 qui sont fonctionnelles et une compagnie non fonctionnelle à San-Pédro. Dans le détail, il s'agit de 7 compagnies dans le département de San-Pédro et de 2 dans le département de Tabou. Pour le reste des véhicules en commun qui desservent les villes, ils fonctionnent pour beaucoup de manière informelle. Le nombre de véhicules dont dispose chaque compagnie et la moyenne de passagers par jour est visible dans le tableau 67.

Tableau 67: Nombre de véhicules de transport interurbain de passagers transportés par compagnies

VÉHICULES ET PASSAGERS TRANSPORTÉS		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
UTB	Véhicule	6	0	6	6	0	6
	Passagers/jour	180	0	180	240	0	240
AMT-CI	Véhicule	10	2	12	5	2	7
	Passagers/jour	180	90	270	245	45	285
SBTA	Véhicule	10	0	10	8	0	8
	Passagers/jour	200	0	200	320	0	320
FST	Véhicule	2	0	2	4	0	4
	Passagers/jour	40	0	40	80	0	80
GBT	Véhicule	2	3	5	2	0	2
	Passagers/jour	30	40	70	60	0	60
SAMAN	Véhicule	2	0	2	24	0	24
	Passagers/jour	50	0	50	480	0	480

Source *: DR Transport, 2019*

La place des transports dans l'augmentation des flux de personnes et de marchandises est rendue possible par la présence du corridor 3S (San-Pédro – Soubré – Sassandra), qui permet à la ville de San-Pédro d'être le point de rencontre de ces différents axes urbains.

Aussi, il faut signaler que le repoussement des corridors terrestres (San-Pédro, Soubré, Sassandra, Grand-Béréby) de ces différents axes est une illustration de l'évolution de la mobilité urbaine et de l'extension spatiale. Comme conséquence, l'activité économique connaît des avancées remarquables.

6.1.2 Une littoralisation au cœur du développement économique au regard des activités diverses et fortement productives

Ces villes sont des sites stratégiques pour le rayonnement d'une économie nationale. Par l'émergence de différents secteurs d'activités, et par l'existence d'un port et d'un corridor, la région de San-Pédro se présente aujourd'hui comme un hub, un lieu de structuration spatiale et de polarisation. Les différentes localités de cette région à la lumière de leurs potentialités naturelles et humaines (halieutiques, touristiques et agricoles notamment) sont devenues des lieux d'une importante productivité. En premier lieu, la pêche s'est imposée comme une activité fondamentale qui répond aux besoins locaux aussi bien pour le commerce que pour la consommation locale. Il faut remarquer cependant que c'est la pêche maritime artisanale qui reste la principale activité halieutique. Le tableau 68 nous permet de visualiser l'évolution de la pêche maritime de 2016 à 2021 selon le type d'outils utilisés et de produits pêchés.

Tableau 68: Total de production de la pêche maritime artisanale 2016 à 2021 dans le département de San-Pédro

Type pêche	LIGNE		FILET				TOTAL PRODUCTION	
			Poisson		Crustacés			
Années	Quantité (kg)	Valeur (FCFA)	Quantité (kg)	Valeur (FCFA)	Quantité (kg)	Valeur (FCFA)	Quantité (kg)	Valeur (FCFA)
2016	295.709	462.258.144	396.801	211 029.700	22.226	76.620.250	714.736	749.908.094
2017	611.915	781.045.400	421.364	228.756.400	10.768	30.953.000	1.044.047	1.040.754.800
2018	1.472.576	1.621.505.900	333.213	190.159.800	14.557	40.454.500	1.820.346	1.852.120.200
2019	674.421	872.304.700	493.135	292.833.200	4.619	15.116.500	1.172.175	1.180.254.400
2020	523.718	666.862.100	265.488	151.679.100	4.075	17.723.500	793.281	836.264.700
2021	729.730	862.336.100	423.505	222.163.800	2.403	9.137.000	1.155.638	1.093.636.900
Totaux		5.266.312.344		1.296.622.000		174.888.250		6.752.939.094

Source : *MIRAH/DRSP PERH de SAN-PÉDRO, 2022*

À travers les quantités de productions de poissons et de crustacés, nous pouvons observer la valeur économique qui est au total de 6.752.939.094 FCFA soit 5.266.312.344 FCFA pour la pêche avec les lignes et 1.471.510.250 FCFA pour la pêche avec les filets sur l'ensemble des six années. D'un point de vue global, ces évolutions présentent d'énormes satisfactions économiques. Par conséquent, l'activité de pêche dans la région permet la production de poissons frais, de poissons fumés et de poissons séchés. L'analyse de ces différents types de productions par département est présentée dans le tableau ci-après.

Tableau 69: Productions halieutiques par type de pêche selon le département

RUBRIQUES		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Pêche maritime	Production de poisson frais (en Tonne)	2550,254	400,987	2951,241	1105,725	235,953	1341,678
	Production de poissons fumés	71,5	67,58	139,08	0	649	649
	Production de poissons séchés	15,6	0	15,6	0	119	119
	Production de crustacés (en Tonne)	19,524	5,617	25,141	4,419	619,4	623,819
	PRODUCTION TOTALE	2656,878	474,184	3131,062	1110,144	1623,353	2733,497
	Nombre de pêcheurs	1239	370	1609	720	370	1090
Pêche continentale	Production de poisson frais (en Tonne)	109,043	0	109,43	82,957	0	82,957
	Production de poissons fumés	0	0	0	0	0	0
	Production de poissons séchés	0	0	0	0	0	0
	Production de crustacés (en Tonne)	1,573	0	1,573	1,184	0	1,184
	PRODUCTION TOTALE	110,616	0	110,616	84,141	0	84,141
	Nombre de pêcheurs	80	0	80	60	0	60

Source *: DR Ressources animales et halieutiques, 2020*

Le tableau 69 montre de façon significative l'impact de la pêche sur le développement. En arrivant à mobiliser plus de 1500 pêcheurs, et à faciliter une diversité de l'activité, la pêche dans la région suit une chaîne bien définie. Celle-ci s'articule entre production, commercialisation et consommation. Ce faisant, plusieurs entrepôts frigorifiques ont été installés pour faciliter la commercialisation du poisson. Dans le tableau 70, nous mettons en lumière les quantités de poissons commercialisées selon le département.

Tableau 70: Quantité de poisson commercialisé par les entrepôts frigorifiques

RUBRIQUE		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Total	San-Pédro	Tabou	Total
Nombre d'entrepôts frigorifiques		13	2	15	13	4	17
Quantité commercialisée	Poissons (Kg)	3.910.651	28.850	3.939.501	3.664.012	33.480	3.697.492

Source *: DR Ressources animales et halieutiques, 2020*

En impliquant à la fois les pêcheurs, les mareyeurs, les vendeurs et les commerçants, l'activité halieutique devient ainsi une source d'emploi.

La polarisation de la région est encore plus criante si l'on s'intéresse aussi à l'activité de l'élevage qui attire pas mal de population. Les données sur le poids net de viandes produites en kilogramme selon les espèces par département sont indiquées dans le tableau 71.

Tableau 71 : Abattage contrôlé par département

ESPÈCES ABATTUES		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
BOVINS	Nombre de têtes	6090	348	6438	6474	311	6785
	Poids viande nette (Kg)	913500	57150	970650	971400	46650	1018050
Ovins	Nombre de têtes	1454	23	1477	1499	27	1526
	Poids viande nette (Kg)	21810	259	22069	22485	405	22890
CAPRINS	Nombre de têtes	1048	31	1079	1179	24	1203
	Poids viande nette (Kg)	15720	331	16051	17685	360	18045
PORCINS	Nombre de têtes	-	-	-	-	-	-
	Poids viande nette (Kg)	-	-	-	-	-	-

Source : *DR Ressources animales et halieutiques, 2020*

Même si nous n'avons pas pu obtenir les données sur la race des porcins, celles qui concernent les autres races démontrent que l'activité de l'élevage est déterminante surtout pour la consommation locale. Les bovins restent l'espèce la plus importante dans la production de viandes. Dans le tableau 72, les quantités de viandes commercialisées selon les départements sont présentées pour les années 2018 et 2019.

Tableau 72: Quantité de poisson et de viande commercialisée par les entrepôts frigorifiques

RUBRIQUE	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Total	San-Pédro	Tabou	Total
Quantité de viandes commercialisées (Kg)	962.924	78.563	1.041.497	960.595	25.930	986.525

Source : *DR Ressources animales et halieutiques, 2020*

La commercialisation de viande est beaucoup plus importante dans le département de San-Pédro. Ces chiffres affichent clairement la bonne couverture spatiale de l'élevage pour la région. Ce qui devient une réponse positive pour la sécurité alimentaire.

En outre, le dynamisme économique de la région provient en partie de l'agriculture qui rappelons est l'activité principale en Côte d'Ivoire, et donc qui demeure le pilier de l'économie nationale. La région de San-Pédro comme forte zone productrice agricole joue un rôle incontournable dans l'autonomie alimentaire. Cela s'explique par la forte production de riz, de légumineuses et de maraîchers dans les bas-fonds et dans les bassins enregistréé ces dernières années.

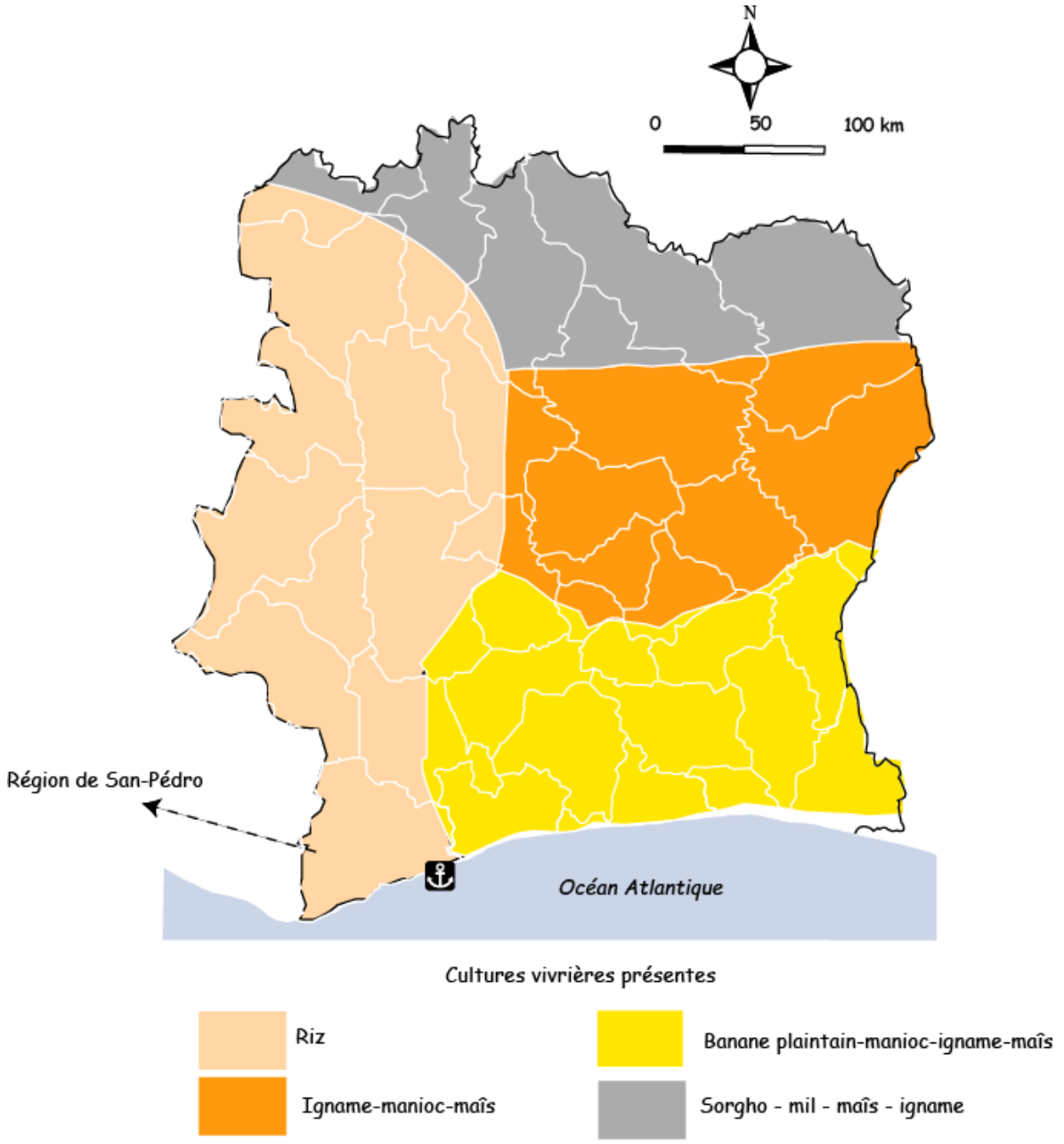
Mais aussi par une énorme production de vivriers et de fruitiers tels que la banane, les maniocs, les ignames, les avocats, les oranges et bien d'autres qui sont des aliments du quotidien des populations (Photo 51).

Photo 51 : Produits agricoles provenant de Tabou et de San-Pédro

Prise de vue : AHUA Emile Aurélien, mars 2023

En raison de la diversité des pratiques agricoles et de l'importante contribution des populations dans les cultures de cacao, de café et d'hévéa, l'agriculture n'est pas destinée uniquement à la consommation locale, mais aussi à la commercialisation des produits et aux exportations vers l'extérieur. Au niveau des cultures vivrières, bien que la Côte d'Ivoire ne soit pas autosuffisante en riz et certains autres produits, elle produit une grande variété de produits rizicoles et agricoles grâce à la région de San-Pédro. La carte ci-contre présente les principaux produits vivriers produits selon les régions.

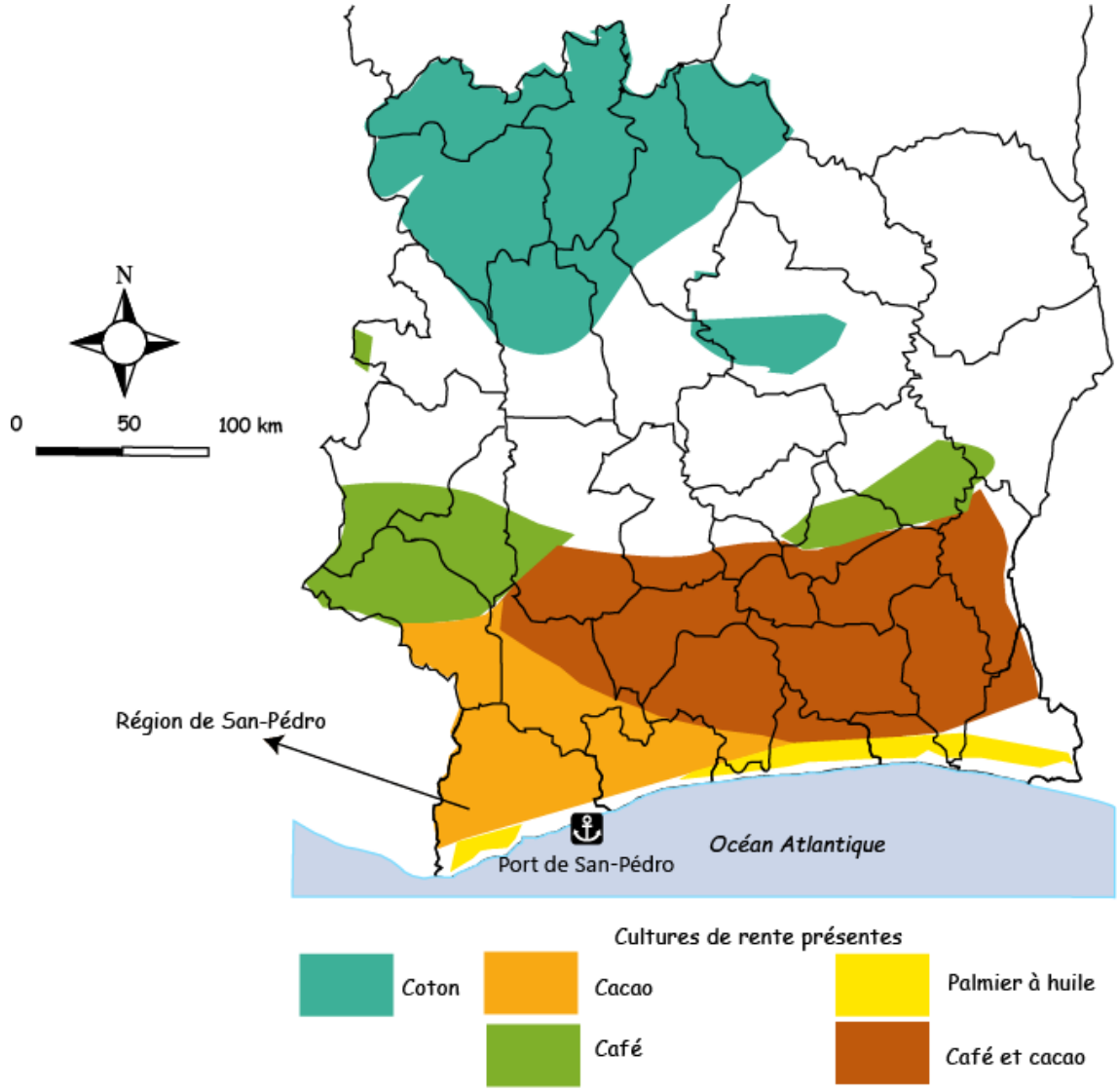
Carte 53: Répartition des zones de production des cultures vivrières



Source : Ministère des Transports, 2022
Réalisation et conception : AHUA Emile Aurélien, 2023

La carte 53 permet de voir que la région est une zone importante de riziculture. Autrement, grâce à la région de San-Pédro, les industries de bois (abattage forestier) sont en croissance rapide. Pour cette raison, de nombreuses forêts tropicales ont été détruites, sauf le parc national de Taï où les forêts sont encore bien préservées. Également dans cette zone, la production agricole est actuellement en constante augmentation avec des terres arables qui représentent environ 71 % du territoire ivoirien.

Carte 54: Répartition des zones de production des cultures de rente



Source : Ministère des Transports, 2022
Réalisation et conception : AHUA Emile Aurélien, 2023

Le rôle incontournable de l'agriculture de rente est perçu par sa capacité à procurer des revenus aux acteurs de la filière. C'est ailleurs dans ce contexte que plusieurs coopératives ont été créées pour rassembler les planteurs, afin de produire, collecter et commercialiser ces produits. Le tableau suivant présente le nombre des coopératives reconnues dans le département de San-Pédro selon la filière.

Tableau 73: Nombre de coopératives dans le département de San-Pédro selon le secteur agricole

Secteurs / Sous-préfectures	Doba	Dogbo	Gabiadji	Grand-Béréby	San-Pédro	Totaux
Café – cacao	80	75	120	84	119	478
Hévéa	1	2	85	14	21	123
Vivrier	-	-	1	-	8	9
Palmier à huile	-	-	-	2	1	3
Cola	-	-	-	-	1	1
Totaux	81	77	206	100	150	614

Source : *DR Agriculture, 2020*

Nous avons plus de 600 coopératives présentes qui interviennent dans différents secteurs. Les secteurs café-cacao et hévéa sont ceux qui mobilisent le plus de coopératives. Selon les données d'enquête, les coopératives de café-cacao du point de vue des rendements économiques demeurent les plus dynamiques. Pour illustrer ce propos, nous nous sommes servis du chiffre d'affaires de 4 coopératives sur cinq années à titre d'exemple. Ces chiffres d'affaires sont consignés dans le tableau 74.

Tableau 74: Chiffres d'affaires de quelques coopératives agricoles

Villes	Gabiadji	Grand-Béréby	Doba	Doba	Totaux (FCFA)
Coopératives[7] / Années	*COPALBA*	*CASS*	*SOCABEN*	*COPAGAGNY*	
2013	-	-	1.116.386.816	4.389.621.760	5.506.008.576
2014	18.014.050	142.929.888	155.090.176	-	316.034.114
2015	2.058.941.952	4.504.154.624	-	4.236.623.360	10.799.719.936
2016	1.450.532.224	2.782.234.880	170.493.920	6.383.360.000	10.786.621.024
2017	260.166.772	3.041.177.600	-	-	3.301.344.372
2018	263.627.744	2.236.048.384	1.399.252.224	647.867.264	4.546.795.616
2019	188.000.016	2.004.248.448	2.042.976.064	5.672.192.512	9.907.417.040
2020	178.648.752	192.784.080	194.705.152	5.864.877.056	6.431.015.040
2021	12.522.000	-	145.185.600	499.519.552	660.257.152
Totaux (FCFA)	4.430.453.510	14.903.577.904	5.224.089.952	27.175.578.560	51.733.699.926

Source : *DR Agriculture, 2020*

Les différents chiffres d'affaires de ces coopératives justifient l'importance économique de l'agriculture dans la région. Dans cette veine, nous pouvons observer que l'économie agricole intègre plusieurs types d'acteurs et constitue même l'un des fondements de l'activité industrielle.

7 COPALBA : Coopérative Agricole des Lacina Bango
CASS : Coopérative Agricole des 2 Samba
SOCABEN : Société Coopérative Agricole de Benjaminkro
COPAGAGNY : Coopérative Agricole de Gagny

Ce qu'il convient de comprendre, l'activité agricole fait intervenir plusieurs types d'acteurs, entre autres, les planteurs qui produisent, les transporteurs qui font écouler le produit des zones de production aux zones de commercialisations, les revendeurs ainsi que les coopératives qui s'activent dans la vente vers les unités industrielles (qui à leur tour s'engagent dans les exportations). Pour cela il importe de mentionner que l'activité industrielle relève d'une complémentarité de l'activité agricole, dans la mesure où ces deux entités entretiennent des rapports d'interdépendances. L'essentiel des unités industrielles a pour fonction le stockage, la transformation et l'exportation des produits agricoles bruts, notamment le café-cacao, l'hévéa et le palmier. Le nombre des industries, passé de 51 unités en 2016 à 122 unités en 2022, est la parfaite illustration de la dynamique économique de ce secteur, qui devient en même temps pourvoyeur d'emploi et créateur de richesse.

6.1.3 Une littoralisation polarisante autour du Port de San-Pédro

Au-delà d'attirer des populations dans le cadre de l'activité agricole, le Port de San-Pédro est l'élément pilier par lequel plusieurs villes du territoire national sont approvisionnées en produits venant de l'extérieur, tous types confondus. C'est encore ce port qui sert à l'exportation de plusieurs produits. À travers les chiffres du trafic global et des échanges effectués par le port, nous pouvons cerner son rôle structurant. Le tableau 75 récapitule les résultats globaux des importations et exportations de 2015 à 2021.

Tableau 75: Trafic global des importations et exportations au Port de San-Pédro de 2016 à 2021

Type de trafic (tonnes)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total import	594.691	750.473	905.409	1.024.912	1.028.528	291.111	1.874.017
Total export	1.390.614	1.814.830	1.992.069	2.042.077	2.987.005	2.950.920	3.401.581
Total import / export	1.985.305	2.656.303	2.897.478	3.006.989	4.015.533	3.967.394	5.275.598
Total transbordements	2.866.065	2.046.802	1.633.171	1.014.174	1.050.152	788.439	839.212
Trafic global marchandises	4.851.390	4.612.105	4.530.649	4.081.163	5.065.685	4.755.833	6.114.810

Source : *PASP (Rapport d'activité), 2022*

Le tableau 75 révèle une nette évolution du trafic portuaire sur l'ensemble des années. De tout égard, le port reste un instrument d'exportation dont le total des chiffres sur l'ensemble de ces années est supérieur aux importations. Sur le plan des importations, ce sont les produits cimentiers, les produits alimentaires, et les engrais qui sont principalement importés. Le tableau 76 présente l'ensemble du trafic des importations de 2015 à 2021.

Tableau 76 : Total des importations par produit de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro

Produits (tonnes)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Produits cimentiers	**256.200**	**313.000**	**490.525**	**686.429**	**621.208**	**632.044**	**1.321.994**
Clinker	167.700	210.000	353.525	546.612	516.432	476.071	1.168.071
Laitier	66.500	90.000	90.000	46.000	12.000	30.000	58.600
Gypse	0	13.026	47.000	19.982	29.600	22.435	26.102
Ciment importés	22.000	0	0	-	56	-	-
Calcaire	-	-	-	73.835	63.120	103.538	69.311
Produits alimentaires	**111.916**	**72.512**	**68.832**	**44.363**	**42.946**	**49.533**	**61.255**
Riz	46.655	37.352	18.635	1.044	2.873	7.015	10.552
Poissons congelés	10.335	9.149	12.419	7.541	4.671	1.665	2.325
Viandes fraîches	1.336	1.931	1.377	205	350	410	878
Blé tendre et en transit	53.590	23.900	36.401	35.573	35.052	40.443	47.500
Engrais	**28.032**	**13.902**	**7.440**	**4.290**	**40.612**	**43.786**	**161.508**
Équipements miniers	**3.297**	**327**	**121**	**94**	**-**	**-**	**-**
Divers (Import)	**195.246**	**350.706**	**338.491**	**289.736**	**323.762**	**291.111**	**329.260**
TOTAL	594.691	750.473	905.409	1.024.912	1.028.528	291.111	1.874.017

Source : *PASP (Rapport d'activité), 2022*

Les produits cimentiers et les produits divers sont ceux qui sont les plus importés avec un trafic de 4.321.400 tonnes et de 2.118.312 tonnes sur l'ensemble des années. Le trafic des produits alimentaires et des engrais comptabilise sur l'ensemble des années un total de 451.357 tonnes et de 299.570 tonnes. Les importations dans l'ensemble restent orientées vers la consommation locale à l'échelle du pays. S'agissant des exportations, le pays exporte des produits de bois et dérivés, du café et cacao, du caoutchouc, des minerais, de la noix de cajou et des palmes. De 2015 à 2021, les exportations de produits par le port ont connu des évolutions fulgurantes.

Tableau 77: Total des exportations par produit de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro

Produits (tonnes)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Bois et dérivés	**109.400**	**95.498**	**60.185**	**51.498**	**49.182**	**51.054**	**55.719**
Bois	58.054	60.744	38.738	33.948	31.504	37.658	40.470
Placages	8.012	6.595	5.149	4.951	5.955	4.845	6.170
Charbon de bois	1.633	875	0	75	45	68	125
Bois séchés / Grumes	34.644	20536	13.290	10.058	9.044	6.035	6.803
Produits finis	7.057	6.748	3.008	2.466	2.634	2.448	2.151
Café/cacao	**828.534**	**791.729**	**1.036.876**	**1.010228**	**1.135.963**	**1.062.204**	**1.141.635**
Café	7.027	14.195	7.572	7.273	6.207	2.244	1.486
Cacao fèves	641.221	604.583	831.464	820.168	948.214	874.940	946.635
Masse de cacao (beurre)	158.201	158.201	149.307	135.238	133.578	141.921	153.996
Chocolat	0	0	-	1.472	1.125	0	521
Tourteaux de cacao	22.085	41.178	48.533	46.077	46.839	43.099	38.997
Caoutchouc	**194.373**	**207.758**	**226.412**	**216.465**	**234.295**	**263.349**	**326.636**
Palmes et dérivés	**160.531**	**216.154**	**170.018**	**169.420**	**169.436**	**148.063**	**176.068**
Huile de Palme	150.499	210.724	165.016	166.709	163.436	141.940	165.780
Amandes palmistes	0	0	2.728	0	1.252	263	0
Huiles de palmiste brut	5.000	0	69	335	1.131	457	437
Tourteaux amandes palmistes	5.032	5.430	2.205	2.376	3.536	5.403	9.851
Noix de cajou	**15.147**	**20.735**	**15.376**	**25.007**	**13.944**	**15.673**	**13.378**
Coton	**72.902**	**92.020**	**78.565**	**94.900**	**103.315**	**81.687**	**106.134**
Minerais	-	-	-	**194.212**	**990.134**	**1.081.369**	**1.298.473**
Nickel	-	-	-	194.212	979.012	1.065.886	1.285.124
		-	-	-	-	-	-
Manganèse	-	-	-	-	11.122	15.483	13.349
Divers	**9.727**	**390.396**	**404.637**	**280.347**	**290.817**	**247.521**	**283.538**
Total	**1.390.614**	**1.814.930**	**1.992.069**	**2.042.077**	**2.987.005**	**2.950.920**	**3.401.581**

Source *:* *PASP (Rapport d'activité), 2022*

Les produits du binôme café-cacao sont les plus exportés, suivis des produits de palmes et de bois. De 2015 à 2021, les exportations des produits de cacao sont de 7.007.169 tonnes contre 472.489 tonnes pour les produits de bois, 1.209.690 tonnes pour les produits de palmes, 1.669.288 tonnes pour les caoutchoucs, 3.564.188 tonnes pour les minerais, 119.260 tonnes pour la noix de cajou et 2.187.330 tonnes pour les autres produits. Ce trafic important et les performances réalisées sont respectivement liés à la présence de différents types de navires. De 2015 à 2021, le PASP a toujours enregistré la présence de plus de 350 navires. Cependant, la forte dépendance de la région vis-à-vis des produits agricoles exportés, reste un sujet d'inquiétude dans le contexte du dérèglement climatique et du risque de baisse des productions.

Tableau 78: Total des escales navires de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro

Navires	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Conventionnels	87	52	50	41	50	48	56
Porte-conteneurs	337	339	284	263	246	246	234
Rouliers RO-RO	17	23	21	22	16	16	14
Minéraliers	25	30	39	39	49	49	81
Huiliers	32	34	33	35	14	14	23
Navires de pêche	5	10	11	5	0	0	0
Céréaliers	9	7	11	10	10	13	13
Autres	3	1	0	3	5	0	0
Total escales	**515**	**496**	**449**	**418**	**432**	**388**	**421**

Source : *PASP (Rapport d'activité), 2022*

Sur la même période, le tonnage conteneurisé et en marchandise a connu des évolutions probantes.

Tableau 79: Total des débits de conteneurs de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro

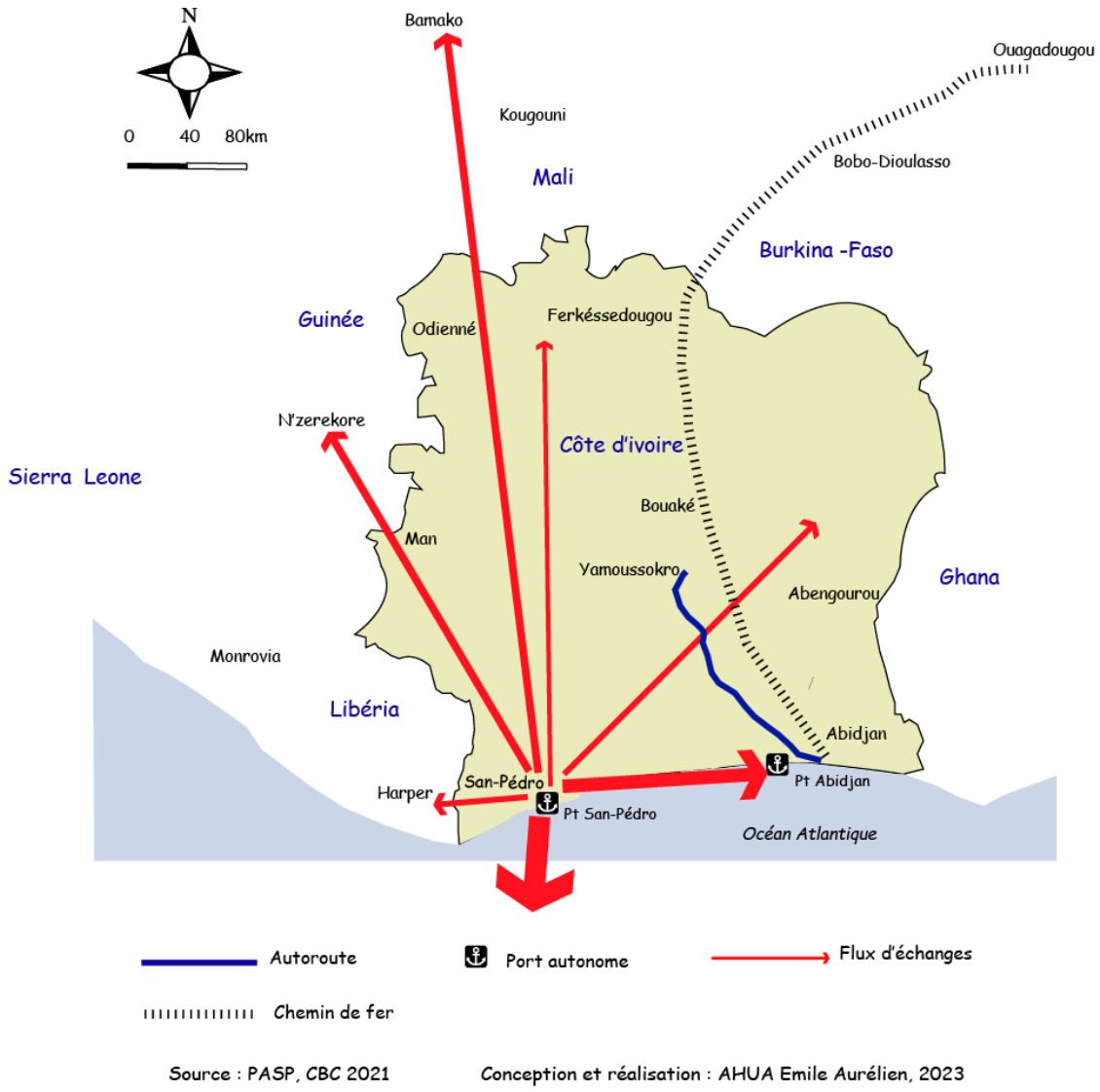
Débit de conteneurs (EVP)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Débit entré	77.144	78.203	86.105	88.604	100.314	87.846	100.850
Débit sorti	84.769	72.213	88.803	85.729	98.222	89.280	102.537
Débit en transbordement	124.603	99.687	69.137	75.639	65.283	42.242	51.717
Débit total de conteneurs	286.516	250.103	244.045	249.972	263.819	219.368	255.104
Tonnage conteneurisé (T)	4.062.316	3.709.973	3.292.549	2.775.847	3.006.588	2.597.182	2.837.250
Tonnage de marchandises (T)	4.851.390	4.612.105	4.530.649	4.081.163	5.065.685	4.755.833	6.114.810
Taux de conteneurisation (%)	84 %	80 %	73 %	68 %	59 %	55 %	46 %

Source : *PASP (Rapport d'activité), 2022*

Pour un total qui dépasse les 200.000 EVP pour toutes les années consignées, le total des débits de conteneurs a permis un taux de réalisation de 96 % des prévisions budgétaires. Quant au débit de transbordement, les chiffres montrent quelques baisses du volume entre 2018 et 2021. Ces diminutions sont imputables à la baisse des activités en Europe (France, Belgique, Espagne, Italie), principale origine du trafic transbordé à San-Pédro. Aussi, elles sont liées à l'arrêt de l'exportation des matières brutes animales et végétales vers les usines de transformation en Europe dans la période Covid (2020 - 2021).

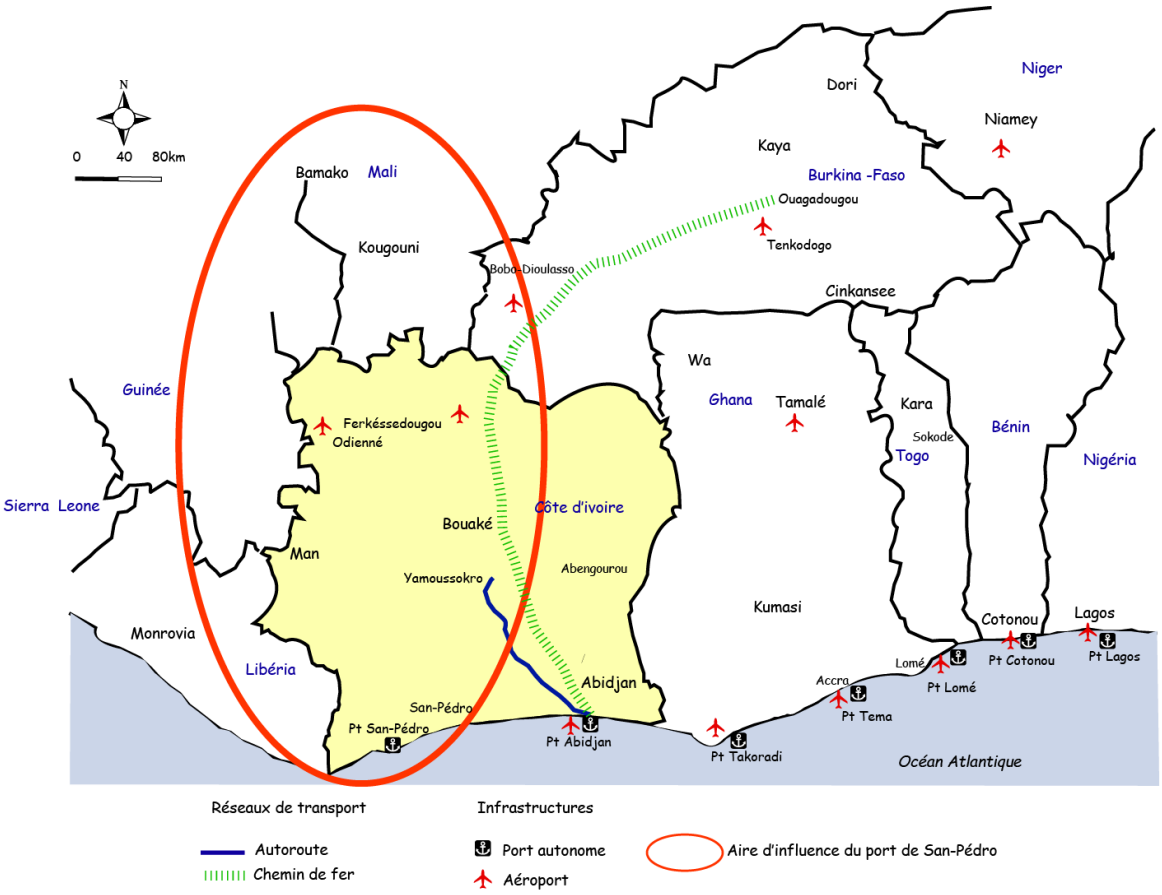
Le port de San-Pédro échange avec de nombreux villes et pays singulièrement ceux de la sous-région que cela soit dans le cadre des importations ou des exportations. La carte suivante nous montre les différents degrés estimatifs des trafics entre le port et les autres espaces.

Carte 55: Degré estimatif des flux d'échanges entre le Port de San-Pédro et les autres espaces



En analysant la carte, notons que le port exerce une influence territoriale sur certaines villes de l'arrière-pays national et certains pays voisins. Cette influence qui couvre une bonne partie de l'espace sous régional ouest-africain est mise en exergue à travers la carte 56.

Carte 56: Zone d'influence du Port de San-Pédro en 2021



Source : PASP & Conseil des Chargeurs, 2023 Conception et réalisation : AHUA Emile Aurélien, 2023

À côté de l'activité portuaire, ces dernières années, le tourisme balnéaire est resté très fleurissant et évolutif et se présente comme une nouvelle marque de l'économie régionale. Malgré la diversité dans la qualité des réceptifs hôteliers et leur capacité d'accueil parfois faible, ce secteur génère d'énormes revenus aux populations. Même si nous n'avons pas les gains réels des hôtels, le tableau 80 nous permet de mettre en relief les estimations des gains obtenus à l'issue des enquêtes.

Tableau 80: Gains estimatifs globaux des réceptifs hôteliers selon leur capacité en 2019

Catégories d'hôtels	Nombre de clients /années		Prix unitaire des prestations (FCFA)		Gains estimatifs globaux obtenus dans l'année (FCFA)	
	San-Pédro	Tabou	San-Pédro	Tabou	San-Pédro	Tabou
Hôtel de quartiers	488	18	2000– 6000	1500 – 5000	1.464.000	54.000
Hôtel moyen standing	428	8	6000 – 15000	5000-10000	4.280.000	56.000
Hôtel bon standing	186	10	15000– 50000	8000	5.580.000	80.000
Hôtel 3 étoiles	132	0	50.000 - 300.000	-	26.400.000	-

Source : *Enquête de terrain, 2022*

Du point de vue économique, les gains estimatifs présentés dans le tableau sont le résultat des capacités hôtelières. Ils démontrent que le tourisme joue un rôle fulgurant dans l'économie locale, voire régionale ou nationale. L'activité touristique est développée de manière inégalitaire, car uniquement bien ancrée dans le département de San-Pédro. Cette inégalité n'est rien d'autre que le symptôme de l'absence de projets et de perspectives locales de la part de pouvoirs publics. Ainsi l'un des effets de l'activité touristique et de loisirs, surtout du point de vue économique, est la redéfinition des rapports de pouvoir, notamment dans la polarisation de l'espace. Si seule la ville de San-Pédro parvient à tirer son épingle du jeu par rapport aux autres villes, alors l'essor de l'activité touristique telle qu'observée, dans une dynamique de globalisation des sociétés permet de remettre en cause les dispositifs hôteliers, mais aussi ses conditions d'exercice dans la région de San-Pédro. Une politique touristique qui s'avère être insuffisante face au nombre croissant des touristes et des opérateurs économiques dans la région. Alors que la situation de bord de mer offre à San-Pédro un cadre naturel et paysager exceptionnel. Ces attraits naturels sont plus ou moins mis en évidence à travers une valorisation communicationnelle ces dernières années. De ce fait, des initiatives portées par la collectivité comme le festival culturel de Saint-Pierre qui a lieu depuis deux ans tentent de renforcer l'attractivité touristique de la région. Les photos suivantes nous montrent quelques affiches et panneaux publicitaires utilisés pour valoriser l'activité touristique.

Planche 20 : Panneaux et affiche publicitaire du tourisme dans le département de San-Pédro

Photo 52 : Pancartes des hôtels à San-Pédro

Photo 53 : Activités touristiques organisées au Sud-ouest ivoirien

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien/Enquête de terrain, novembre, 2022*

En outre, dans le cadre de la diversification de la valorisation du potentiel touristique du territoire, des actions sont envisagées par les pouvoirs publics sur les différents sites ; plages, sites archéologiques, réceptifs hôteliers, etc (voir Annexe 6). Entres autres, il est question de l'aménagement des sites touristiques et le renforcement des modes d'hébergement hôtelier censés accueillir certains opérateurs économiques. Ce projet de reconquête de l'activité touristique vise à renforcer l'attractivité et la compétitivité de cette métropole africaine en devenir. L'ensemble de ces initiatives doivent permettre au tourisme de faire rayonner l'économie de la région d'ici les années 2025 à 2040. Pour ce faire, il faut aussi actionner la construction des voies de communications.

Enfin, l'émergence de l'économie informelle est une autre caractéristique de l'urbanisation. La cartographie des commerçants ambulants et informelles dans les quartiers restant approximative voire impossible. Nous nous sommes contentés de présenter les gains journaliers de ces derniers selon les types de produits vendus (tableau 81).

Tableau 81: Gains journaliers éventuels des activités économiques littorales par type de produits vendus

Types de commerces **Types de commerce vendus**	**Commerces fixes**	**Commerces ambulants**
Produits alimentaires	50.000 FCFA – 250.000 FCFA	5.000 FCFA – 50.000 FCFA
Produits vestimentaires	-	5.000 FCFA – 15.000 FCFA
Produits pharmaceutiques	-	2.000 FCFA – 8.000 FCFA
Produits cosmétiques	-	2.000 FCFA – 5.000 FCFA
Autres produits	25.000 FCFA – 180.000 FCFA	5.000 FCFA – 20.000 FCFA

Source *:* *Enquête de terrain, 2023*

Il ressort de ce tableau que les activités informelles de consommation directe (vente d'aliments et des vêtements) sont les plus rentables avec un bénéfice allant jusqu'à 50 000 FCFA. Par la suite, les vendeurs ambulants d'objets, de produits cosmétiques et d'articles divers se positionnent en second plan. Dans l'ensemble, il importe de mentionner que les petits commerces ou les services informels qui s'ouvrent progressivement aux activités de touristes interviennent comme le secteur des marginaux, alors que ceux-ci apportent une importante contribution sociale et économique au niveau local et régional. Par exemple, les transports de passagers et de marchandises par les tricycles sont devenus l'un des traits marquants du développement urbain car ils contribuent à la structuration et polarisation de l'espace. De ce qui précède, il est donné de constater que les nouvelles activités naissantes apportent une plus-value à l'économie balnéaire.

Dans cette logique, des projets sont élaborés par les autorités afin de donner plus de vitalité à ces activités. La suite de notre travail se concentre dès lors sur les perspectives de planification dans la région.

6.1.4 Une littoralisation qui se poursuit à la lumière de nombreux projets et perspectives de planification en cours

Les données utilisées pour montrer les perspectives à l'échelle sous régionale ont été tirées du schéma directeur du projet CACAO dans lequel s'insère la région de San-Pédro. Par définition, le projet CACAO signifie l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest. Il a pour but d'élaborer un plan directeur stratégique pour le développement des corridors. Ce projet d'étude porte sur le développement des secteurs économiques et des infrastructures des corridors couvrant quatre pays : le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo. Le projet CACAO s'intéresse aux marchés sous régionaux émergents et en croissance rapide ainsi qu'aux différentes variétés de produits de consommation. Il envisage des stratégies de promotion des secteurs économiques dans le cadre du développement des corridors.

Dans le plan directeur du projet, il est recommandé de promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant le marché sous régional des pays concernés. En plus des efforts continus pour augmenter l'exportation de produits primaires tels que les minéraux, le cacao, la noix de cajou, l'huile de palme, le caoutchouc et le coton vers les marchés étrangers. Pour ce faire, une mise en œuvre globale de l'intégration économique sous régionale et du développement des corridors est nécessaire. Cela permettra une forte connexion entre les villes secondaires et les métropoles. En effet, la faible relation entre les zones côtières (stimulée par la production et l'exportation de produits primaires) et les zones intérieures est un facteur essentiel des difficultés de développement des secteurs économiques et de ralentissement des trafics. Sachant que la forte croissance des économies côtières a été stimulée par la production et l'exportation de produits de base vers d'autres espaces. En conséquence, les zones intérieures de certaines régions ont stagné économiquement en raison de leur isolement par rapport aux économies côtières prospères.

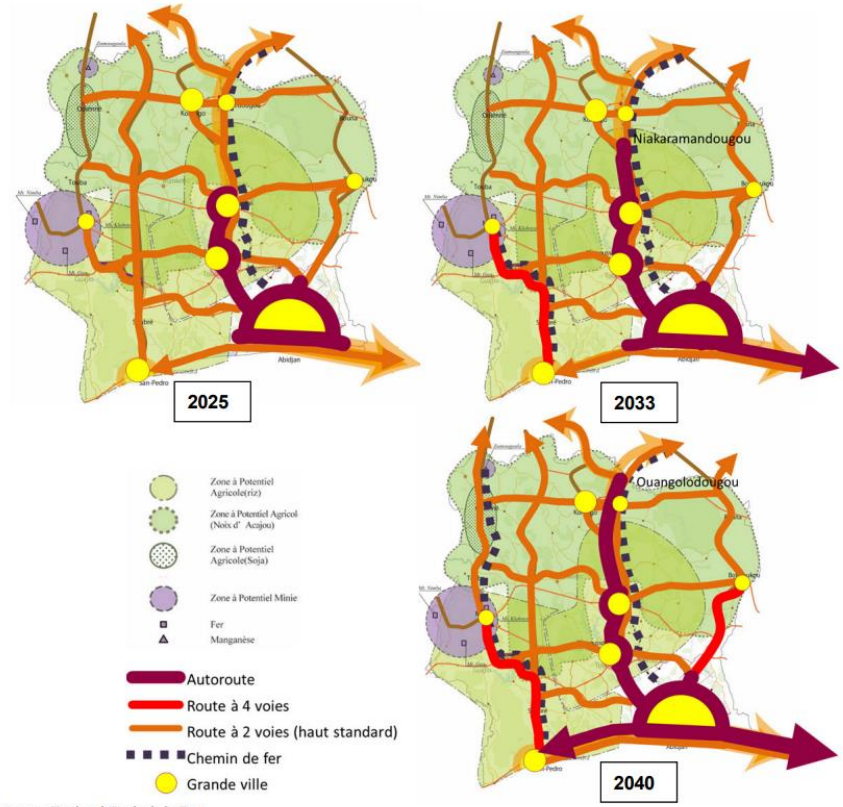
En d'autres termes, les zones intérieures sont handicapées par les barrières des coûts élevés et temps de transport, tandis que les zones côtières ont un moteur de croissance approprié pour les économies sous régionales.

Cela dit il est nécessaire de développer les secteurs économiques tant dans les zones intérieures que dans les zones côtières en les reliant en termes de secteurs économiques et de transports afin de créer un bon cycle dans les économies sous régionales.
Le cas de la région du Sud-ouest est un exemple palpable, et c'est la question centrale liée aux inégalités dans cette zone qui est abordée dans le plan directeur du CACAO.

La clé pour relier les zones intérieures stagnantes et les zones côtières prometteuses est le développement de secteurs économiques ciblant des marchés de consommation sous régionaux prometteurs. Cela passe par la création de corridors, la construction des services et infrastructures. À l'intérieur de tous ces projets, la création d'un corridor économique et de transport dans la région de San-Pédro qui la relie aux autres espaces est aussi envisagée. La création de ces corridors a pour but de fortifier la connectivité entre les villes secondaires littorales de la Côte d'Ivoire et les zones intérieures et côtières des pays voisins. En suivant le scénario de croissance sélectionné par le plan directeur du CACAO, la disparité régionale sera ralentie.

Le plan directeur du CACAO s'efforcera de réaliser le « développement dynamique et inclusif, ainsi que le développement durable », en mettant en œuvre des stratégies et des plans pour le développement des corridors qui seront construits. Il se donne pour objectif d'atteindre un développement socio-économique équilibré entre les pays intérieurs et les pays littoraux de la sous-région du CACAO. La présente carte nous montre les scénarios potentiels qu'on peut obtenir à l'issue de la mise en œuvre de ces projets.

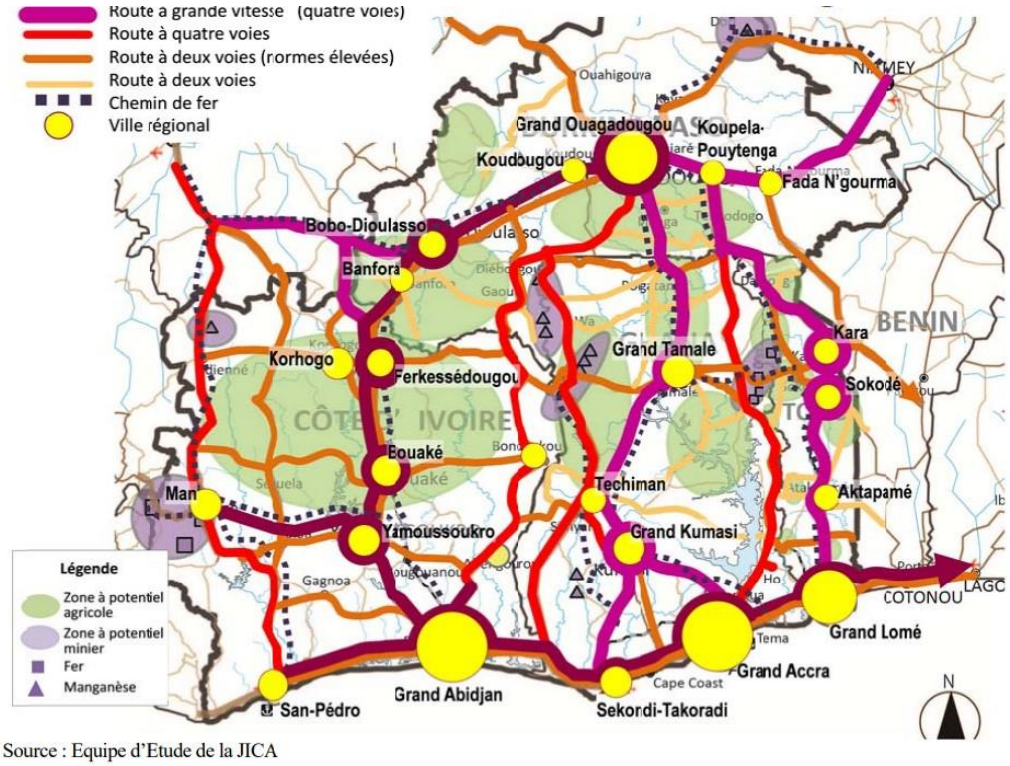
Carte 57: Scénario spatial des infrastructures en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040



Source: Equipe d'Etude de la JICA

De 2025 à 2040, selon les scénarios, le corridor de San-Pédro va connaître un élargissement important qui va contribuer à sa polarisation au niveau de la Côte d'Ivoire. Concernant l'espace sous régional, ce corridor comme tous les autres, constituera un corridor économique intégré reliant l'économie côtière des villes secondaires et les villes entre Abidjan et Lagos par environ 1000 km d'autoroute. Les installations urbaines, les zones industrielles et les zones préservées devraient être stratégiquement situées le long des deux axes de la route existante et de la nouvelle autoroute. A très long terme, cette zone deviendra une méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest avec un chemin de fer à grande vitesse reliant les capitales qui possèdent des fonctions métropolitaines, les ports maritimes stratégiques et les secteurs économiques (carte 58).

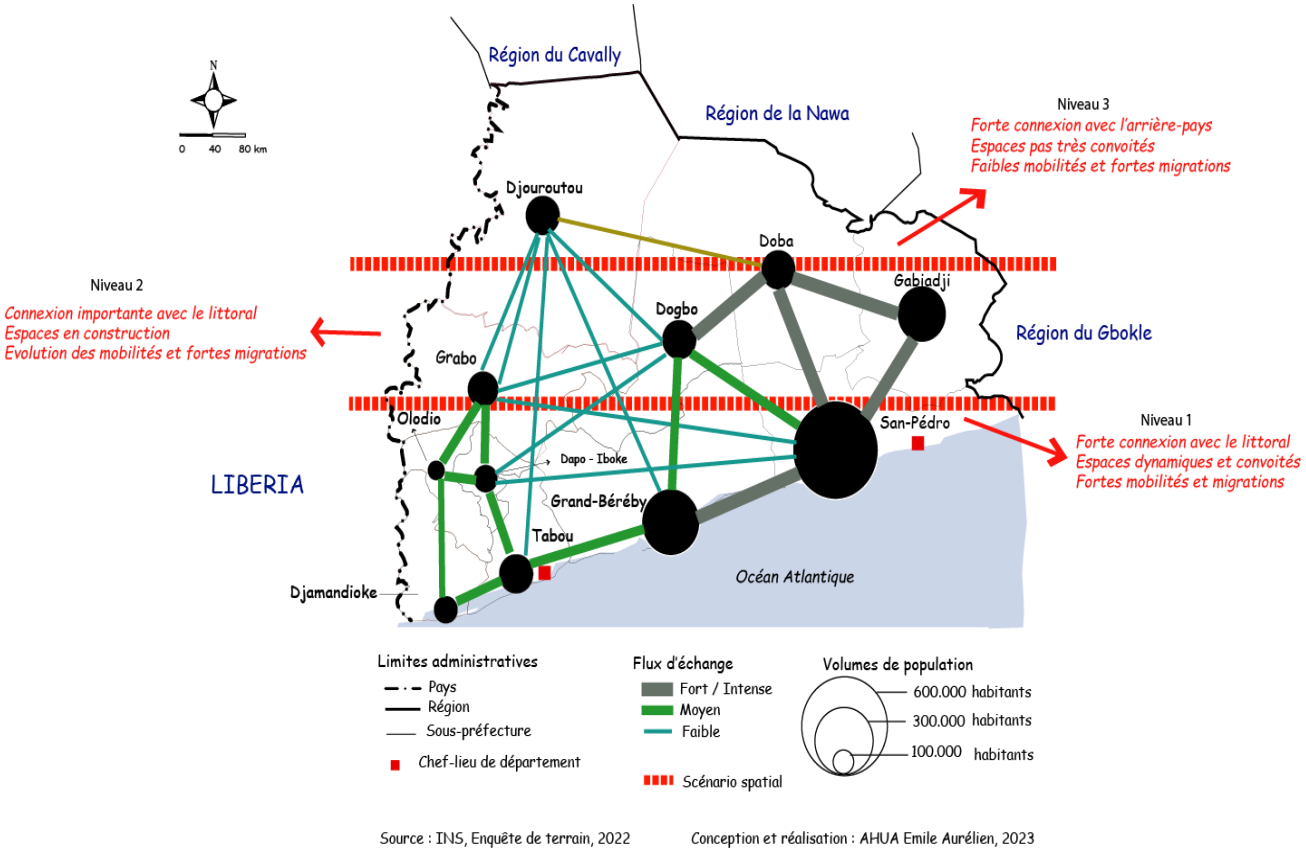
Carte 58: Scénario spatial des infrastructures dans la zone CACAO à l'horizon 2040



Source : Equipe d'Etude de la JICA

L'ensemble de ces perspectives doit permettre de réduire les coûts de transport et le temps de transport entre les zones intérieures et côtières. À partir de ces projections, et en s'appuyant sur la loi rang-taille, nous avons élaboré une carte qui nous montre les scénarios potentiels des flux entre les villes de la région à l'horizon 2050.

Carte 59: Projection et scénario spatial des flux de la région de San-Pédro à l'horizon 2050



L'ensemble de ces dynamiques littorales montre que la littoralisation est un atout pour le développement des villes littorales secondaires. Cependant, certains dysfonctionnements observés tendent à remettre en cause cette assertion. Dans cette optique nous allons étudier les effets néfastes de la littoralisation dans la région de San-Pédro.

6.2 De l'urbanisation au défi d'un renouveau urbain : les effets néfastes de la littoralisation

Les dynamiques de littoralisation dans la région de San-Pédro sont évolutives. Elles s'expriment par le passage d'une mer nourricière, de loisirs à une mer vulnérable et fragilisée. Dans ce point, nous tenterons de faire ressortir les nombreux déséquilibres et dysfonctionnements qui découlent de la littoralisation.

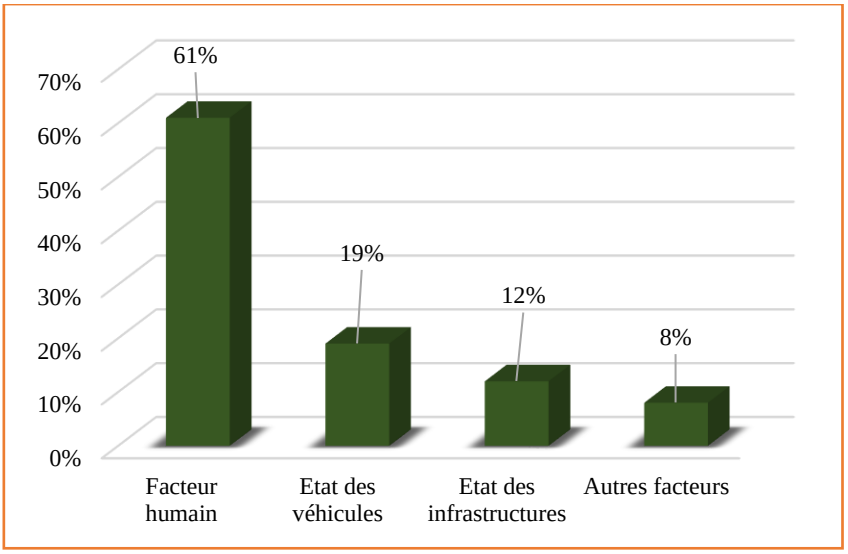
6.2.1 Des mutations urbanistiques qui expliquent une littoralisation non maîtrisée ?

Face à l'urbanisation à double sens ; positif et négatif, le défi de gestion et de planification que celle-ci implique met les pouvoirs publics à l'épreuve. À travers la fragilité et les déviances observées, les effets de la littoralisation sur l'urbanisation semblent difficilement maîtrisables.

D’abord, il faut souligner que l’augmentation des flux de mobilité n’est pas sans conséquence dans l’espace urbain. Techniquement, la région de San-Pédro dispose d’une seule voie principale d’entrée terrestre. Ce seul axe structurant de la ville subit des congestions causées par le stationnement anarchique des camions poids lourds et l’occupation du trottoir par les activités informelles (commerce, lavage-auto…) où par les habitats précaires. Ce qui paraît néfaste ou dangereux pour la circulation.

De plus, le développement des mobilités, le renforcement des infrastructures et l’augmentation de la vitesse a engendré ces derniers temps de nombreux accidents dans les villes. Ne pouvant pas dénombrer réellement le nombre d’accidents en moyenne par jour ou par an, en raison de la non-déclaration de certains accidents, nous nous sommes contentés des estimations. Des enquêtes de terrain auprès des services de police, il ressort que la moyenne des accidents par an, bien que purement estimatif, est de 3 accidents par jour, soit environ 1000 accidents par année. La ville de San-Pédro est la ville où le plus grand nombre d’accidents a été enregistré. Le graphique suivant nous montre les causes des accidents dans la région de San-Pédro.

Graphique 80: Causes des accidents dans la région de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2022*

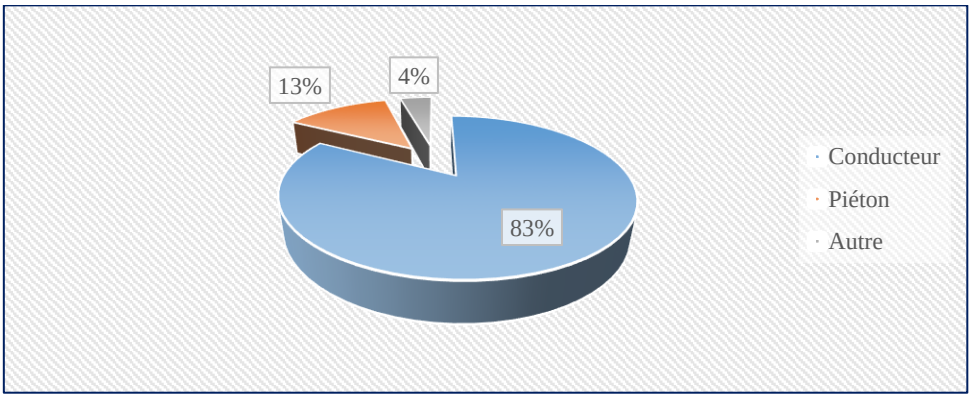
À l’origine de ces accidents, selon nos données d’enquêtes, les facteurs humains sont le principal facteur contributif dans 61 % des accidents, l'infrastructure (route, feu et environnement) est un facteur important dans 12 % et l’état des véhicules n'est que dans 8 % des causes de ces accidents.

Des facteurs humains relevés, ce sont les défauts dans la conception de la route qui entraînent des accidents dans la mesure où les conducteurs ne parviennent pas à apprécier de manière adéquate les possibilités et les risques dans une configuration de route donnée. Concernant les facteurs liés à un environnement défavorable ou un état défectueux des infrastructures, ils contribuent aux accidents en rendant plus difficiles les manœuvres du véhicule.

Les signalisations, les feux tricolores, les pancartes, etc., ou équipements inadaptés constituent un manque d'informations pour les conducteurs qui ne peuvent pas anticiper les éventuels dangers et les obstructions. L'importance relative de ces groupes de facteurs a des implications incontournables dans le domaine de la sécurité routière, en ce qui concerne notamment la mise en place de mesures correctives. Bien que les facteurs humains soient la cause essentielle des accidents, ils sont souvent difficiles à identifier et par conséquent il est difficile de mener des actions correctives. Seules les causes liées aux équipements, à l'état des véhicules ou des infrastructures sont facilement identifiables pour pallier les déficiences et les erreurs humaines, du fait de leur efficacité et de leur moindre coût (par exemple le port des ceintures de sécurité). Par ailleurs, d'autres facteurs comme l'absence d'aires de stationnement et l'augmentation du nombre de gros camions dans la circulation urbaine existent. Les différents acteurs interrogés lors des enquêtes de terrain (conducteurs, usagers, piétons, services pompiers et de police, etc.) ont exprimé diverses opinions. Certains pensent que ce sont les usagers qui sont la cause la plus probable d'accidents, notamment du fait de l'inattention.

À l'inverse, les usagers considèrent que ce sont les conducteurs qui sont à l'origine des accidents, car ils pensent qu'ils ont des compétences supérieures aux autres. Ces différentes réactions des acteurs conduisent à un sentiment d'immunité et d'innocence de la part de chacune de ces personnes impliquées très souvent dans les turbulences de la circulation routière.

Graphique 81: Différentes causes humaines à l'origine des accidents



Source : *Enquête de terrain, 2022*

Par ailleurs, nous retenons des différentes causes profondes des accidents, l'excès de vitesse, les dépassements dangereux, la non-utilisation des passages piétons, le non-respect de la distance de sécurité, le manque de vigilance dans les quartiers non bitumée, les manœuvres dangereuses, les pertes de contrôle, le refus d'accorder la priorité, le manque de vigilance des piétons, le non-respect des plaques de signalisation, les changements de direction sans signalisation, la circulation à gauche, la conduite en état d'ivresse et de prise de substance ou de drogue, la conduite sans permis de conduire, le non-respect de la signalisation-stop, la conduite en sens interdit, le manque de vigilance au passage des motocyclettes et vélos, l'utilisation du téléphone au volant, etc. Les causes en sont multiples.

Pour faciliter la fluidité actuelle du trafic, il faut créer de nouvelles routes de contournement dans les localités et il faut doter les quartiers de routes secondaires. A San-Pédro, la route des grumiers construite pour les gros porteurs est un moyen de diminution des risques d'accident. Autrement, il faut penser à créer un trafic maritime pour les transports.

Dans une autre lucarne, la forte migration a engendré une sorte de saturation urbaine principalement à San-Pédro. Les mutations foncières en cours participent ainsi à la restructuration de l'espace et à une recomposition socio-spatiale et économique.

En passant de logements traditionnels à des logements modernes ou du centre-ville à l'espace balnéaire, les logiques économiques qui ont accompagné ces changements ont contribué à de nombreuses modifications des valeurs immobilières et des modes d'habiter. Cela s'explique par la forte arrivée de populations aisées dans les quartiers balnéaires et périphériques dans ces dernières années. Comme conséquence, nous assistons à une inflation remarquable du coût du foncier. En d'autres termes, la valeur des terrains et des logements a connu une hausse et les coûts des loyers mensuels des logements, même dans les plus modestes, ont connu des augmentations au cours de cette décennie. Dans le tableau 82, l'évolution des coûts du foncier dans la ville de San-Pédro est marqué.

Tableau 82: Évolution des coûts du foncier à San-Pédro

Coûts du foncier (FCFA) / Années	**2000**	**2008**	**2012**
Achats de terrains	1,5 - 2,8 millions de FCFA	3-5 millions de FCFA	4-8 millions de FCFA
Achats de Résidences	3,5-7,5 millions de FCFA	9-18 millions de FCFA	13,5-25 millions de FCFA

Source : *Enquêtes de terrain, 2020 – 2022*

Comme observé dans le tableau, l'augmentation de ces fourchettes concernant la valeur d'achat des terrains et maisons dans les villes ont suivi une tendance analogue entre 2000 et 2012. Quant aux prix des loyers dans chaque ville, au fil des années, des augmentations ont également été observées.

Tableau 83: Évolution des fourchettes des coûts des loyers dans les différents quartiers

Années	**2000**			**2010**			**2020**		
Coûts du foncier (FCFA)	**San-Pédro**	**Gd-Béréby**	**Tabou**	**San-Pédro**	**Gd-Béréby**	**Tabou**	**San-Pédro**	**Gd-Béréby**	**Tabou**
Quartiers Balnéaires	100.000 – 250.000	30.000– 90.000	15.000 – 50.000	200.000 – 500.000	50.000– 150.000	100.000 – 250.000	500.000 – 1.000.000	100.000 – 250.000	80.000 – 200.000
Quartiers centraux	15.000 - 50.000	5.000 – 25.000	6.000 – 20.000	40.000– 90.000	10.000 – 50.000	12.000 – 250.000	50.000 – 150.000	20.000 – 50.000	12.000 – 50.000
Quartiers péricentraux	-	-	-	80.000 – 250.000	30.000 – 90.000	50.000 – 150.000	100.000 – 350.000	60.000 – 150.000	80.000 – 200.000

Source : *Enquêtes de terrain, 2022*

Les coûts des loyers sont relativement catégorisables selon la ville et le quartier. En revanche, dans toutes ces villes, plus on s'approche de la mer ou du port, plus le coût du loyer grimpe.

Concrètement, de ces spéculations, les populations qui appartiennent à des catégories sociales défavorisées et ayant un niveau de vie faible sont dorénavant limitées dans leur fréquentation et accessibilité de certains espaces s'agissant des mobilités résidentielles. Celles-ci sont contraintes à la fréquentation de quartiers construits de manière plus ou moins anarchique ou précaire dans la ville. Ce faisant, les logiques économiques et de fréquentation de plusieurs quartiers en occurrence des sites balnéaires font l'objet d'une segmentation socio-spatiale et d'une inégalité qui sont marquées par une forte sélectivité de la population à travers les coûts élevés des loyers qui excluent préalablement les populations pauvres.

La littoralisation croissante, dont les mobilités résidentielles y sont les marqueurs importants, apporte également de nouvelles pratiques de gentrification et de ségrégation. A San-Pédro par exemple, alors qu'au début des années 1970, c'est à l'intérieur des logements sociaux (SICOGI, SOGEPHIA) où les prix étaient très abordables que les premiers habitants ont vécu.

Peu après, avec la saturation urbaine d'Abidjan et la dynamique économique de la région, les migrations intenses ont créé une nouvelle donne dans la problématique du logement d'où la naissance de la cohabitation entre logements de hauts standings et de bas standings dans certains quartiers (même résidentiel).

De fait, la recherche de meilleures conditions économiques qui a contribué à la densification de l'habitat a évolué tout en ignorant les plans d'urbanisme et d'aménagement.

Cette spéculation foncière observée est aujourd'hui d'un niveau rédhibitoire pour les ménages locaux qui habitaient traditionnellement les quartiers. Ces derniers sont obligés de se hisser en majorité vers les quartiers plus marginaux d'où l'essor des quartiers précaires au nord de la ville de San-Pédro. Aujourd'hui encore cette réalité est fortement consubstantielle aux migrations qui continuent d'évoluer sur l'ensemble de l'espace régional et nous sommes tentés de dire que cette littoralisation devient dangereuse.

6.2.2 Une littoralisation dangereuse : La mer comme source de conflits et de tensions

La persistance des conflits d'usages et des tensions foncières entre les différents acteurs en présence est une autre conséquence de la littoralisation sur l'urbanisation. Déjà avec les crises enregistrées dans le pays de 1999 à 2011, les contacts entre communautés se sont fragilisés. Et par la suite, les tensions politiques aux clivages interethniques qui sont très présentes dans la région ne l'ont pas épargné des conséquences engendrées par ces soubresauts. À titre d'exemple, la ville de Tabou et de Grand-Béréby ont été le théâtre de plusieurs affrontements intercommunautaires jusqu'à récemment en 2019.

Il faut le dire, la région a connu de nombreux conflits armés entre les peuples notamment entre les tribus *kroumen* et les tribus *dagari* ou *Lobi* ainsi que des tensions entre autochtone et burkinabé. Ces conflits ont entraîné parfois la destruction de nombreux villages, les campements et le pillage de nombreux édifices publics et biens particuliers. Pire, ils ont conduit bien souvent à des pertes en vie humaine. Aujourd'hui encore les migrations littorales et les modes d'habiter s'inscrivent dans un contexte de rupture du lien de confiance, de dislocation des cellules familiales et de fracture sociale encore palpable. Dans certaines localités comme Grand-Béréby, les reconquêtes de terre par les populations autochtones sont une autre poudre à l'escampette. A Tabou, dans les grandes exploitations, de nombreuses oppositions entre propriétaire d'exploitation et exploitant sont observées.

Cette crise foncière pour la plupart concerne les réfugiés libériens qui se sont infiltrés dans les plantations des populations locales lors de la guerre du Libéria. A Grand-Béréby, cela en est de même pour les Burkinabés qui ont migré dans la ville à cause de l'essor des cultures de rente dans le pays.

Parlant du logement, la gentrification urbaine est la résultante de l'installation spontanée et illégale de populations moins nanties dans des quartiers balnéaires ou de types résidentiels. Cette forme de mutation urbaine dans les quartiers résidentiels et balnéaires induit une pluralité de processus discriminatoires et ségrégatifs, tangibles dans ces villes où les catégories aisées (grands commerçants, industriels, etc.) majoritairement étrangères (Libanais, Français, Chinois, etc.) sont préférentiellement localisées à bonne distance des populations pauvres constituées d'autochtones et d'allochtones. L'importance de ces nouveaux enjeux urbains que cristallisent ces dynamiques spatiales rend impérieuse cette problématique en ce sens que des problèmes de cohabitation naissent et s'incorporent à des ségrégations socio-spatiales notamment sur le littoral.

La forte prééminence de la loi du marché dans les logiques observées sur le littoral de la région de San-Pédro révèle aussi en creux l'absence des pouvoirs publics dans la mise en place de logements permettant une installation de toutes catégories de populations. L'absence des politiques publiques pour accompagner ces mutations rapides du territoire urbain contribue notamment à renforcer la création de quartiers mixtes. D'ailleurs, aujourd'hui nous observons à l'inverse l'implantation des hauts standings dans des quartiers populaires ou précaires et parfois insalubres en raison de la saturation urbaine.

Un autre type de ségrégation existe dans les autres quartiers des villes où les acteurs nantis manifestent des actes de rejet et de mépris constants des couches défavorisées.

Ce modèle de cohabitation est ségrégué davantage par le recours à des mesures sécuritaires (installation de barbelés, embauche de vigile, présence d'animaux domestiques) et de distanciation adoptée par les populations riches. Selon ces populations aisées économiquement, les populations pauvres ont une gestion de l'espace qui ne respecte pas les normes environnementales avec la création de dépotoirs sauvages et les écoulements abusifs des eaux usées. D'autres insistent sur la nuisance sonore (bruit à longueur de journée) qu'implique ce type de voisinage.

Ces comportements et pratiques adoptées par les populations pauvres s'inscrivent en contradiction avec l'attractivité initiale des quartiers résidentiels et balnéaires qui s'appuient sur leurs caractères ludique et luxueux incarnés par les sites de villégiature faisant l'objet de perceptions positives (piscines, hôtels, parcs d'embellissement, espaces gastronomiques, etc.).

En dehors de la question de l'habitat, à proximité de la mer, pour les activités de loisirs, les populations étrangères et locales qui résident les quartiers balnéaires se livrent aussi le plus souvent une compétition dans l'accès aux espaces gastronomiques aux sites touristiques et à la plage. En effet, sur le littoral, ces espaces gastronomiques, de loisirs et buvettes construits sont le théâtre d'une division. Les facteurs explicatifs qui sous-tendent l'émergence de ce phénomène de ségrégation littorale sont liés à l'accès à ces différents services, à la qualité de la prestation et aux coûts des produits proposés. Dans de telles circonstances, il faut comprendre que les plus démunis n'ont pas accès aux sites où se trouvent les populations socialement aisées. De même, dans les espaces de baignade, les moments de présence des populations démunies sont marqués par une absence remarquable des populations riches. Une fréquentation de la mer fortement dissociée dans le temps, et qui fait du littoral un point d'ancrage spatial de la séparation des acteurs. Cette organisation hebdomadaire ponctuée par des rythmes spatio-temporels spécifiques selon le type de population révèle une différenciation sociale. Il arrive cependant que différentes catégories d'acteurs se rencontrent sur certaines plages horaires propices à la coprésence. Il n'est alors pas rare d'observer l'expression de tensions entre ces acteurs, que révèlent des représentations et comportements à caractère hostile et raciste.

Au compte des principaux déterminants qui expliquent l'avancée de ces différences, on note aussi l'émergence de l'insécurité et des pratiques illicites dans ces espaces urbains.

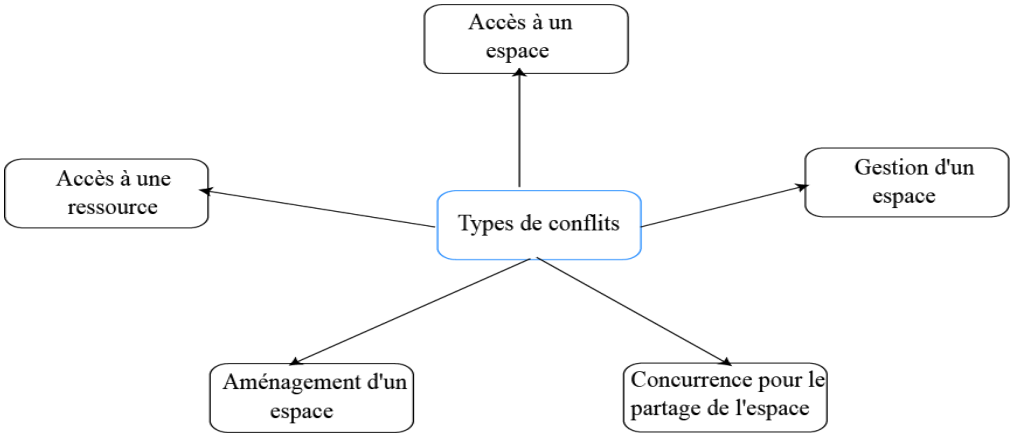
Malgré une volonté politique indéniable, le renouvellement des populations, l'essor du commerce et les dynamiques économiques, sociales et politiques ont drastiquement limité l'influence des différentes mesures prises à l'encontre des occupations anarchiques, tant commerciales que résidentielles.

Dans un contexte plus économique, au bord de la plage, il faut souligner les récurrents conflits d'usages et problèmes de cohabitations entre vendeurs ambulants et opérateurs fixes, entre acteurs informels et acteurs structurés, entre pêcheurs et pétroliers. Ce type d'acteurs qui se partagent des espaces communs ou la même clientèle.

En effet, les acteurs structurés et les opérateurs fixes refusent toutes concurrences avec les commerçants ambulants, car ces derniers estiment qu'ils sont les seuls acteurs reconnus par l'autorité en raison de leur participation aux taxes communales et impôts. Ces types de conflits d'usages prennent parfois la forme de lutte acharnée à l'exemple des hôteliers et des acteurs de restaurants luxueux.

Les activités consommatrices d'espaces (hôteliers, touristes) s'opposent aux autres activités qui selon elles génèrent d'énormes sources de dégradations (eaux usées, pollution de tout genre). Ces tensions et ces conflits prennent plusieurs formes que nous avons résumées dans la figure suivante.

Figure 34: Situation conflictuelle dans les villes littorales de la région de San-Pédro



Source : *Enquête de terrain, 2021-2023*

L'analyse du schéma (figure 34) nous permet de décrypter les différentes oppositions et situations conflictuelles qui naissent entre les populations et entre les acteurs économiques. Des enquêtes de terrain, il ressort que les concurrences liées par exemple à l'accès de l'espace concernent les acteurs de la pêche et les promoteurs du tourisme balnéaire dont les bordures de la mer sont les sites communs d'exercice.

Ce type de conflit nait également entre les pêcheurs allogènes et quelques autochtones sur les espaces marins et dans les zones aquatiques restées productives.

Les conflits liés à l'accès aux ressources concernent les oppositions entre populations locales qui se ruent à l'assaut des marchés et des plages pour se procurer des denrées alimentaires et produits tels que le poisson. Ces types de conflits prennent de l'ampleur à cause de la baisse des quantités de production et de la flambée des prix de denrées alimentaires.

S'agissant des problèmes conflictuels liés aux partages de l'espace, elles opposent les acteurs de l'économie formelle aux tenants de l'activité informelle. Pour les acteurs de l'économie formelle, ils sont les seuls acteurs habilités à exercer sur ces espaces, car disposant de leur droit légal (impôts, taxes, autorisation d'exercice, etc.).

Quant aux conflits découlant de l'aménagement spatial, ils sont du ressort des commerçants de produits alimentaires (mareyeuse, ambulants, etc.) et ceux des activités consommatrices d'espaces tels que les restaurants, les pleins airs, les espaces de jeux, etc.

Enfin, la gestion et la volonté de monopoliser l'espace restent le problème le plus perceptible dans la mesure où les différentes activités qui cohabitent sont quasiment opposées dans leur fonctionnement. Surtout à cause des questions de pollution de l'espace qui sont parfois engendrées. En clair, ces formes de plaintes et divergences sont nombreuses et expliquent la difficile cohabitation entre acteurs. Dans cette mesure la question environnementale intervient comme un angle fondamental dans notre étude pour étudier les effets de la littoralisation sur l'urbanisation.

6.2.3 La pollution et la dégradation de l'espace urbain : une littoralisation à craindre ?

Indépendamment des motivations économiques pensées par le jeu institutionnel, l'activité économique en milieu littoral ouest-ivoirien occupe une place de choix. En revanche, en dehors de la capacité des différents secteurs d'activités économiques à produire de la matière, à créer de la richesse et à favoriser l'employabilité, celles-ci ont un impact majeur écologique négatif.

Dans toutes les villes de la région, la gestion de l'espace urbain reste un véritable défi pour les collectivités locales. Les différentes formes de dégradations de l'environnement urbain dans les villes peuvent être appréhendées via le type d'activité. En premier lieu, nous pouvons noter l'activité minière ces dernières années qui a connu une réelle évolution.

Tableau 84: Évolution de la production minière dans le Département de San-Pédro

PRODUITS MINIERS		Volume	Département de San-Pédro			
			2016	2017	2018	2019
SABLE		en m3	62 589	63 065	36 421	43 132,66
GRAVIER (latéritique)		en m3				
GRANITE	SABLE (Diamètre ≤ 5mm)	(t)	14 986,22	44 322,64	258 182	50 132,38
	GRAVILLON (Diamètre ≥5mn)	(t)	105 653,68	244 517,82	-	198 198,04
TERRE DE REMBLAI		en m3	49 003	121 631	170 305	133 738

Source : *DR Mines et Énergies, 2022*

L'extraction de ces matériaux a favorisé la création de carrières au bord des plages et autour des ressources en eau annexe. L'extraction de ces matériaux n'est pas uniquement destinée à l'activité économique. Les populations l'utilisent également pour les activités de constructions. Il en découle une forte pratique de remblai dans les zones marécageuses et de bas-fonds.

De plus, la combinaison de l'exploitation des ressources naturelles et des industries de transformation dans la région révèle de grands risques liés au secteur industriel à partir de la pollution de l'air et de l'eau par ces mêmes pratiques de remblai (Photo 54).

De toute évidence, la croissance incessante de la ville, occasionnée par le poids démographique urbain a induit une pression foncière importante sur les terres et les zones humides. Si l'on ne prend garde, elles seront détruites progressivement par les pratiques de remblai et la déforestation pour éventuellement aboutir à une ville diffuse sans urbanisme, sans âme comme c'est le cas de San-Pédro. Les marécages représentant 80 % de la superficie urbaine de San-Pédro (ONU-environnement, 2017), soit deux tiers de l'espace urbain qui est classé dans une zone inondable élevée, menaçant 80 % de la population résidente (Gobge T, Atta K.L et Tchetche N, 2017). Dans les faits, cela n'a pas empêché l'usage fréquent des remblais ; une pratique qui participe à l'imperméabilisation des sols et qui peut déstructurer le système hydrographique. Les activités de remblai augmentent également la vulnérabilité des populations face aux inondations lors des saisons pluvieuses.

A ces faits, s'ajoutent des migrations clandestines de masse opérées dans le cadre de l'activité agricole ou de bois, qui ont engendré une infiltration massive et clandestine dans les aires protégées, les forêts classées et parcs du district.

En conséquence, le paysage forestier a été impacté par les activités de braconnages et d'exploitations illégales. De l'autre côté, le commerce du bois qui pousse au défrichement du couvert forestier a engendré une disparition d'une bonne partie de la végétation et de nombreuses espèces fauniques et floristiques.

D'ailleurs, faut-il le préciser, les différentes unités de transformations de bois présentes dans la région influencent plus de 70 % des forêts par l'exploitation des produits forestiers non ligneux (feuilles, rotin, bambou, lianes, teck, etc.). La végétation a aussi été impactée par les constructions en raison de la saturation urbaine progressive et de l'extension spatiale. Sur ces images, ces formes de destruction de l'environnement sont perceptibles.

Planche 21 : Destruction du couvert forestier par le réseau routier et les constructions

Photo 54 : Pratiques de remblai

Photo 55 : Dégradation de la forêt par les constructions

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, février 2020*

Cette forte destruction du massif forestier et des ressources en eau influe directement sur la régulation du climat, notamment les précipitations. Elle participe au déclin du paysage naturel et de l'activité touristique. La dégradation des ressources agro-écologiques entraîne une baisse du potentiel agricole, favorise l'érosion et la perte de l'équilibre de la biodiversité. Concernant, la perte du couvert forestier, elle entraîne la décadence des activités de transformation de bois. Enfin, le développement des équipements de transport et la construction du réseau routier sont d'autres facteurs qui expliquent la destruction des ressources forestières.

La pollution de l'espace urbain, des paysages côtiers et des sites touristiques est une autre conséquence de la littoralisation. Il n'est pas rare de constater le long des rues des quartiers et aux abords des ressources en eau, d'innombrables déchets (liquide ou solide) qui baignent au quotidien. Cette dégradation de l'espace urbain sur différentes échelles est induite par plusieurs types d'activités humaines qu'elles soient économiques ou ménagères.

À titre d'illustration, sur les images suivantes, nous pouvons remarquer d'une part la prolifération des ordures issues des ménages. D'autre part, la pollution des cours d'eau par les activités de bois et de charbon.

Planche 22 : Dégradation de l'espace urbain et des ressources en eau à San-Pédro

Photo 57 : Activité de charbon polluant l'air

Photo 56 : Déchets ménagers dégradant l'espace

Prises de vues *: AHUA Emile Aurélien, janvier 2023*

À partir de ces photos, nous pouvons comprendre que la dégradation est une grande préoccupation pour les autorités. Il semble évident que les populations adoptent des comportements anti-écologiques, celles-ci ne possédant pas d'outils adéquats pour la gestion des ordures. Pour collecter les déchets, les ménages et les actifs économiques utilisent de nombreux équipements à savoir des poubelles, des récipients, et des cartons. Mais à l'issue de notre enquête, nous avons essayé de faire une observation directe relative aux équipements de collecte des déchets urbains par ces derniers. Nous avons pu remarquer qu'une large part de la population utilise des équipements non adéquats et non recommandés.

Ce constat nous permet de rebondir sur les politiques de gestion des déchets urbains par les autorités dans la mesure où certains ménages nous ont révélé que leur comportement serait la résultante des actions des autorités. Pour ces derniers, les municipalités ne mettent pas à la disposition des populations les outils de ramassage tels que les bacs et les poubelles publiques. De même, ils signalent une absence de décharge publique à leur proximité.

Les sites touristiques ne sont pas épargnés de cette recrudescence de l'insalubrité. Ces espaces sont également soumis au poids de la pression anthropique. Au bord des plages, il est fréquent d'observer plusieurs types de dégradations ; déchets liquides et déchets solides.

L'absence de moyens de canalisations pour évacuer les eaux usées des restaurants et des maquis explique l'écoulement abusif de ces liquides parfois même en direction de la mer ou sur les espaces de baignade. Sur les photos suivantes, nous pouvons observer comment la plage perd son caractère esthétique.

Planche 23 : Dégradation des sites touristiques dans la ville de San-Pédro

Photo 59 : Ecoulement d'eaux usées en direction de la mer

Photo 58 : Eaux usées issues des activités économiques vers le mer

Prises de vues : *AHUA Emile Aurélien, juillet 2023*

Cette dégradation avancée constitue un danger pour l'économie touristique, car elle active la réticence des populations qui y fréquentent ces espaces. À la lumière de cette détérioration de l'espace urbain par les ordures ménagères, le paysage littoral se décrédibilise et son attractivité autour de l'esthétique et des loisirs devient problématique.

Excepté ces modes de pollutions spatiales, les inondations et l'assèchement des cours d'eau causés par les dérèglements climatiques sont à mettre en exergue. Les transformations enregistrées dans le cycle pluviométrique de la région ont profondément influencé le milieu naturel de même que les activités humaines, notamment économiques qui participent à l'autoconsommation et l'autosubsistance de la ville. Les populations qui y vivent subissent les impacts de ce phénomène à bien des moments.

En effet, avec les changements climatiques et la baisse progressive des précipitations, nous assistons à un tarissement de certains points d'eau, marais et sites fluviaux. Pourtant, dans ces espaces se développent les activités piscicoles, aquacoles, et rizicoles.

Cette modification du modèle pluviométrique est au cœur d'un bouleversement des calendriers agricoles. De ce fait, les cultures de subsistance potentiellement tributaire des pluies connaissent de plus en plus une faible production en raison d'une absence de précipitations.

Photo 60 : Assèchement d'une zone de marais pendant la période sèche dans la ville de Grand-Béréby

Prise de vue *:* *AHUA Emile Aurélien, 2021*

Ces différents problèmes soulignés justifient la baisse des productions et la faible productivité de certaines activités économiques liées à l'eau. À la fois les agriculteurs, les pécheurs, les aquaculteurs et les mareyeurs rencontrent de nombreuses difficultés. Comme conséquence, certains de ces acteurs connaissent de faibles rendements et d'énormes pertes financières. Sur les espaces de production et de commercialisation, certains acteurs économiques sont sur le point de marquer un arrêt à leur activité ou de se reconvertir vers d'autres pratiques.

Pour finir, il est bon de noter que la situation géographique du port ainsi que les activités qu'il génère, impacte négativement le fonctionnement de la ville dans la mesure où les travaux de construction qu'il implique nécessitent le détournement du lit du fleuve San-Pédro vers l'est de la ville. D'où les risques d'inondations qui se multiplient davantage dans les quartiers sensibles. Cette situation rend compte de la nécessité d'adapter les villes de la région à l'inondation en donnant corps à la résilience.

La ville de San-Pédro est la ville la plus vulnérable dans la région de San-Pédro. Ceci étant, le risque d'inondation doit être atténué par un effort de réaménagement des zones inondables. Pour cela, il est nécessaire d'adapter les modes de construction et les matériaux utilisés tout en tenant compte de la configuration de l'environnement.

En matière de construction, il faut songer à inventer de nouvelles techniques urbaines afin de limiter les pratiques de remblayage. L'intérêt de telles constructions est de réduire considérablement les coûts d'une inondation, notamment ceux liés à la fermeture des plans d'eau. Objectivement, l'augmentation de la vulnérabilité écologique et socio-économique liée aux aléas naturels et humains doit amener les autorités à renforcer les défis en termes d'aménagements.

Conclusion du chapitre 6

Ce chapitre de notre étude a porté son regard sur les effets de la littoralisation sur l'urbanisation et sur le développement de la région de San-Pédro. En conclusion, il ressort que les effets de la littoralisation ne sont pas homogènes dans la région et s'expriment à travers les spécificités de chaque territoire. Ce qu'il convient de comprendre avec certitude, c'est que la littoralisation ne s'accompagne pas uniquement d'avantages, bien au contraire elle évolue dans nos sociétés littorales avec son cortège d'inconvénients. Ayant à la fois des effets positifs et des effets négatifs, l'impact de la littoralisation sur l'urbanisation et sur le développement régional a été appréhendé afin de doter les pouvoirs publics de nouveaux outils de gouvernance pour une ville nouvelle et durable. Les politiques dans la région de San-Pédro, dans une vision anticipative et prospective, ont dégagé des programmes de gestion et de conservation durable de la ville. Mais beaucoup d'efforts restent à faire, c'est pourquoi à côté de ces perspectives institutionnelles locales, nous avons également proposé des pistes de solution dans une optique complémentariste. Pour que celles-ci soient opérationnelles, il est important d'avancer l'hypothèse selon laquelle les échelles dans lesquelles ces projets urbains sont pensés doivent principalement être conditionnées par les réalités socio-économiques et culturelles des territoires afin que l'on puisse répondre efficacement aux problématiques actuelles liées à la littoralisation.

Conclusion de la troisième partie

Ces dernières années, les mutations rapides du territoire littoral au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire expliquent les défis majeurs que les pouvoirs publics doivent relever. En faisant le lien entre pratique de littoralisation, modes d'urbanisation, dynamiques littorales et politiques publiques, nous sommes tentés de dire aux sorties des chapitres 5 et 6 que la gestion de la ville secondaire a besoin de nouveaux outils. L'on voit nettement comment les effets de la littoralisation sur l'urbanisation tendent à remettre en cause le jeu institutionnel qui est pourtant le moteur de développement de ces villes.

Cette ambition manquée des politiques publiques mises en œuvre crée une ambiguïté au sens où elle a fait de ces villes, des territoires polarisant d'une part, mais très vulnérables d'autre part. Malgré leur position stratégique (à proximité du port de la métropole abidjanaise pour San-Pédro et à côté de la frontière pour Tabou), la politique de régionalisation équilibrée tant espérée et les attendes des populations tardent à se concrétiser sur le terrain. La plupart des communes de la région se caractérisent aujourd'hui par une extension spatiale rapide, une augmentation des types de mobilités et des recompositions spatio-temporelles qui expliquent une urbanisation désordonnée et non maîtrisée par les autorités politiques locales. Cela nous pousse à affirmer que la décentralisation et la régionalisation sont certes des pans de développements importants, mais elles demeurent insuffisantes pour le développement territorial de la région.

L'urbanisation littorale au Sud-ouest ivoirien doit fait face aux réalités socio-culturelles en s'inspirant des pratiques, des perceptions, des profits et des valeurs des populations. En prenant en compte les problématiques majeures comme la question foncière, les incertitudes climatiques, l'assainissement, les équipements, la santé et bien d'autres baromètres du développement local. Malgré cette image mitigée qui est attribuée à l'urbanisation côtière, nous ne saurions nous contenter seulement de ses aspects négatifs sans considérer les effets positifs qui en résultent. Certes, ils s'avèrent moins visibles dans le fonds, mais les activités qui se créent et qui peuvent se créer dans ces villes littorales secondaires restent des moteurs forts de développement. Et dans cette lancée, dans notre chapitre 6, nous avons pu déduire que les activités économiques des différents secteurs du développement en étaient des facteurs déclencheurs. Ceci étant, il n'est pas anodin de penser ou d'affirmer que ces activités occupent une place centrale dans l'évolution de la littoralisation et dans l'organisation de l'espace. Même si l'apparition de certaines activités informelles permet de discuter ce fait, il faut préciser que l'économie littorale a beaucoup évolué dans le temps et n'est plus exclusivement réservée à l'agriculture, à la pêche et au tourisme comme par le passé.

L’idée surtout pour les chercheurs est de comprendre les modes d’organisation de ces types d’activités naissantes, de connaître leurs mécanismes de fonctionnement, comment elles créent de la mobilité et comment elles contribuent à structurer l’espace. Aussi, il est primordial d’établir un rapport de corrélation avec l’aménagement du territoire et les dynamiques en cours pour ne pas que les actions de l’autorité paraissent inadaptées ou obsolètes.

Au terme de cette partie, ce qui retient le plus notre attention est la politique urbaine des villes littorales secondaires qui semble être un système incomplet ou improductif, au vu des dynamiques et des requalifications territoriales très rapides. La gestion durable de la ville qui permet de maîtriser le processus de l’urbanisation en milieu littoral dans l’ordre socio-spatial et temporel est à replacer dans le contexte des acteurs du territoire afin de donner du sens à la littoralisation et à son impact sur l’urbanisation.

CONCLUSION GÉNÉRALE

1. Une méthodologie nouvelle et adaptée au contexte social du territoire étudié

Les enjeux géopolitiques et géostratégiques actuels de la mer en Côte d'Ivoire sont multiples, complexes, multi-scalaires et par conséquent dynamiques et évolutifs. Véritable fer de lance dans l'affirmation de la mondialisation, la littoralisation interroge tout autant qu'elle interpelle. À la lumière des différents enjeux qu'elle soulève et des différents types de mouvements constitutifs ou participatifs qu'elle induit. Au-delà de la définition commune attribuée à la littoralisation, à la sortie de ce travail, nous avons pu comprendre que la littoralisation peut être définie aussi comme l'arrivée de nouvelles pratiques et perceptions autour du littoral. Mais aussi, comme l'ensemble des politiques publiques et des infrastructures mises en place qui contribuent à l'attractivité de cet espace. Au sens large, nous pouvons la définir également comme l'ensemble des mobilités et des interactions au rapport avec le littoral (à partir ou vers le littoral). C'est en partant de ce principe d'interaction que nous avons décidé de poser notre regard géographique et notre analyse sur les impacts de ce processus sur l'urbanisation. Mieux, sur le développement urbain. L'impact de la mer sur l'évolution du territoire reste varié et fonction de l'échelle considérée d'où le lien entre la littoralisation et l'urbanisation interroge nécessairement sur les spécificités, surtout dans les pays en développement où le processus est encore à l'étape embryonnaire. C'est pourquoi le titre de cette thèse met d'ailleurs en exergue ces deux concepts fondamentaux ayant trait à cette recherche. Ainsi, de notre problématique fondée sur le constat des disparités de développement au niveau des villes littorales de la région de San-Pédro, l'objectif de cette thèse était de connaître les effets réels de la littoralisation sur l'urbanisation de ces principales villes.

Pour atteindre cet objectif, notre étude s'est reposée sur la démarche hypothético-déductive qui combine données secondaires issues de la revue de la littérature, sur les données statistiques qui caractérisent ces territoires littoraux, et sur les données primaires issues des enquêtes par questionnaire et par entretien ainsi que des observations directes et participantes. Schématiquement, notre approche géographique de l'urbanisation littorale utilisée dans notre travail s'est inspirée du contexte social et culturel des territoires d'études. Aussi, la structure géographique de ces villes a été des critères importants pour comprendre les trajectoires urbanistiques.

Urbaniste du littoral, il était opportun, voire nécessaire pour nous, de donner à ce travail doctoral un nouveau langage de l'urbanité afin de participer à la volonté de gestion nouvelle et durable de l'espace pensé par les pouvoirs publics.

En choisissant une ville portuaire, une ville transitionnelle et une ville transfrontalière pour mener notre enquête de terrain, l'approche que nous avons souhaité développer dans cette thèse consistait à engager une réflexion de géographe sur la thématique de l'urbanisation littorale en contribuant à apporter un éclairage nouveau (spatial, territorial, scalaire) sur l'aménagement du territoire. Notre démarche s'est donc scindée en trois parties principales en lien avec nos questionnements de départ. Il s'agit d'un regard sur les formes de littoralisation, sur les mouvements d'acteurs ainsi que sur les dynamiques et mutations littorales.

En posant les premiers pas sur la dimension théorique qui entourent la thématique de l'urbanisation côtière, nous avons été invités à parcourir l'ensemble des travaux sur la question. En menant une analyse conceptuelle et synthétique des travaux sur l'urbanisation littorale, il est ressorti que ce phénomène représente une problématique d'échelle mondiale dont l'appréhension devient pertinente sur l'étendue locale si l'on veut penser à un mode de gouvernance adapté et cohérent. Par ailleurs, si l'urbanisation littorale peut être appréhendée dans ses temporalités comme un fait géographique propre à la croissance démographique et à l'extension spatiale, de nombreux chercheurs en sciences sociales l'analysent conjointement comme un processus historique de longue durée qui s'inscrit dans le paradigme de la mondialisation. Ainsi, parler de littoralisation revient donc aujourd'hui à évoquer l'urbanisation au sens de l'évolution du territoire, mais aussi au sens de la production de la ville, qui soumet progressivement tout espace physique et social à la loi des rythmes de migrations littorales et des mutations urbaines dans un contexte d'interactions entre humains, entre naturels et humains tant à l'échelle mondiale, nationale, régionale que locale. La synthèse des écrits, en l'articulant avec notre problématique, a permis de poser des hypothèses que les données que nous avons collectées sur le terrain nous ont permis de vérifier. Que retenir donc de nos travaux de terrain ?

2. Que retenir du rapport entre littoralisation et urbanisation au Sud-ouest ivoirien ?

Au regard de ces différents modèles d'urbanisation littorale, la réflexion engagée dans cette thèse consistait aussi à analyser les acteurs (qui ?), les pratiques et activités littorales (quoi ? Quelle ?), les stratégies d'acteurs et interactions (Comment ?), les déterminants de ces interactions ou dynamiques (Pourquoi ?) et les objectifs (pour faire quoi ?).

En questionnant les effets des mouvements littoraux sur l'urbanisation, il s'agissait dans l'optique d'une gestion durable de la ville de se pencher sur les formes de littoralisation, son organisation, son évolution, ainsi que les dynamiques qui en découlent. Pour rappel, ces différents éléments constituent nos questions de recherche.

Avant tout, nous avons montré que les migrations urbaines au Sud-ouest s'étaient largement développées au cours des années 1960 jusqu'à aujourd'hui en raison des politiques publiques qui ont été mises en place. D'abord, ce qu'il faut remarquer c'est que l'évolution de ces territoires est avant tout liée à leur identité urbaine. Si ces transformations sur le territoire sont bien réelles, elles ne reflètent pas cependant l'identité urbaine voulue par les pouvoirs publics, en raison des dynamiques et des disparités qui se sont accentuées.

La présence des ressources en eau variées et d'autres ressources naturelles accompagnées des politiques publiques à l'œuvre qui ont permis la construction du Port de San-Pédro et des habitats collectifs explique les formes de littoralisation enregistrées. Celles-ci se structurant autour de la pêche, des activités agricoles et portuaires, de l'économie résidentielle et touristique. Qualitativement, ces formes de littoralisation sont conditionnées par les potentialités naturelles, les spécificités territoriales et les politiques locales de chacune des villes. A Grand-Béréby, les formes touristiques sont les plus importantes à cause de la présence de certains espaces de loisirs. A Tabou, c'est plutôt les formes socio-résidentielles en raison de sa proximité avec la frontière du Libéria. Quant à San-Pédro, les formes socio-économiques restent au cœur de la littoralisation.

L'ensemble des résultats de ces mouvements de populations présentent des oppositions en fonction du profil des populations. Car les mouvements de populations des hautes classes sociales sont orientés vers les quartiers balnéaires où la vue sur la mer est importante, les structures présentes à proximité et la qualité du bâti présentant un meilleur vécu. A l'opposé, se trouvent des populations de classes moyennes qui territorialisent les quartiers centraux ou péricentraux où le tissu urbain est discontinu, où les habitations anciennes se confondent aux nouvelles, où l'animation est importante et la sociabilité comme une empreinte de leur vécu. La majorité des mouvements et des mobilités restent dans les quartiers centraux et balnéaires. Ainsi, la densité de population et le profil socio-économique des habitants dans les différents quartiers contribuent à une structuration spécifique de l'espace.

Cette forme de structuration socio-spatiale caractérisée par des mobilités spécifiques vers le littoral, qui s'inscrivent dans la perception des individus de classes moyennes voyant les proximités de la mer comme des espaces exceptionnels accessibles financièrement. Tandis que les classes supérieures perçoivent ces milieux comme des lieux de calme, de silence, et de repos.

Au plan économique, le littoral attire divers types d'actifs pour lesquels l'on trouve des activités maritimes ou non, portuaires ou non, formelles ou non. En tout état de cause, ces activités contribuent vivement au développement local.

Concernant les pratiques de loisirs, elles s'articulent autour de la baignade, des séances photos et des visites guidées. L'activité de loisirs autour du littoral se distingue selon les acteurs considérés. D'un côté les touristes qui développent des activités en mer et de l'autre côté les riverains qui restent le plus souvent à proximité. Cette forme de littoralisation impacte fortement la mer.

De ce qui précède, nous pouvons affirmer que notre première hypothèse selon laquelle « *Les activités halieutiques, agricoles, portuaires et touristiques constituent les principaux moteurs de littoralisation dans les villes du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.* » est confirmée.

Par ailleurs, toutes ces formes impliquent diverses pratiques de territorialisation dont l'essence est la mobilité urbaine. C'est à juste titre que nous nous sommes penchés sur la mobilité pour comprendre l'organisation de la littoralisation.

La mobilité urbaine comme fait intrinsèque à l'urbanisation, nous avons tenté de l'étudier dans ses principales caractéristiques en tenant compte des aspects socio-spatiaux et temporels. Naturellement, ces résultats permettent d'appréhender les trajectoires et les évolutions urbaines de chaque ville. Mais surtout, elles favorisent la compréhension du lien entre trajectoire urbaine, forme de littoralisation et niveau de développement.

De la région à la ville, de la ville au quartier, de l'arrière-pays à la ville littorale, du domicile à la mer, ce travail nous a aidé à comprendre que la littoralisation en tant que phénomène évolutif est multi-scalaire. Elle demeure un processus qui s'inscrit dans une courte ou longue durée, et qui dépend des formes de littoralisation et des facteurs qui les commandent. Il existe dans l'espace littoral des mobilités résidentielles (permanente), des mobilités pendulaires et des mobilités touristiques (temporaire).

Ces différentes mobilités et les temporalités qui les accompagnent sont étroitement liées à la perception de la mer, aux usages, aux contraintes, aux possibilités, au vécu, aux expériences passées et aux opinions d'acteurs.

Les temporalités longues sont celles qui découlent des migrations et des mobilités résidentielles. A l'opposé, les courtes temporalités sont le fruit des mobilités quotidiennes, des déplacements intra-urbains. Si l'on considère les formes de littoralisation, celles qui sont d'ordres socio résidentiels, institutionnels et économiques s'inscrivent dans une longue durée tandis que les formes touristiques sont de courtes durées.

Du point de vue organisationnel, ces mouvements font intervenir différents points de réflexion sur les modes et moyens de transport, sur les différents trajets lors des déplacements en direction du littoral, les pratiques de consommation et les formes d'appropriations spatiales.

Du terrain, il convient de retenir que dans la ville de San-Pédro, la littoralisation présente une temporalité plus longue alimentée par la présence du port et le dynamisme économique. A Grand-Béréby, les opportunités de constructions et l'activité touristique constituent les principales sources de littoralisation. Dans la ville de Tabou, la littoralisation se présente sous une forme contraignante. Bien que les déterminants de cette littoralisation soient différents dans les trois villes, les marqueurs spatiaux restent identiques. Les populations quittent l'arrière – pays pour migrer vers ces villes, et pour ceux qui y résident déjà, la mobilité résidentielle à proximité de la mer demeure un marqueur important. En outre, la présence massive des populations riveraines, des actifs et des touristes à la mer, dont les usages, les pratiques et les temporalités diffèrent, confirment l'importance des mobilités pendulaires vers ou à partir du littoral dans la région de San-Pédro. Sur la base de ces résultats, notre seconde hypothèse selon laquelle *« La littoralisation du Sud-ouest ivoirien s'articule autour des migrations et des différents types de mobilités des populations.* » est confirmée.

En ce qui concerne les dynamiques littorales, elles sont au cœur d'un faisceau de mutations urbaines. En passant de l'évolution des activités portuaires à la centralisation de l'économie touristique et agricole, la région de San-Pédro est devenue un pôle très structurant. Au-delà de ces avantages de la littoralisation sur le développement, ces transformations territoriales deviennent aussi des préoccupations pour les pouvoirs publics dans la mesure où elles se traduisent par de nombreux dysfonctionnements.

Tant au plan socio-économique qu'environnemental, les problématiques de la littoralisation se structurent autour des questions des changements climatiques, de l'érosion côtière, de la pollution, des conflits d'usages, des processus de gentrification, de ségrégations littorales et de la vulnérabilité écologique. Ces phénomènes dans leurs progressions expliquent les fortes recompositions urbaines et les requalifications territoriales existantes.

Ceci étant, nous pouvons affirmer que notre troisième hypothèse selon laquelle « *Les dynamiques observées autour du littoral s'expliqueraient par la recomposition paysagère des structures urbaines et les transformations socio-économiques dans les villes du Sud-ouest ivoirien. »* est confirmée.

En observant cette urbanisation de la région de San-Pédro, il est bien évident que celle-ci est induite par la forte littoralisation de ces dernières années. Les différents chapitres traités dans cette thèse, nous ayant permis de mettre en lumière les outils institutionnels, les formes de littoralisation et les modes d'urbanisation à l'intérieur de ces petites villes, au regard des résultats obtenus permettent de confirmer notre hypothèse générale qui stipule que « *La littoralisation marquée par l'arrivée des nouvelles populations, activités, perceptions et infrastructures influence l'urbanisation des villes du Sud-ouest par la création de formes urbaines et de nouvelles identités territoriales* ».

Cette urbanisation qui est aujourd'hui soumise à une littoralisation progressive suscite de nombreux questionnements sur le futur de ces villes. Ce qui nous amène dans cette conclusion de notre étude à poser trois problématiques à savoir : Ce modèle de littoralisation est-il spécifique au Sud-ouest ivoirien comparativement aux autres littoraux de la Côte d'Ivoire ? L'urbanisation observée est-elle similaire à celle des grands centres urbains de l'arrière-pays ? Quels sont les nouveaux enjeux de l'urbanisation littorale dans les années à venir ?

3. Vers de nouveaux enjeux territoriaux au Sud-ouest ivoirien

Si les politiques publiques successives continuent de se déployer depuis les indépendances, il faut le dire, les villes littorales secondaires de la Côte d'Ivoire sont toujours au cœur des disparités et des dysfonctionnements. Pourtant, le maire sortant de la ville de San-Pédro M. Anoblé Miézan Félix dans une interview accordée le 19 décembre 2022 dans le journal Afrik Presse pouvait affirmer que la littoralisation va jouer un rôle important pour le Sud-ouest ivoirien.

Nous pensons par l'affirmatif de cette assertion de l'ancien premier responsable de la commune de San-Pédro. Toutefois, nous attirons l'attention des décideurs sur les enjeux réels de ce processus, qui en soi implique atouts et contraintes pour la gouvernance.

Bien que les services et les infrastructures sont souvent construits, il semblerait que leur mise en place peine quand même à remédier aux vrais problèmes sociétaux et économiques liés à l'urbanisation. Dans le contexte de la littoralisation, il ne faut pas se limiter à comment les hommes et les activités s'installent autour du littoral, mais quels sont les perceptions et les modes de territorialisation qui les accompagnent. Il est donc impérieux de comprendre à ce titre les motivations, les perceptions, les stratégies des acteurs si l'on veut comprendre l'échec de certaines politiques publiques.

Notre thèse de doctorat nous a permis de comprendre que la littoralisation n'est pas la simple concentration des hommes et des activités autour du littoral. De même, elle nous a permis de cerner que ce processus implique également l'ensemble des interactions entre les hommes et le littoral. Et dans une autre dimension, l'ensemble des interactions entre les hommes (différents types d'acteurs) dans l'espace littoral.

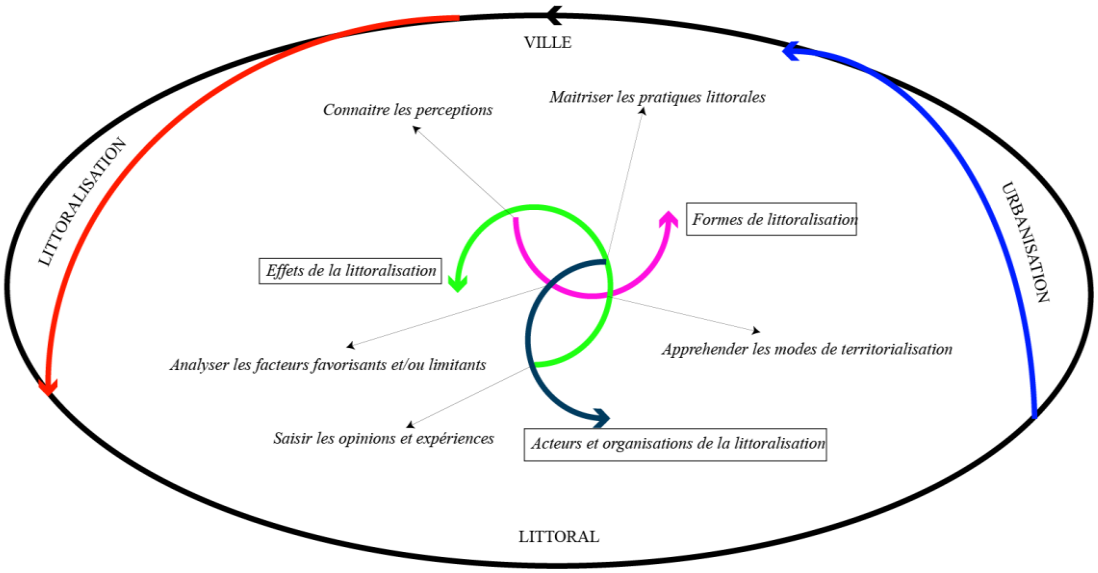
En partant d'une analyse qui prend appui sur le croisement entre gouvernance et littoralisation, entre pratiques socio-spatiales et développement, ce travail qui a été effectué auprès des acteurs clés de la littoralisation se propose pour être un outil nouveau d'aide à la décision. Il faut le dire, la littoralisation en tant que sujet et objet de notre étude, nous invite à considérer la gouvernance comme un outil adaptatif par essence. Pour que les politiques publics, déjà considérés comme des moteurs importants, puissent atteindre les équilibres souhaités, il convient de connaître les hommes, acteurs clés et indispensables du développement. En privilégiant les interactions, les perceptions, les pratiques, les aspirations, les mobilités et le vécu des acteurs, il s'agit de s'approprier scientifiquement l'univers géographique et ethnographique de ces derniers qui permet de mieux percevoir la genèse, l'organisation et l'évolution des structures urbaines dans l'espace. La confirmation de nos hypothèses de recherches, à partir de la confrontation de données théoriques et bibliographiques aux données empiriques nous permet de dire sans risque de se tromper que cette étude à réussir à dresser un bilan de la littoralisation, tout en présentant ses effets sur l'urbanisation. De ces effets, nous nous posons la question de savoir : ne serait-ce pas le moment, sans nier les modèles anciens, de réinventer une ville nouvelle qui prenne réellement en compte les réalités des populations ?

4. Il faut repenser la gouvernance locale en milieu littoral

Pour poursuivre nos propos, nous pouvons dire qu'à l'heure de la mondialisation de l'économie et des échanges, les ressources naturelles et les interactions spatiales demeurent de grandes problématiques d'intérêts qui suscitent par conséquent de légitimes interrogations quant aux réelles opportunités de développement et aux défis des politiques publiques.

Cette étude sur le Sud-ouest ivoirien nous a permis de comprendre une fois de plus que les modalités de l'opérationnalisation des ODD face à la globalisation et la maritimisation des activités sont aussi à rechercher dans les études comparées à diverses échelles en tenant compte d'une multitude de variables à la fois naturelles et humaines, socio-économiques, culturelles, écologiques, historiques, sociogéographiques, géopolitiques, et géostratégiques, etc. Ce travail, pour finir, nous aura donc permis aussi de jeter un regard sur la politique de décentralisation et de l'Agenda 21 dans la région de San-Pédro. Dès lors, interrogeons-nous pour savoir si dans le futur une éventuelle conciliation entre les modes de territorialisations spatiales et les dispositifs des politiques publiques à l'horizon 2050 peuvent participer à la gestion durable de ces villes.

Figure 35: Questionnements, champ d'analyses et axe de réflexions pour une ville littorale durable



Source : *AHUA Emile Aurélien, 2024*

Pour terminer nos propos, nous espérons que tant dans ses visées théoriques que pratiques, cette étude aidera à l'élaboration de solutions durables quant aux problèmes de gouvernance locale que connaît notre pays. Des réflexions dans la continuité de notre travail méritent d'être engagées afin que les besoins localement exprimés par les populations en milieu littoral soient pris en compte d'ici 2050.

Bibliographie

ABE Jacques, N'DOUFFOU Gnosseith Guberson Claver, KONAN Konan Ernest *et al*, 2014, « Relations entre les points critiques d'érosion et le transit littoral en Côte d'Ivoire », Africa Geoscience Review, Volume 21, Numéro 1 et 2, PP. 1-14

ABOYA Narcisse., 2014, « Conflits fonciers et gestion des plans d'eau ivoiriens : Cas de la lagune Ouest Ebrié », *European Scientific Journal*, édition vol.10, Numéro17, PP. 401 - 411

ADAYE Akoua Assunta., 2013, *Développement agricole et sécurité alimentaire dans la région du Bas-Sassandra*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Cocody-Abidjan, Institut de Géographie Tropicale, 528 p

AGARDY Tundi, ALDER Jackie, ASH Neville *et al*, 2005, *Etat et tendances des systèmes et des services, compromis pour le bien-être humain et implications pour l'avenir*, chapitre 28, Trad fraançaise, PP 827 – 837

AHMALEH François., 2016, *Introduction à la complexité des organisations : Comprendre et surtout déjouer la complexité*, Finances et actions des dirigeants, 19 p

AHUA Emile Aurélien**.,** 2019, *Pratiques urbaines et dégradations des ressources en eau dans la ville de San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire)*, Mémoire de Master en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, 100 p

AHUA Emile Aurélien**.,** 2022, Changement climatique et mutations socio-spatiales dans la ville littorale de Sassandra, in Acte de Colloque internationale « *Gouvernance, économie et société : l'Afrique face aux défis du XXIe siècle* », Université Jean Lorougnon Guédé, PP 487 -510

ALIX Yann, MAT Nicolas, et CERCEAU Juliette., 2015, *Économie circulaire et écosystèmes portuaires*, Les collections océanides, 426 p

ALLA Della André., 2008, *La végétation du littoral ivoirien*, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 221 - 236

ALTER Norbert., 2000, *L'innovation ordinaire,* PUF, Paris, 278 p

ALTER Norbert., 2002, *Les logiques de l'innovation,* La découverte, Paris, 272 p

ANOH Kouassi Paul., 2007, *Impact environnemental et socio-économique de la pêche par empoisonnement en milieu littoral*, Géotrope N°2, 13 p

ANOH Kouassi Paul., 2008, *Dynamique de l'occupation du littoral ivoirien à des fins halieutiques et aquacoles*, Revue du Cames ; Sciences sociales et humaines, 10 p

ANOH Kouassi Paul., 2010, *Stratégies comparées de l'exploitation des plans d'eau lagunaire de la Côte d'Ivoire,* Cahier d'outre-mer, Revue de géographie de Bordeaux N°251, PP 347 – 354

ANTONI Jean-Phillipe, MORENCY Catherine, CAMBIEN Aurore *et al*, 2011, *Modéliser la ville : Formes urbaines et politiques de transport*, Economica, Méthodes et Approches, 978-2-7178-5971-3. Ffhalshs-00860300f, 438 p

APHING-KOUASSI N'Guessan Germain., 2008, Fréquentation du tourisme national sur des plages du littoral ivoirien, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 123 - 140

APHING-KOUASSI N'Guessan Germain., 2001, *Le tourisme du littoral dans le Sud - Ouest ivoirien,* Thèse de doctorat en Géographie, Institut de Géographie Tropicale, 362 p

ARRAULT Jean-Baptiste., 2007, *Penser à l'échelle du Monde. Histoire conceptuelle de la mondialisation en géographie (fin du XIXe siècle/entre-deux-guerres)*, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Paris, 705 p

ARSO., 1970, *Demain le Sud-ouest*, BNEDT, 66 p

ARSO., 1970, *Justification de la mise en valeur de la région Sud-ouest*, Abidjan, BNEDT, 33 p

ARSO., 1970, *San-Pédro, pôle de développement du Sud-ouest*, BNEDT, 110 p

ARSO., 1973, *Recensement de la ville de San-Pédro*, Abidjan, BNEDT, 37 p

ARSO., 1975, *San-Pédro : Analyse du site*, 118 p

ARSO., 1976, *San-Pédro, synthèse des analyses de stratégies de développement*, 120 p

ATELIER INTERNATIONAL D'URBANISME de SAN-PÉDRO., 2021, *Diniyo à San-Pédro : de la cité portuaire à la métropole côtière,* Cahier de session, 74 p

ATTA Koffi Lazare., 1983, *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et périurbain de Bouaké (Côte d'Ivoire),* Thèse de doctorat 3e cycle en Géographie, OSTROM, Paris, 296 p

AUDOUIT Christelle., 2008, *L'étude de la fréquentation du littoral et de ses impacts sur le littoral languedocien,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier III, 474 p

AUREGAN Xavier., 2014, *Géopolitique de la Chine en Côte d'Ivoire : La puissance chinoise à l'école ivoirienne et africaine*, Thèse de doctorat en Géopolitique, Université Paris 8, Institut français de géopolitique, 550 p

AVRY Loïc., 2012, *Analyser les conflits territoriaux par les représentations spatiales : une méthode cognitive par carte mentale,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Rennes, 587 p

BAILLY Alain et BEGUIN Hubert., *Introduction à la géographie,* 5e édition, Masson géographie, 192 p

BAILLY Alain et PAELINCK Jean., 1988 : *Un modèle économétrique du développement socio-spatial des régions touristiques,* RERU, n° 3, PP 397-412

BAILLY Alain, FERRAS Robert et PUMAIN Denise., 1975 : *Encyclopédie de Géographie***,** Paris, PP 827-844

BAILLY Alain., 1973, *Les théories de l'organisation de l'espace urbain,* in Espace géographique, Tome 2, N°2, PP 81 – 93

BAILLY Alain., 1975 : *L'organisation urbaine, théories et modèle*, CRU, Paris, 271 p

BAKER Jonathan., 1990, *Petite ville en Afrique : Études sur l'interaction rurale-urbaine*, Trad française, Uppsala : Institut scandinave d'études africaines, 268 p

BAUD Pascal, BOURGEAT Serge et BRAS Cathérine., 2013, *Dictionnaire de la géographie*, Hatier, 607 p

BAUDELLE Guy., 2003, *Géographie du peuplement*, Armand colin, 188 p

BAYEBA Marina Céline., 2019, *La gestion intégrée des zones côtières en Afrique de l'Ouest : le cas de la Côte d'Ivoire,* Thèse de doctorat en Sciences Juridiques, Université du Littoral Côte Opale, 639 p

BEAUCHEMIN Cris., 2005, *Les migrations et l'effritement du modèle ivoirien : chronique d'une guerre annoncée ?* Presses de Sciences Po | « Critique internationale », *ISSN* 1290-7839 ISBN 2724630289, 2005/3 N°28, PP 19 - 42

BEGUE Boris., 2013, *Transport et urbanisation à la Réunion : le rôle de l'accessibilité dans les phénomènes de périurbanisation et de dépendance automobile, modélisation systémique sur la région Est-Nord-Est*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de la Réunion, 338 p

BELHEDI Amor., 1998, Littoralisation et mondialisation : l'état des lieux et les enjeux, in acte de colloque « *Le littoral tunisien, dynamique nouvelles, enjeux et devenir »*, Université de Tunis, PP 9 - 52

BERNARD Jeanne-Dachary, GASCHET Frédéric, LYSER Sandrine *et al*, 2011, *L'impact de la littoralisation sur les valeurs foncières et immobilières : une lecture différenciée des marchés agricoles et résidentiels*, Cahier du GRETHA N°7, 32 p

BERNARD Lacombe., 1999, *Pratique du terrain : Méthodologie et techniques d'enquête*, Tome 1 et 2, Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion, 1999, ISBN 2-284-01251-5, fdi:010019439, 845 p

BERRIANE Mohamed., 1995, *Développement touristique, urbanisation du littoral méditerranéen et environnement*, Revue Méditerranéenne, Vol 6, N°2-95, PP 19 - 27

BERTRAND Monique., 1998, *Villes africaines : Modernité en question*, Tiers Monde, N° 133, PP 885 - 905

BERTRAND Monique., 1993, *Plaidoyers pour les centres urbains secondaires en Afrique au sud du Sahara*, Tiers Monde, N° 133, PP 117-138

BIGNOUMBA Guy Serge., 2000, *Anthropisation et conflits d'usages sur le littoral du Gabon : Éléments de réflexion*, Cahier nantais N°53, PP 107 - 114

BIGNOUMBA Guy Serge., Mai 2018, *Perspectives économiques de la mer au Gabon*, Revue canadienne de géographie tropicale, PP 39 - 43

BLANCHART Anne., 2018, *Vers une prise de compte des potentialités des sols dans la planification territoriale et l'urbanisme opérationnel*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Lorraine, 382 p

BNETD., 1967, *San-Pédro : ville nouvelle, approche d'urbanisation*, Abidjan, MCU, 86 p

BNETD., 1998, Bilan *de la politique forestière en Côte d'Ivoire et proposition d'orientations, de principes et de règles de fonctionnement du secteur : Gestion des ressources naturelles dans les terroirs villageois*, Rapport de projet, BNETD Abidjan, 68 p

BORGADANI Julien., 2015, *De la ville décidée à la ville vécue : Emergence et croissances des petites villes indiennes*, Thèse de doctorat en Géographie, Université d'Avignon, 421 p

BOURDIEU Pierre., 1972, *Esquisse d'une théorie de la pratique : Précédé de « Trois études d'ethnologie kabyle »*, Travaux des sciences sociales, Libraire Droz, 272 p

BOURGOU Mongi et MIOSSEC Jean Marie., 2010, *Les littoraux : Enjeux et dynamiques*, Puf, 302 p

BOUROUMI Mohamed Tewfik., 2014, *Le littoral Algérien entre dégradation et protection du patrimoine ; cas de la commune côtière d'Ain El Türck*, Colloque francophone international cultures, territoires et développement durable, Université des Sciences et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf, Département d'Architecture, 23 p

BOUSQUET Bernard., 1990, *Définition et identification du littoral contemporain*, Revue juridique de l'environnement, N, PP 451 - 468

BOUSSOU Viviane., 2017, *De l'efficacité des mots et concepts dans la définition des politiques économiques : étude du cas de la Côte d'Ivoire à travers une analyse des discours*, Thèse de doctorat en Sciences Sconomiques, Université Paris-Saclay, 423 p

BOYER Florence et DUREAU Françoise., 2020, Migration, logement et espace public : Prendre place dans la ville, in *Penser les migrations pour repenser la société*, LACROIX T., DAGHMI F., DUREAU FRANÇOISE., ROBIN NELLY ET SCIOLDO-ZÜRCHER Y. (dir.), Tours : Presses Universitaires François-Rabelais, Migrations, ISBN 978-2-86906-735-6, PP 219-224

BRETAGNOLLE Anne., 2009., *Villes et réseaux de transport : des interactions dans la longue durée (France, Europe, États-Unis)*, Mémoire de HDR en Géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 205 p

BREVET Nathalie., 2008, *Mobilité et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-vallée, un bassin de vie ? Études des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris-Est, 546 p

BROU Huia Sidonie, KASSI Kadjo Jean Claude et FOFANA Lacina., 2018, *Les impacts environnementaux liés à la gestion des déchets solides ménagers à San - Pédro*, RIGES Vol 1, PP 215 - 228

BROU Yao Télésphore., 2008, La végétation du littoral ivoirien, in POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, PP 23 - 34

BRUN Jérémie., 2018, *Les leviers de l'attractivité des villes petites et moyennes en décroissance : Une recherche-action au sein du périmètre de l'agence d'urbanisme Sud-bourgogne*, Thèse de doctorat en Économie et Finances, Université de bourgogne, 406 p

BRUNEAU Jean-Claude., 2002, *Vivre la ville à la campagne : Crise des sociétés et exurbanisations en Afrique Tropicale*, Revue Historiens et Géographes, N°379, PP 91 – 102

BRUNET Roger, FERRAS Robert et THERY Hervé., 1993, *Mots et concepts de la géographie, dictionnaire critique,* Collection Dynamiques du territoire, Travaux de l'Institut de géographie de Reims, PP 148 - 154

BRUNET Roger., 2001, *Le déchiffrement du Monde : Théorie et pratique de la géographie*, Belin, 528 p

BRUYELLE Pierre., 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, CABANNE C. *et al* (dir), CNED, 471 p

CABANE Claude., 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, CNED, 471 p

CADORET Anne, DARLY Ségolène, KIRAT Thierry *et al*, 2012, *Conflits d'usages littoraux et intérieurs : une géographie du contentieux de seconde instance dans le département d'Hérault,* in Norois N°225, PP 29 – 46

CADORET Anne., 2006, *Conflits d'usages liés à l'environnement et réseaux sociaux : Enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral de Languedoc-Roussillon.* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier III – Paul Valery, 591 p

CAILLY Laurent ET DODIER Rodolphe., 2007, *La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre*, Revue Norois N°205, 2007/4, DOI : 10.4000/norois.1266, https://journals.openedition.org/norois/1266, ISBN : 978-2-7535-1553-6, ISSN : 1760-8546, PP 67 – 80

CAILLY Laurent et DUREAU Françoise., 2016, *Les espaces du logement : Pratiques habitantes et politiques publiques*, Paris, L'Harmattan, ISBN 978-2-343-08549-4, 338 p

CAPES Hugo, DUTOIT Audrey, GUY Claire *et al*, 2013, *Quelles gestion de l'eau potable au service d'une ville durable et responsable ?* Rapport de séminaire (France), 30 p

CARASP, 2003, *Impact du tourisme sur la biodiversité marine et côtière de la méditerranée*, 116 p

CARRE François., 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, CABANNE C. *et al* (dir), CNED, 471 p

CASAROTTO William., 2014, *Les impacts du changement climatique sur les zones maritimes et ressources halieutiques des petits États insulaires,* Mémoire de recherche de Master, Études internationales et européennes, Droit internationale et européens, Université de Grénoble, 131 p

CAZES-DUVAT Virginie., 1999, *La gestion des zones côtières en milieu tropical insulaire : l'exemple d'un département d'outre-mer français, l'île de la réunion,* cahiers nantais N°52, PP 193 – 209

CHABROL Marie., 2011, *De nouvelles formes de gentrification ? Dynamiques résidentielles et commerciales à Château-Rouge (Paris),* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Poitiers, 404 p

CHALEARD Jean Louis et DUBRESSON Alain., 1997, Un pied dedans, un pied dehors, à propos du rural et de l'urbain en Côte d'ivoire, in *Tropiques : lieux et liens,* ORSTOM, collection didactique, PP 277-290.

CHENAL Jerôme., 2009, *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : jeux et enjeux de l'espace public*. Thèse de doctorat en Sociologie Urbaine. –EPFL, Lausanne, 218 p

CHOBLET Claire., 2005, *Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques : Exemple du littoral Atlantique français*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 424 p

CITIES ALLIANCES et CGLUA., 2015, *L'environnement institutionnel des collectivités locales en Afrique*, Etude, 2e édition, 125 p

CLAVAL Paul., 1981, *La logique des villes : essai d'urbanologie,* Litec, 633 p

CLERVAL Anne., 2008, *La gentrification à Paris* intra-muros *: dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Paris 1, 602 p

CLERVAL Anne., 2010, *Les dynamiques spatiales de la gentrification à Paris : Une carte de synthèse,* Cybergéo, https://doi.org/10.4000/cybergeo.23231, 15 p

COËFFE Vincent, JAURAND Emannuel et TAUNAY Benjamin., 2014, *Introduction au dossier, la plage, territoire des corps,* Mondes du Tourisme 2014/9, DOI :10.4000/tourisme.135, http://journals.openedition.org/tourisme/135, ISSN : 2492-7503, PP 32 - 41

CORLAY Jean Pierre., 1995, *Géographie sociale, géographie du littoral*, In norois, N°165, https://doi.org/10.3406/noroi.1995.6623, PP 245-267

CORMIER-SALEM Marie-Christine., 1997, Sociétés et espaces littoraux ouest-africains : dynamiques, enjeux et conflits, in « *Iles et littoraux tropicaux », (*dir) Guy MAINET, Actes des VIIe Journées de Géographie tropicale du Comité National de Géographes français - U.G.I. Brest, PP 695-708

CORMIER-SALEM Marie-Christine., 1997, Tensions aquatiques et territoires de pêche : Enjeux fonciers halieutiques des sociétés littorales Ouest-africaines, in: *Dynamiques des Systèmes Agraires*, Paris, ORSTOM, PP 56-81

CORMIER-SALEM Marie-Christine., 2000, Appropriation des ressources, enjeu foncier et espace halieutique sur le littoral ouest-africain, in « *Les pêches piroguières en Afrique de l'Ouest »*, PP 204-229

CORMIER-SALEM Marie-Christine., 2013, L'aménagement du littoral : un enjeu crucial pour les pêcheries artisanales, in « *Artisan de la mer : une histoire de la pêche maritime au Sénégal »*, PP 136 - 145

DA CUNHA Antonio et HERMANN Lou., *Villes de l'entre-deux et entre ville : Penser l'intermédiarité urbaine*, Les cahiers du développement urbain durable 9 p

DALIGAUX Jacques., *Urbanisation et environnement sur les littoraux : une analyse spatiale*, Rives méditerranéennes N°15, PP 11-20

DANVIDE Taméon Bénoit., 2015, *Gouvernance des politiques de planification urbaine et gestion des inondations à Cotonou (Bénin)*, Thèse de doctorat en Géographie en cotutelle internationale, Université d'Abomey-Calavi et Université Paris 8, 262 p

DEBOUBT Philipe., 2015, *L'aménagement du territoire littoral à l'épreuve des inégalités environnementales,* in Responsabilité et environnement N°79, PP 83- 89

DELAUNAY Daniel et DUREAU Françoise., 2003, *Des individus dans la ville : les transitions résidentielles à Bogota*, Autrepart 2003/1, N°25, PP 87 -106

DELAUNAY Karine., 1995, *Les pêcheurs ghanéens (fante et ewe) sur le littoral ivoirien : histoire de la pêche piroguière maritime en Côte d'Ivoire au XX^{e} siècle*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Paris I-Panthéon Sorbonne, 574 p

DÉPARTEMENT DES CONSERVATEURS., 2015, *Un littoral, des littoraux, le patrimoine naturel et culturel*, Séminaire du 7 au 9 octobre 2015, France, 278 p

DESSE Michel et LEGE Romain., 2019, *L'association des États de la Caraïbes et la planification spatiale marine,* Études caribéennes N°33 - 34, 13 p

DESSE Michel., 2002, *Martinique et archipel guadeloupéen ; De l'utilisation irréfléchie à la gestion durable des zones naturelles marines*, Aménagement et Nature N°143-144, PP 83 - 95

DESSE Michel., 2005, *Perception et pratiques territoriales des littoraux de la Caraïbe*, Études caribéennes N°3, 15 p

DESSE Michel., 2005, *Systèmes d'acteurs et gestion littorale aux Antilles,* Études caribéennes, PP 17 - 31

DESSE Michel., 2010, Entre aménagement et gestion intégrée des zones côtières ; quelles perspectives pour les littoraux de l'Afrique subsaharienne ? in *« Perspectives de la géographie en Afrique subsaharienne »*, Université de Cocody, IGT, Harmattan, PP 497-506

DI MEO Guy., 2008, *La géographie culturelle : Quelle approche sociale ?* Annales de géographie, PP 660 - 661

DI MEO Guy., 2007, *Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain ?* Revue métropole, Varia, 1 | 2007, Open Edition Journals, https://doi.org/10.4000/metropoles.80 , 14 p

DICTIONNAIRE DES CONCEPTS ET NOTIONS DE LA GEOGRAPHIE, 50 p

DIEZOU Koffi Innocent., 2015, *Forêt et industrie en Côte d'Ivoire de 1910 à 1980 : Une histoire entre techniques et sociétés*, Doctorat en Histoire Moderne, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 505 p

DODIER Rodolphe., 2012, *Habiter les espaces périurbain*s, Presses Universitaires de Rennes, 219 p

DROBENKO Bernard., 2012, *De la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) à la politique maritime intégrée (PMI) : Un nouveau droit pour le littoral ?* Revue juridique de l'environnement, Numéro spécial, ISSN 0397-0299, PP 225 - 246

DUCRUET César., 2004, Les *villes-ports, laboratoires de la mondialisation*, Thèse de doctorat en Géographie, Université du Havre, 436 p

DUMONT Marc., 2008, *La géographie : Lire et comprendre les espaces habités*, Armand colin, 124 p

DUREAU Françoise et GOUESET Vincent., 2010, *Formes de peuplement et inégalités de déplacements : L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogota : Soacha et Madrid (1993 – 2009)*, Revue Tiers Monde, 2010/1, N°201, PP 131 - 156

EDOUARD Jean-Charles., 2019, *L'attrait des petites villes, une chance pour redynamiser leur centralité,* Revue belge de Géographie, 3/2019, 17 p

EECHOUT Olivier., 2016, Le littoral comme levier de puissance, in « *Littoral : Études marines* », PP 21 - 25

EL HAMZAOUI Rabii, RAISSOUNI Ahmed, et EL ARRIM Abdelkrim., *Développement durable de l'espace littoral : application d'un SIG côtier sur le rif Nord occidental du Maroc,* 5 p

ENSEA et IRD., 1998, *San-Pédro et son arrière-pays, dynamisme et synergie d'une ville portuaire*, Rapport d'étude, 200 p

FAO., 2002, *La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture,* Rome, 249 p

FARGIER Luc., 2012, *La participation des pêcheurs artisanaux à la gestion des activités halieutiques artisanales tropicales : Étude de cas dans le golfe de Durce, Costa Rica*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de la Rochelle, 666 p

FAURE Yves-André et LABAZEE Pascal., 2002, *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation*, Paris (FRA) ; Paris : IRD ; Karthala (Hommes et Sociétés). fdi:010027443, ISBN 2-7099-1474-3, 556 p

FAYE Ibrahima., 2010, *Dynamique du trait de côte sur les littoraux sableux de la Mauritanie à la Guinée Bissau (Afrique de l'ouest) : approche régionale et locale par photo-interprétation, traitement d'image et analyse des cartes anciennes*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Bretagne Occidentale, 321 p

FEDERATION DES SOCIETES DE LA CROIX ROUGE DE GENEVE., 2010, *Planification de projet/programme*, Manuel d'orientation, 68p

FERRARI Sylvie et POINT Patrick., 2003, *Eau et littoral, préservation et valorisation de la ressource dans les espaces insulaires*, Karthala, Université de la Réunion, ISBN 9782845863392, 335 p

FORMARIER Monique et POIRIER-COUTANSAIS Géneviève., *Méthodologie de recherche : Un cadre conceptuel de la recherche,* PP 73 - 78

FORSTER Till et ARMANN Carole., 2018, Les villes africaines et le casse-tête du développement, Revue internationale des politiques de développement *in Acteurs et Capacité d'agir Dans La Zone Grise Urbaine*, Trad française, 10 p

FREMONT Armand., 1976, *La région, espace vécu*, Presses universitaire de France, 223 p

FUBINI Alessandro., 2009, *L'aménagement du territoire par et à travers les projets d'infrastructures*, DITER, Polytechnique de Turin, Italie, 20 p

GALTUNG Johan., 1970, *Théorie et méthodes de la recherche sociale*, George Allen Ltd, Trad française, 540 p

GAMBLIN André., 1998, *Les littoraux : Espaces de vie*, Dossiers des images économiques du monde, Sedes, 368 p

GEHRELS Roland et MASSELINK Gerd., 2014, *Environnements côtiers et changement global*, ISBN 978-0470656600, Wiley Word, 442 p

GHÉZALI Mahfoud., 2010, *La vie tumultueuse du couple GIZC et gestion des risques naturels et technologiques sur le littoral : Propos introductifs*, N°8, Hors-série, Vertigo, https://doi.org/10.4000/vertigo.10229, 13 p

GNELE José-Edgard., 2020, *Dynamique de la planification urbaine et perspectives de développement durable à Cotonou (République du Bénin),* Thèse de doctorat en Géographie, Université Abomey Calavi, 339 p

GOEURY David et SIERRA Phillipe., 2016, *Introduction à l'analyse des territoires, concepts, outils, applications*, Armand Colin, 220 p

GOGBE Téré et POTTIER Patrick., 2008, Atouts et contraintes de développement d'une ville côtière emblématique : le cas de Grand-Bassam, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 203 - 218

GOGBE Téré, ATTA Koffi Lazare, et TCHETCHE Nicaise., 2017, *Le développement du tourisme à San-Pédro entre contraintes d'enclavement et désintérêt des pouvoirs publics,* Regarsuds N° 2, ISSN 2414-4150, PP 109 -123

GOHOUROU Florent, AUDEBERT Cédric et AHUA Emile Aurélien., 2020, *Littoralisation et ségrégation socio-spatiale : le cas du quartier Balmer de San-Pédro (Côte d'Ivoire),* Belgéo N°1-2020, Miscellaneous, http://journals.openedition.org/belgeo/37207, DOI : 10.4000/belgeo.37207 ISSN : 2294-9135, 16 p

GOHOUROU Florent, AHUA Emile Aurélien, GNANBE Djanin Raphaël et DESSE Michel., 2022, *Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire*, Territoire d'Afrique, N°12, février 2022, PP 77 - 87

GOHOUROU Florent, DESSE Michel et AHUA Emile Aurélien., 2019, Dynamiques des acteurs de l'économie informelle auprès des ressources en eau de la ville de San-Pédro (Côte d'Ivoire), In Acte de colloque international *« Aménagement du territoire au service du développement Durable », 2019,* Abomey-Calavi (Bénin), ISSN : 978-99982-920-6-2, PP 79-97

GOHOUROU Florent, KOFFIE-BIKPO Céline Yolande et AHUA Emile Aurélien., 2020, *Politique de sensibilisation des populations à l'épreuve de la dégradation des ressources en eau dans la ville de San-Pédro (Sud-ouest ivoirien),* RGO N°1, PP 19 -39

GOHOUROU Florent, YAO-KOUASSI Quonan Christian et AHUA Emile Aurélien., 2020, « Activités humaines et dégradation des eaux en milieu littoral : Cas de la ville de San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) », in *Objectifs du Développement Durable et réduction de la pauvreté dans les pays d'Afrique subsaharienne : bilans et perspectives*, Colloque international, Université de Parakou, PP 327 - 341

GOHOUROU Florent., 2013, *Migrations internationales et territorialisations : les français dans la ville d'Abidjan,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Poitiers, 382 p

GOLDBLUM Charles et MANUELLE Franck., 2007, *Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est*, Revue Espace géographique, 2007/3, Tome 36 | ISSN 0046-2497 ISBN 2701146515 DOI 10.3917/eg.363.0229, PP 229 - 236

GOLLY Anne-Rose., 2017, *Métropolisation et territorialisations de l'élevage à Abidjan,* Thèse de doctorat en Géographie en cotutelle internationale, Université Paris I et Université Alassane Ouattara de Bouaké, 355 p

GOURMELON Françoise et ROBIN Marc., 2005, *SIG et littoral*, Hermès, Paris, 328 p

GRANDCLEMENT Antoine., 2020, *La diversité des formes de développement résidentiel sur les littoraux français : Essai de typologie*, L'espace Géographique, 2020/3 (Tome 49), PP 233 - 249

GU KONU Emmanuel., 1992, « Concepts d'analyse du processus d'une innovation agricole en Afrique » *in L'innovation en agriculture : Questions de méthodes et terrain d'observation,* IRD, Paris, PP 187-198

GUICHARD Pauline., 2012, *Urbanisme et développement durable : Urbanisation et pouvoir local sur la Côte d'Azur*, Thèse de doctorat de Droit Public, Université de Nice Sophia-Antipolis, 424 p

GUYONNARD Valentin et VACHER Luc., 2016*, Définition d'un espace de pratique du système littoral touristique et sportif charentais : le spot de surf*, Territoire en mouvement ; Revue de géographie et aménagement N°30, 23 p

GUYONNARD Valentin., 2017, *Dimensions cachées et attentes spatiales dans un espace de pratiques de tourisme et de loisirs : une analyse géographique de la plage de Charente-Maritime (France)*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de la Rochelle, 394 p

HAERINGER Pierre., 1973, *San – Pédro, 1973 : Quatre années d'évolution*, Revue des sciences humaines et sociales, ORSTROM, PP 269 - 287

HAERINGER Pierre., 1973, San-*Pédro 1969 : La première vague d'immigrants,* ORSTOM, Série Sciences Humaines, vol. 10, n° 2-3, ORSTOM, Paris, PP 245-267

HÄGERSTRAND Torsten., 1952, *La propagation des vagues d'innovation*, Géographie humaine, Royal, Université de Lund, N°4, Trad française, PP 3 – 22

HÄGERSTRAND Torsten., 1967, *La diffusion de l'innovation en tant que processus spatial*, Université de Chicago, Presse, ISBN-10 0226312615, Trad française, 350 p

HAGERSTRAND Torsten., 1973, Le domaine de la géographie humaine, in *Géographie humaine* sous la direction de Chorley Richard. Edition Londres, Mathuen, Trad française, 58 p

HAGETT Peter., 1973, *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Paris, Colin, Trad française, 390 p

HAKKOU Mounir., 2012, *Contribution à l'étude de la dynamique morpho-sédimentaire du littoral de Bouknadel-Kenitra*, Thèse de doctorat en Géologie, Université INB Tofail, 266 p

HANIN Yves., 2004, *Mutations spatiales et reconfigurations territoriales : les processus territoriaux dans le cas de Court -Saint-Etienne (Belgique),* Thèse de doctorat en Géographie, Université Catholique de Louvain, 290 p

HARDOY Jorge, MITLIN Diana et SATTERTHWAITE David., 1992, *Problèmes environnementaux dans les villes du tiers monde*, Londres, Earthscan Publication Limited, 302 p

HARVEY David., 1969, *Explication en géographie*, Edward Arnold, 1ère édition., ISBN-10 0713154640, 521 p

HASSANE Mahamat Hemchi., 2015, *Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena*, Thèse de doctorat en Architecture et en aménagement de l'espace, Université Michel de Montaigne – Bordeaux, 475 p

HAUHOUOT Asseypo., 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI), 364 p

HAUHOUOT Célestin et N'DOUFOU Claver., 2009, *Dynamique sédimentaire du littoral ivoirien entre Grand Lahou et Abidjan,* Géotrope N°2, PP 41 - 48

HERBERT Vincent, DEBOUBT Philippe, MEUR-FEREC Catherine, *et al*, 2006, *Contribution aux recherches en géographie littorale sur la côte d'opale,* Territoire en mouvement N°1, PP 54 - 67

HERBERT Vincent, MEUR-FEREC Catherine, MOREL Valérie *et al*, 2010, *Territoire littoral, dynamiques des marges urbaines littorales et emboitements d'échelles : contribution de géographes,* Regards pluridisciplinaire sur le territoire littoral, PP 61 - 70

HERITIER Stéphane., 2012, *Dynamiques, enjeux et adaptations des littoraux canadiens face aux évolutions mondiales,* L'information géographique Vol 76, PP 47 - 49

HILAL Abdelmajid., 2016, *L'espace littoral marocain : entre pression du présent et exigences de l'avenir : Cas du littoral d'Essaouira (Maroc),* in Revue roumaine de géographie, PP 79- 190

HOUDART Marie., 2003, *Entre terre et mer, les 250ans du littoral*, Ifremer, 9 p

IBO Guehi Jonas et LEONARD Eric., 1994, *Appropriatio*n *et gestion de la rente foncière en Côte d'Ivoire,* Politique Africaine, N°53 - mars 1994, PP 25 - 36

IBO Guehi Jonas., 1997, Histoire de peuplement de la région de Sassandra : Essai de périodisation, in « *Croissance démographique et environnement à Sassandra »* (dir) AGNES G., IBO G.J., et N'GUESSAN K., OSTROM, ENSEA, PP 63 - 86

INSTITUT DES FUTURS SOUHAITABLES., 2002, *Apport sur les villes intermédiaires*, Ateliers de maitrise d'œuvre urbaine, 23 p

INSTITUT DES FUTURS SOUHAITABLES., 2002, *Les villes intermédiaires africaines*, Ateliers de maitrise d'œuvre urbaine, 12 p

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 1975, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).*

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

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

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

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 2021, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH)*

JOLLIVET Marcel., 1998, *Vers un rural postindustriel : rural et environnement, dans huit pays européen,* Collection environnement, édition Harmattan, ISBN 2738460178, 384 p

JOUMANA Stephan., 2019, *Complexité urbaine : langage et outils, le cas de Beyrouth*, Thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme en cotutelle internationale, Université Libanaise et Université Paris Saclay, 348 p

KABLAN N'guessan Hassy Joseph et POTTIER Patrick., 2008, La problématique de la Gestion intégrée des Zones Côtières en Côte d'Ivoire, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire,* POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 249 – 273

KABLAN N'guessan Hassy Joseph., 2008, L'importance des ports maritimes dans l'économie ivoirienne, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire,* POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 249 - 273

KALAORA Bernard., 1998, *Au-delà de la nature l'environnement : l'observation sociale de l'environnement,* Collection environnement, Harmattan, 199 p

KAYSER Bernard., 1990, L'espace : l'interprétation des rapports sociaux, in « *Géographie entre espace et développement »,* Presses universitaires du Mirail, PP 93 – 98

KOBY Assa Théophile., 2008, L'avenir du littoral ivoirien : une approche par la prospective territoriale, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, POTTIER P. et ANOH K. P. (dir),PP 275 - 297

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande et ADAYE Akoua Assunta., 2015, *Géographie des conflits fonciers dans la région du Bas-Sassandra,* RGO, N°4 Vol 1, 21 p

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, KOUMAN Koffi Mouroufié et ALADJI Soualiho., 2019, *Disponibilité halieutiques et satisfaction des besoins protéiniques sur le littoral de la Côte d'Ivoire*, Regarsuds, N°2, PP 177 - 192

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande., 2008, La pêche à Abidjan face à la dégradation de l'écosystème Lagunaire, in *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), PP 185 - 200

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande., 2010, *La pêche maritime face à la piraterie halieutique,* Les cahiers d'outre-mer, PP 321 - 346

KOLB Virginia., 2015, *Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de La Rochelle, 367 p

KOLI BI Zueli., 2009, *Dynamique de l'occupation du sol et mutations socio-spatiales en pays Ehotilé d'Assinie sur le littoral Est de la Côte d'Ivoire*, Géotrope N°2, 13 p

KOUADIO Nanan Félix., 2007, *Enjeux fonciers et expansion aquacole dans le Sud ivoirien*, Projet de thèse, Institut de géographie tropicale, 41 p

KOUADIO Nanan Félix., 2015, *Conflits autour de l'exploitation et de la gestion des lagunes ivoiriennes : Cas du secteur est de la lagune ébrié*, Géotrope N°1, PP 79 - 89

KOUAKOU N'Goran Norbert., 2014, *Ports, industrialisation et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Cocody-Abidjan, 340 p

KOUAME Yao Lambert., 2021, *San-Pédro, une ville, deux territoires urbains : Le port autonome et la collectivité urbaine,* Rapport d'atelier, 33 p

KOUASSI Kouakou Hyacinthe., 2015, *Impact des couts des matériaux de constructions sur le logement et l'occupation de l'espace dans la ville de San-Pédro: Cas des quartiers Bardot, Seweke, Lac et Cité,* Mémoire de Master en Géographie, Université de Cocody-Abidjan, 83 p

KOUMAN Koffi Mouroufié et DOSSO Yaya., 2018, *Contribution du poisson à l'aménagement de l'espace de la sous-préfecture de Sassandra,* Revue Regarsuds, IGT, PP 137 - 152

KUHN Thomas., 1974, *La structure des révolutions scientifiques,* Trad française, Flammarion, ISBN 978208081158, Trad française, 284 p

LAOUINA Abdellah., 2006, *Le littoral marocain, milieu côtier et marin,* Revue GT8, PP 187 - 216

LAYLA Saade Kassab., 2003, *l'État de la statistique au Liban approche épistémologique et étude de l'infrastructure et de l'aspect opérationnel des données,* Thèse de doctorat en Statistique, 503 p

LE BERRE Iwan et ROBERT Samuel., 2017, L'urbanisation face à l'Océan, in « *L'océan à découvert* » AGATHE E *et al* (dir), CNRS édition, PP 208 - 209

LE BERRE Iwan., Mai 2018, *Artificialisation des littoraux : déterminants et impacts,* ESCO, INRA, PP 234 - 254

LE DUFF Robert., 1999, « *Innovation* », in la DUFF R (éd), Encyclopédie de la gestion et du management, Dalloz, Paris, PP 495 - 497

LE FICHER Mathilde., 2016, *Les inégalités d'accès au littoral dans les territoires portuaires : l'exemple de la Rade de Toulon,* Mémoire de fin d'études, Aménagement et urbanisme, Institut d'urbanisme et d'aménagement régional et Université Aix-Marseille, 76 p

LE TIXERANT Matthieu., 2004, *Dynamique des activités humaines en mer côtière : application à la mer d'Iroise,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de la Bretagne Occidentale, 213 p

LEFEBVRE Cristophe., 2011, *La gestion intégrée côtière et marine : nouvelles perspectives,* VertigO, la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Hors-série 9 | Juillet 2011, http://vertigo.revues.org/10985, DOI : 10.4000/vertigo.10985, 20 p

LEGOLF Nicolas., 2009, *Paysages littoraux africains : Évolution de l'environnement dans un contexte d'ouverture ou d'usages renouvelés des espaces côtiers (Djibouti, Sénégal, Tunisie),* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 396 p

LENOTRE Nicole., 2009, *Politiques publiques et actions de tous : Pour une gestion dynamique du littoral*, Responsabilité et Environnement, N° 56, PP 80 - 89

LHOMME Serge., 2012, *Les réseaux techniques comme vecteurs de propagation des risques en milieu urbain : une contribution théorique et pratique à l'analyse de la résilience,* Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris-Diderot, 365 p

LHOMME Serge., *Introduction à l'analyse spatiale,* Complément de cours, 80 p

LITTLE JOHN Stephen., 1989, *Théories de la communication humaine*, 3e édition, Belmont, Wadsworth Société d'édition, ISBN-10 0495383988, Trad française, 416 p

LIVIAN Yves., 2015, *Initiation à la méthodologie de recherche en SHS : Réussir sa recherche*, 80 p

LIZIARD Sophie., 2013, *Littoralisation de la façade Nord-méditerranéen : analyse spatiale et prospective dans le contexte du changement climatique,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nice, 392 p

LOBA Akou Valérie., 2010, *La ville de San-Pédro en Côte d'Ivoire, itinéraire de développement d'un pôle régional côtier*, Revue RGLL, N°8, 22 p

LOINGER Guy et DUBOIS Ghislain., 2001, *Le littoral méditerranéen comme espace critique,* Tic, tourisme, transport, territoires, environnement, conseil, 92 p

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier., 2012, *Des mobilités aux transports : Regards croisés en Afrique de l'Ouest*, EchoGéo, 2012/20, http://journals.openedition.org/echogeo/13127, DOI:, https://doi.org/10.4000/echogeo.13127, 12 p

LONGUEPEE Jerôme et PETIT Olivier., 2007, *Les interactions entre eaux douces et eaux marines : études de risques potentiels et modalités de gestion*, Territoire en mouvement N°1, 18 p

LORION David et VILLENEUVE Nicolas., 2007, *Les risques littoraux à l'île de la Réunion*, Travaux et documents, Approches des littoraux réunionnais et martiniquais, ffhal-02162141, PP 169-191

LOUBET DEL BAYLE Jean Louis., 2000, *Initiation aux méthodes des sciences sociales,* Paris-Montréal, L'harmattan, 386 p

LOUCOU Jean Noël., 1984, *Histoire de la Côte d'Ivoire : la formation des peuples,* Abidjan Céda, Vol 1, 208 p

LOUKOU Alain François., 2005, *Télécommunications et développement en Côte d'Ivoire à l'ère de la société de l'information et de la mondialisation,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier III – Paul Valery, 410 p

LOUVEAU Clément., 2015, *Caractériser le littoral et le rétro-littoral : le cas de Charente-Maritime,* Mémoire de Master en Géographie, Université de la Rochelle, 65 p

LUCCHINI Françoise., 2010, *La fabrique des lieux culturels,* Mémoire de HDR, Université de Rouen, 185 p

LUIZA Martinez et VASQUEZ Gabriela., 2007, *Les côtes de notre monde : importance économique, sociale et écologique*, Ecological Economics, 63(2-3), PP 254 – 272

LUZON José., 1985, *San-Pédro : nouveau port du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire*, In : Cahiers d'outre-mer N°149, https://doi.org/10.3406/caoum.1985.3133 , PP 81-87

MAGALI Henry., 2006, *Villes portuaires en mutation : Les nouvelles relations ville-port à Marseille,* Mémoire de Licence en Géographie, Université de Lausanne, 147 p

MAGNAN Marion., 2016, *La production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique, les grands ports maritimes français : gestionnaire d'espaces infrastructurels,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Paris I-panthéon Sorbonne, 440 p

MAGNANI Robert., 2001, *Guide d'échantillonnage*, Food and nutrition technical assistance, 57 p

MAINET Hélène et KIHONGE Ephantus., 2015, *Les villes secondaires dans les relations villes-campagnes en Afrique de l'Est* , Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement, 27-28 | 2015, , URL : http://journals.openedition.org/tem/2938, DOI : https://doi.org/10.4000/tem.2938, 18 p

MAINET Hélène., 2017, *Ville-campagne, urbain-rural : mots, lieux et liens : Approches croisées France-Afrique subsaharienne*, Géographie, Université Toulouse Jean Jaurès, 2017, fftel-02151860f, Mémoire HDR en Géographie, 147 p

MAME Marie Bernard Camara., 2021, *Le développement des villes secondaires et l'intégration régionale dans l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) : Stratégie et outils*, Études africaines, Harmattan, 146 p.

MARDIANSJAH Fadjar Hari., 2013, *Urbanisation durable des territoires et politiques de développement urbain en Indonésie : étude de trois kabupaten en voie d'urbanisation rapide dans l'île de Java*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris-Est, 525 p

MASSE Florian., 2021, *Mobilités de loisirs : identification des déterminants des comportements*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Aix Marseille, 332 p

MERLIN Pierre., 1997, *Géographie humaine*, puf fondamental, 568 p

MERMET Laurent., 1992, *Stratégies pour la gestion de l'environnement,* Harmattan, Collection Environnement, Paris. 205 p.

MEUR-FEREC Catherine., 2006, *De la dynamique à la gestion intégrée de l'espace littoral : un itinéraire du géographe,* Mémoire de HDR en Géographie, Université de Nantes, 247 p

MILHAUD Stéphane., 2013, *Les petites villes, de nouveaux centres pour le développement territorial chinois : L'exemple de la province de Zhejiang*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, 357 p

MILLIOT Virginie., 2010, La ville informelle et le travail des marges, in Milliot V, (dir,), *Les archipels de la goutte d'or, Analyse anthropologique d'une métropolisation par le bas*, Rapport de recherche pour le programme « Culture et territoire en îles de France », PP 7-89

MINISTÈRE d'ÉTAT, du PLAN et du DÉVELOPPEMENT., novembre 2015, *Études monographiques et économiques des districts de Côte d'Ivoire : District du Bas-Sassandra,* UEMOA, 343 p

MINISTÈRE D'ÉTAT, MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT, DIRECTION GÉNÉRALE DU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE REGIONALE., 2008, *Schéma Régional d'Aménagement du Territoire du Bas-Sassandra (SRAT)*, Côte d'Ivoire, Abidjan, 112 p

MIOSSEC Alain., 2011, Mers et littoraux face aux perspectives de développement durable, in « *Enseigner le développement durable en géographie : l'exemple des littoraux* », dossier thématique, PP 13 - 17

MIOSSEC Alain., 2012, *Dictionnaire de la mer et des côtes*, Presses Universitaires de Rennes, 550 p

MOINE Alexandre., 2006, *Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie,* L'espace géographique, 2006/2, Tome 35, http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-2-page-115.htm, ISSN 0046-2497, PP 115 - 132

MOUNGANGA Magloire Désiré., 2007, *Érosion côtière et risques littoraux face aux changements climatiques ; essai d'analyses comparatives des indicateurs de vulnérabilité à Libreville (Gabon) et Pointe-Noire (Congo),* Colloque international en évaluation environnementale, Génève, 13 p

MULOT Vanessa., 2015, *Les submersions marines : nouveaux enjeux, nouvelles pratiques juridiques,* Thèse de doctorat en Droit Public, Université Aix-Marseille, 437 p

MULOT Vanessa, VIGNERON Anne Laure et LAMBERT-HADID Marie-Laure., 2010, *Le littoral face aux changements climatiques : la gestion des submersions marines,* Revue Rivages méditerranéens, 115-2010, PP 131-137

N'GONGANG Elie., 2012, Évaluation des impacts des activités pétrolières sur les écosystèmes de mangrove et les habitats côtiers, in « *Forêt, Énergie, Changement climatique et évaluation environnementale : pour une gestion durable, du global au local* », 16e Colloque internationale en évaluation environnementale, 25 p

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard., 2013, *Port et aménagements du territoire en Côte d'Ivoire : Bilan et perspectives à partir de San-Pédro,* RGO N°2, PP 123 - 140

N'TAIN Yemou Jeanne., 2010, *Apport volontaire et acceptation du tri sélectif comme déterminants de la qualité de gestion des déchets ménagers à BACAU (Est – Roumanie),* Géotrope N°1, PP 62 -72

NADOU Fabien., 2010, La notion de « villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques. », in Actes du colloque *Villes petites et moyennes, un regard renouvelé*, 9-10 décembre 2010, Tours, 19 p.

NASSORI Dounia., 2017, *Dynamiques urbaines et développement économique au Maroc,* Thèse de doctorant en Sciences Economiques, Université de Toulon, 158 p

NIANG Ndeye Astou., 2009, *Dynamique socio-environnementale et développement local des régions côtières du Sénégal : l'exemple de la pêche artisanale,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Rouen, 302 p

NOAIME Emad., 2016, *Les transformations socio-morphologiques de la ville dans le processus de métropolisation : L'exemple d'Alep depuis sa fondation jusqu'en 2011,* Thèse de doctorat en Architecture, Université de Strasbourg, 238 p

NOEL Julien., 2011, *Regards géographiques sur la mondialisation et les formes de résistances des « pêches artisanales »,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 483 p

NOIN Daniel., 1999, *La population des littoraux du monde,* L'information géographique Vol 63, PP 65 - 73

OGOU Alain Wilfried et BIDI Tapé Jean., 2019, *Port, Aménagement et Développement Durable À San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire),* European Scientific Journal, Vol.15, No.8, ISSN : 1857 – 7881, PP 110 - 131

OGUNJIMI Assemboni Alida., *La protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier en Afrique de l'ouest et du centre à travers le système juridique d'Abidjan*, Bulletin, 25 p

OKOU Kouakou Norbert., 2015, *Enjeux fonciers et dynamique sociale autour de la culture de manioc dans la sous-préfecture de Bonoua,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Cocody, Institut de Géographie Tropicale, 369 p

ORLANDO Pena et SANGUIN André-Louis., 1986, *Concepts et méthodes de la géographie,* Montréal, Guérin éditeur, 177 p

OSADTCHY Clara., 2014, *Conflits environnementaux en territoire industriel, réappropriation territoriale et émergence d'une justice environnementale : Le cas de Berre et Fos-sur-Mer*, Thèse de doctorat en Géographie, Université du Maine, 492 p

OUALI Mohamed, OUCHENE Lamri et RABHI Waghlis., 2017, *Aménagement touristique durable et valorisation du littoral de Bejaia*, Mémoire de recherche en Aménagement, Université Abderrahmane Mira-Bejaia, 100 p

OUATTARA Oumar., 2019, *Diffusion de l'hévéaculture et sécurité alimentaire en Côte d'Ivoire : Approches dans les régions de l'Indénié Djuablin et de la Nawa,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 336 p

OUERDANE Amel., *La gestion intégrée des zones côtières à l'aide de l'outil système d'information géographique (SIG),* Mémoire de Master en Aménagement eu urbanisme, Université Saad Dahled Blida, Institut d'architecture et d'urbanisme, 91 p

OUSMANE Dembélé., 2008, Panorama des villes du littoral ivoirien, in POTTIER P. et ANOH K. P. (dir), *Géographie du littoral en Côte d'Ivoire*, PP 65 - 81

PAILLE Pierre., 2006, *La méthodologie qualitative : Posture de recherche et travail de terrain*, Armand Colin, Collection U, 240p

PARTANEN Jenni et WALLIN Sirkku., 2017, *Jeter un pont entre le doux et le dur : Vers une compréhension cohérente de l'auto-organisation dans la recherche sur la complexité urbaine*, Revue finlandaise d'études urbaines, Vol 55, N°3, PP 1 - 12

PASKOFF Roland., 2010, *Les littoraux : Impact des aménagements sur leur évolution,* Armand Colin, 264 p

PASP., 2007, *Livre d'Or : la relance et le développement des activités du Port de San-Pédro*, 28 p

PASP., 2019, Rapport Annuel, 32 p

PECQUEUR Bernard., 2011, *Fondements théoriques et conceptuel du développement local*, territoires d'Afrique, Numéro 2, PP 3 - 7

PENE-ANNETTE Anne., 2011, *Les pôles de développement du Grand-Est du Venezuela : Développement régional et urbain,* Université Sorbonne Nouvelle Paris, 287 p

PEREZ Sandra., 2000, « Modélisation et discontinuité : Les grands modèles d'organisation de l'espace et leur application aux frontières », in *Hommes et terres du Nord*, 2000/3, PP 149 - 156

PERIE Philippe., 2011, *Enquêtes et sondages,* Atélier CNAM, 58 p

PERISSOL Pierre André, LEPOITTEVIN Christine et VALENZUELA Véronique., 2021, *De la ville portuaire à la métropole côtière,* Atelier international d'urbanisme Diniyo à San-Pédro, Edition Les Ateliers de Gestion de Projets Urbains, Cergy Pontoise, Le Verger, rue de la Gare 95000 Cergy France. 74 p

POGNONEC Alexia., 2016, Cap sur les aspects juridiques, in « *Littoral : Études marines* », PP 29 - 37

POURTIER Roland., 1989, *Le Gabon : Etat et développement*, Tome 1, L'Harmatan, ISBN : 2-7384-0290-9, 354 p

POURTIER Roland., 1991, *Petites villes et villes moyennes : Développement local et encadrement étatique,* Afrique contemporaine, Numéro spécial Villes d'Afrique, Documentation française, PP 82-97

PRAT Marie-Claire, LAGEAT Yannick et AULY Teddy., 2014, *Le littoral, paysages et dynamiques naturelles*, Bordeaux, Ed. Confluences, 119 p

PREVOST Aurélie., 2013, *Inférences des documents d'urbanisme sur le territoire : Modélisation multicritère et évaluation durable, application à la ville de Toulouse*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de technologie Compiègne, 399 p

PSD (Plan Stratégique de Développement de la Région de San-Pédro)., 2017, 68 p

PSDR (Étude du Plan Stratégique de Développement de la Région de San-Pédro)., 2015, 103 p

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse., 2010, *Analyse spatiale, les interactions*, Armand Colin 2e édition, 218 p

PUMAIN Denise., 2012, *Une théorie géographique pour la loi de Zipf*, Région et développement, N°36-2012, PP 32 – 54

QADEM Abdelghani., décembre 2015, *Quantification, modélisation et gestion de la ressource en eau dans le bassin versant du haut Sebou (Maroc)*, Thèse de doctorat en Géographie en cotutelle internationale, Université de Lorraine et Université Sidi Mohamed Ben Abdallah, 360 p

RACINE Jean-Bernard., 1969, *Nouvelle frontière pour la recherche géographique*, Cahier de Géographie du Quebec, Vol 13, N°29, https://doi.org/10.7202/020861ar, PP 135 - 168

RAFFESTIN Claude., 1983, Pour *une géographie du pouvoir*, Paris, ed. LITEC, 249 p

RAICHE Gilles et NOEL-GAUDREAULT Monique., 2008, *Écoles et familles ethnoculturelles*, Vol 34 N°2, PP 485 - 490

RAPPORT PIQUARD., 1973, *Littoral français, perspectives pour l'aménagement,* La documentation française, Paris, 266 p

RÉPUBLIQUE DE FRANCE., 2016, *Tourisme littoral en France*, Dossier de presse, 36 p

RÉPUBLIQUE DE FRANCE., juillet 2006, *Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*, 56 p

RÉPUBLIQUE DE FRANCE., septembre 2017, *Bilan de la loi littorale et des mesures en faveur du littoral*, 147 p

RÉPUBLIQUE DU BÉNIN., *Objectifs du développement durable : cibles prioritaires pour le Bénin*, 22 p

RINAUDO Jean-Daniel., 2012, *Approches économiques de la gestion des eaux souterraines*, Mémoire HDR, 63 p

RIVIERE-HONNEGER Anne., *Regards sur les paysages de l'eau : évolution des usages de l'eau, dynamique des territoires et mutations paysagères en méditerranée occidentale*, Mémoire de HDR en Géographie, Université de Lyon, 316 p

ROBERT Samuel et MELIN Hélène., 2016, Habiter le littoral : Entre enjeux de société et enjeux de connaissance, in *Habiter le littoral : Enjeux contemporains*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, ffhal-01407670f , PP 7-21,

ROBERT Samuel., 2009, *La vue sur mer et l'urbanisation du littoral :. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nice Sophia – Antipolis, 459 p

ROBERT Samuel., 2019, *L'urbanisation du littoral : Espaces, paysages, et représentations des territoires à l'interface ville –mer*, Mémoire HDR, Université de Brest, 198 p

ROCLE Nicolas., 2017, *L'adaptation des littoraux face aux changements climatiques : Une gouvernance performative par expérimentations et stratégies d'actions publiques*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Bordeaux, 451 p

RONAN Ballack., 1990, *Les migrations dans la région pionnière du Sud-ouest ivoirien : une étude de la sous-préfecture de Sassandra*, mémoire de DEA, Institut d'études politiques, OSTROM, 68 p

ROYOUX Dominique et VASSALO Patrick., 2013, *Urgences temporelles: L'action publique face au temps de vivre*, Éditions Syllepse, Paris, 2013, SBN-13 : 978-2849504024, 300 p

SARR Khady., 1998, *Érosion et pollution littorale, l'exemple de la plage de Rufisque : (du Cap des biches aux environs de Bargny),* Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université Gaston Binger Saint-Louis, 117 p

SATTERTHWAITE David et TACOLI Cécilia., 2003, *La partie urbaine du développement rural : le rôle des petits et moyens centres urbains dans le développement rural et régional et la réduction de la pauvreté*, rapport, IIED, 74 p

SCHUMPETER Joseph., 1935, *Théorie de l'évolution économique,* Dalloz, Paris, 384 p

SCHWARTZ Alfred., 1977, *Le dynamisme pionnier dans le Sud-ouest ivoirien*, ORSTROM, Université Nationale (IGT et IES) et Université de Paris, 209 p

SCHWARTZ Alfred., 1979, *La dimension humaine des grandes opérations de développement : l'exemple de l'opération de San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire),* l'espace géographique, Tome 8 N°1, DOI : https://doi.org/10.3406/opgeo.1979.1864, PP 65 - 70

SCHWARTZ Alfred., 1993, *Sous-peuplement et développement dans le Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire,* Orstom, Col. Études et thèse, Paris 490 p

SCWARTZ Alfred., 1972, *Histoire de la côte des dents*, 28 p

SECK Aichétou., 2014, *Les pécheurs migrants de Guet-Ndar (Saint-Louis du Sénégal) : analysé d'une territorialité diverse entre espaces de conflits et espaces de gestion,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Liège et Université Cheick Anta Diop, 356 p

SIDIBE Isabelle., 2013, *Un territoire littoral dans l'espace politique, économique et religieux du Sénégal : Le cas de la baie de Ouakam (Dakar*), 2013/1-2, https://doi.org/10.4000/eps.5415 PP 159-176

SIKA Glebehlo Lazare., 2011, *Impact des allocations en ressources sur l'efficacité des écoles primaires en Côte d'Ivoire,* Thèse en Economie et Finance, Université de Bourgogne, 482 p

SIMON David., 1992., Conceptualiser les petites villes dans le développement africain in, *L'interface rurale-urbaine en Afrique : expansion et adaptation*, J. Baker, P.O. Pedersen (dir), Institut scandinave d'études africaines, Trad française, Uppsala, PP 29-50

SIMON Thierry., 2007, Espaces et paysages littoraux réunionnais : formation et représentations, enjeux et dynamiques, Travaux et documents, in « *Approche des littoraux martiniquais* », Université de la Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, PP 109 - 130

SINANE Kamardine Mohamed., 2013, *Les littoraux des Comores, dynamique d'un système anthropisé : le cas d'Anjouan,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de la Réunion, 295 p

SOUTHALL Aidan., 1988, Les petits centres urbains dans le développement rural : qu'est-ce que le développement autre que l'aide à votre propre ville natale ? in *Les petites villes d'Afrique revisitées*, Revue des études africaines, vol. 31, N°3, décembre, [http://www.jstor.org/stable/52406], DOI:10.2307/524068, PP 1-15

STATISTIQUE CANADA., *Méthodes et pratiques d'enquêtes*, Université D'Ottawa, ISBN 660-96826-6, 434 p

TAHOUX Touaho., 1993, *Économie de plantation et organisation de l'espace au Sud-Ouest*, Thèse de doctorat de 3e cycle en Géographie, Université de Cocody, Institut de Géographie Tropicale, 541 p

TAÏBI EL-KETTANI Camilia., *Les « villes nouvelles » du Maroc : De la frénésie à la léthargie*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris 1, Panthéon Sorbonne, 505 p

TAPE Bidi Jean., 2009, *Cartographie de l'occupation du littoral : Les résidences secondaires d'Assouindé (Sud - Est de la Côte d'Ivoire)*, Géotrope N°2, PP 20 - 40

TAPE Sophie Pulchérie., 2013, *Aménagement et gestion des villes côtières du bas-Sassandra : cas des villes de Tabou, Grand-Béréby, San-Pédro et Sassandra,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Cocody, Institut de Géographie Tropicale, 512 p

TAPE Sophie Pulchérie., 2019, L'impact socio-économique des inondations dans la localité côtière de Sassandra (Côte d'Ivoire), in colloque international de l'AIC, « *Le changement climatique, la variabilité et les risques climatiques »,* Université de Thessalonik, PP 271 - 276

THEBAUT Olivier., 1994, *Les conflits d'usages de l'espace littoral martiniquais,* Rapport d'étude, Ifremer, 124 p

THERY Hervé., 2014, *Les populations du Brésil, disparités et dynamiques*, Revue Espace populations et sociétés, 2014/2-3, URL : http://eps.revues.org/5733, 15 p

THOUVENOT Claude., 1975, *La consommation et les habitudes alimentaires de la France du Nord-Est : Essai de géographie alimentaire et sociale,* Université de Lille, 511 p

TIA Lazare, KOUKOUGNON Wilfried Gautier et OBOUE Yapo Menin Anicet Durand-Claude., 2017, *Problèmes d'assainissements et santé des populations à Port-Bouet (Côte d'Ivoire),* Géotrope N°2, PP 104 - 115

TITOUAN Barbe., 2022*, Perceptions et représentations d'un territoire lors d'un processus d'aménagement littoral : la renaturation de la Pointe du Roselier*, Sciences de l'Homme et Société. 2022. ffdumas04058121f, 112 p

TOULEMON Laurent., 2011, *Individus, familles, ménages, logements : les compter, les décrire,* Travail, Genre et Sociétés, 2011/2, N°26, PP 47 - 66

TRAORE Kinakpefan Michel., 2016, *Analyse de la vulnérabilité de la ville côtière de San-Pédro (Sud - Ouest de la Côte d'Ivoire),* Thèse de doctorat en Géographie, Institut de Géographie Tropicale, 355 p

UEMOA., 2013, *Atlas régional de développement*, 400 p

UEMOA., 2022, *Règlement N°08/2022/CM/UEMOA relatif à la gestion intégrée des zones côtières*, Bulletin officiel de l'Union n° 114 – 3e trimestre 2022, 32 p

UNESCO., 2016, *Rapport de l'UNESCO sur la science : vers 2030*, ISBN 978-92-3-200106-1, 796 p

VERDEIL Eric., 2002, *Entre guerre et reconstruction : remblais et empiétements littoraux à Beyrouth,* Éditions Rue d'uhn, PP 319 - 325

VERMA Vijay., 2008, *L'échantillonnage pour les enquêtes auprès des ménages sur le travail des enfants,* Programme international pour l'abolition du travail des enfants (IPEC), Organisation internationale du Travail (OIT), 284 p

VIDAL Matthieu., 2006, *Les territoires politico-économiques face aux technologies de l'information et de la communication : Entre métropolisation et différenciation territoriale,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Toulouse 2 le Mirail, 494 p

VOIRON-CANICO Christine., 1999, *Urbanisation et littoralisation sur les rives de la méditerranée,* PP 103 - 113

WADJA Jean Bérenger., 2013, *Dynamique de peuplement et transformation de l'espace dans la région du Bas-Sassandra,* Thèse de doctorat en Géographie, Université de Cocody, Institut de Géographie Tropicale, 313 p

WATT James et BERG Van Den., 1995, *Méthodes de recherche pour les sciences de la communication*, Boston, Allymand Bacon, ISBN 0205140262, 468 p

WERTHEIMER Marcel., 1985, Les villes secondaires en Afrique : leur rôle et leurs fonctions dans le développement régional, In *Nourrir les villes en Afrique sub-saharienne* : Bricas N. (ed.), Courade Georges (ed.), Coussy J. (ed.), Hugon P. (ed.), Muchnik J. (ed.), Paris, Harmattan, (Villes et Entreprises) ISBN 2-85-802-562-X, PP 136-159

WILLET Gilles., 1996, Paradigme, théorie, modèle, schéma, qu'est-ce donc ? *in Communication et organisation*, 1996/10, 20 p

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

YUILL Robert., 1964, *Assimilation des effets de barrières en diffusion spatiale*, ONR Spatial Diffusion, Université North Western, 52 p

ZRAN Gonkanou Marius., Décembre 2014, *Les problèmes fonciers sur les plans d'eaux ivoiriens : cas des fleuves Cavally et Sassandra*, PP 71 – 82

Tableaux des illustrations

1- Liste des figures

Figure 1 : Une thèse réalisée dans le cadre d'une double diplomation franco-ivoirien 31
Figure 2: Les différentes dimensions pour comprendre l'espace littoral 55
Figure 3 : Les moteurs actuels de l'urbanisation littorale 56
Figure 4: Schématisation du champ disciplinaire de l'étude de la littoralisation 57
Figure 5: Récapitulatif du procédé de la méthode d'enquête par grappe pour les ménages 70
Figure 6: Schématisation de l'angle social de l'enquête 71
Figure 7: Récapitulatif du procédé de la méthode d'enquête accidentelle pour les autres acteurs 73
Figure 8: Schématisation de l'aspect temporel de l'enquête de terrain 75
Figure 9: Schématisation synthétique de l'approche triptyque 76
Figure 10 : Système de l'urbanisation littorale des villes secondaires 85
Figure 11 : Système de la ville littorale secondaire 86
Figure 12 : Système des individus dans l'espace littoral 87
Figure 13: Éléments de gouvernance de la ville 88
Figure 14: Modèle d'organisation du système urbain régional selon la loi de Zipf 90
Figure 15 : Articulation de la gouvernance terrestre de la ville littorale 146
Figure 16: Articulation de la gouvernance portuaire et maritime au Sud-ouest ivoirien 150
Figure 17: Évolution du trafic routier 168
Figure 18: Éléments méthodologiques de l'organisation de l'activité économique dans l'espace littoral 266
Figure 19: Typologie du tourisme dans les villes littorales 273
Figure 20: Éléments méthodologiques des politiques publiques des littoraux de l'étude 290
Figure 21: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité résidentielle 305
Figure 22: Périodes de mobilité résidentielle des ménages dans la ville de Tabou et Grand-Béréby 309
Figure 23 : Périodes de mobilité résidentielle des ménages dans la ville de San-Pédro 310
Figure 24: Types de quartiers des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes 311
Figure 25: Types de logements des ménages avant et après leur mobilité résidentielle dans les villes 312
Figure 26: Statuts des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes 313
Figure 27: Coûts des loyers des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes 313
Figure 28: Densités des habitations des ménages avant leur mobilité résidentielle dans les villes 315
Figure 29: Distances des ménages au littoral avant leur mobilité résidentielle dans les villes 316
Figure 30 : Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité pendulaire 325
Figure 31: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité touristique 345
Figure 32: Éléments méthodologiques de l'étude de la mobilité économique 355
Figure 33: Éléments méthodologiques de l'étude des contraintes de la mobilité en milieu 367
Figure 34: Situation conflictuelle dans les villes littorales de la région de San-Pédro 406
Figure 35: Questionnements, champ d'analyses et axe de réflexions pour une ville littorale durable 423

2- Liste des encadrés

Encadré 1: Arrêté de création du Port de San-Pédro 148
Encadré 2: Éléments comparés de l'encadrement médical ; OMS et région du Sud-ouest 189
Encadré 3: Projet touristique en cours 200

3-Liste des graphiques

Graphique 1 : Pyramide des âges de la région de San-Pédro en 2019 18
Graphique 2: Répartition de la population par sous-préfecture en 2019 19
Graphique 3: Courbes de régression linéaire de la distribution des villes de la région 93
Graphique 4: Éléments démographiques comparés des pôles littoraux ivoiriens 102
Graphique 5: Origine de la population de San-Pédro en 1970 105
Graphique 6 : Répartition des financements du projet ARSO par pays 162
Graphique 7 : Répartition des dépenses du projet ARSO 163
Graphique 8 :Évolution des prix des produits de consommation dans les marchés urbains 194
Graphique 9 : Profils sociodémographiques des populations enquêtées dans la région de San-Pédro 221
Graphique 10: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de Tabou 222
Graphique 11: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de Grand-Béréby 223
Graphique 12: Profils globaux des ménages enquêtés dans la ville de San-Pédro 224
Graphique 13: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans les villes de l'étude 228
Graphique 14: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de Tabou 229
Graphique 15: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de Grand-Béréby 231
Graphique 16: Évolution de la littoralisation de 1970 à aujourd'hui dans la ville de San-Pédro 232
Graphique 17: Profils globaux des acteurs économiques dans les villes de l'enquête 248
Graphique 18: Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de Tabou 249
Graphique 19 : Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de Grand-Béréby 250
Graphique 20: Profils globaux des acteurs économiques dans la ville de San-Pédro 251
Graphique 21: Facteurs de choix de l'activité à Tabou 253
Graphique 22: Facteurs de choix de l'activité à Grand-Béréby 254
Graphique 23: Facteurs de choix de l'activité à San-Pédro 255
Graphique 24: Facteurs de choix de l'espace économique à Tabou et à San-Pédro 256
Graphique 25: Facteurs de choix de l'espace économique à Grand-Béréby 258
Graphique 26: Phases de littoralisation économique dans les villes de l'enquête 263
Graphique 27: Phases de littoralisation économique à Tabou et à Grand-Béréby 264
Graphique 28: Phases de littoralisation économique à San-Pédro 265
Graphique 29: Types de clients à Grand-Béréby 267
Graphique 30: Type de clients à Tabou et à San-Pédro 269
Graphique 31: Profils globaux des touristes à Tabou 277
Graphique 32: Genres et origines des touristes internationaux à Tabou 278
Graphique 33: Genres et origines des touristes sous régionaux à Tabou 278
Graphique 34: Profils globaux des touristes à Grand-Béréby 279
Graphique 35: Genres et origines des touristes internationaux à Grand-Béréby 279
Graphique 36: Genres et origines des touristes sous régionaux à Grand-Béréby 280
Graphique 37: Profils globaux des touristes à San-Pédro 280
Graphique 38: Genres et origines des touristes internationaux à San-Pédro 281
Graphique 39 : Genres et origines des touristes sous régionaux à San-Pédro 281
Graphique 40: Raisons du choix des sites touristiques à Tabou et à Grand-Béréby 282
Graphique 41: Raisons du choix des sites touristiques à San-Pédro 283
Graphique 42: Les pratiques touristiques à Tabou, à Grand-Béréby et à San-Pédro 285
Graphique 43: Les types de spécialités consommées par les touristes à Tabou, à Grand-Béréby et à San-Pédro 287
Graphique 44: Durée du séjour des touristes à Tabou et à Grand-Béréby 288
Graphique 45: Durée du séjour des touristes à San-Pédro 288
Graphique 46: Facteurs de la mobilité résidentielle à Tabou et à San-Pédro 307
Graphique 47: Facteurs de la mobilité résidentielle à Grand-Béréby 308
Graphique 48: Commodités des habitations des ménages après leur mobilité résidentielle 314
Graphique 49: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans les villes de l'enquête 326
Graphique 50: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de Tabou 327
Graphique 51: Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de Grand-Béréby 328
Graphique 52 : Profils globaux des acteurs questionnés autour de la plage dans la ville de San-Pédro 329
Graphique 53: Motifs des déplacements en direction de la plage dans les villes de San-Pédro et Grand-Béréby 330
Graphique 54 : Motifs des déplacements en direction de la plage dans la ville de Tabou 331
Graphique 55: Fréquences des présences des populations à la plage à Tabou et à Grand-Béréby 334
Graphique 56: Heures d'arrivée à la plage des populations 336

Graphique 57: Heures de départ au domicile des populations 336
Graphique 58: Moyens de déplacement utilisés par les populations lors de leur départ à la plage 338
Graphique 59: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de Tabou 340
Graphique 60: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de Grand-Béréby 340
Graphique 61: Durée du trajet des ménages lors de leur déplacement à la plage dans la ville de San-Pédro 341
Graphique 62: Les types de produits achetés à la plage dans les villes de l'étude 342
Graphique 63: Taux de fréquentation des touristes 346
Graphique 64: Plages horaires de présence à la plage des touristes 347
Graphique 65: Modes de transport utilisés pour rallier les villes littorales 349
Graphique 66: Moyens de transport utilisés par les touristes pour se rendre à la plage 350
Graphique 67: Différents trajets des touristes lors de leurs mobilités à la plage 351
Graphique 68: Acteurs en présence auprès des touristes 353
Graphique 69: Quantités de fréquentations des actifs dans les différentes villes 358
Graphique 70: Plages horaires des actifs dans les villes 359
Graphique 71: Moyens de déplacement pour les déplacements plage - domicile 360
Graphique 72: Durée du trajet du domicile à la plage 361
Graphique 73: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure dans la ville de Tabou 362
Graphique 74: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure à Grand-Béréby 363
Graphique 75: Possibilités de meilleurs gains selon l'heure à San-Pédro 364
Graphique 76: Différentes contraintes de la mobilité résidentielle vers la plage 368
Graphique 77: Différentes contraintes de la mobilité pendulaire vers la plage 369
Graphique 78: Différentes contraintes de la mobilité économique vers la plage 370
Graphique 79: Différentes contraintes de la mobilité touristique vers la plage 371
Graphique 80: Causes des accidents dans la région de San-Pédro 399
Graphique 81: Différentes causes humaines à l'origine des accidents 400

4- Liste des tableaux

Tableau 1 : Nombre de villages par sous-préfecture dans la région de San-Pédro 18
Tableau 2: Répartition de la population par sous-préfecture selon le sexe 20
Tableau 3: Points sur les travaux de recherche réalisés à l'échelle du Sud-ouest ivoirien 51
Tableau 4 : Classification des données géographiques de référence sur le littoral 52
Tableau 5: Nombre de ménage des villes de l'enquête 66
Tableau 6: Nombre de ménages enquêtés par quartiers 69
Tableau 7: Nombre d'enquêtés sur les plages ou sites spécifiques 74
Tableau 8: Nombre de la population totale enquêtée pour la thèse 74
Tableau 9: Services écosystémiques fournis par les habitats côtiers 78
Tableau 10: Distribution de la population mondiale selon la distance au trait de côte 80
Tableau 11: Classification des usages de la zone côtière 81
Tableau 12: Évolution de la population littorale en Côte d'Ivoire 82
Tableau 13: Rang de la taille des villes de la région de San-Pédro selon la courbe de Zipf en 2021 91
Tableau 14: Structure démographique des villes de San-Pédro 96
Tableau 15: Degré de littoralisation des pays côtiers 101
Tableau 16: Types d'artificialisations des milieux littoraux 109
Tableau 17: Populations des villes principales et secondaires des pays de l'UEMOA en 2017 117
Tableau 18: Évolution du trafic routier par axe à l'importation et à l'exportation de 2017 à 2021 en tonne 122
Tableau 19: Évolution annuelle de la répartition du trafic terrestre sur le corridor ivoirien de 2017 à 2021 en tonne 122
Tableau 20: Différentes conventions signées et politiques adoptées par la Côte d'Ivoire de 1938 à 2015 135
Tableau 21: Principales structures urbaines au Sud-ouest 147
Tableau 22: principaux bailleurs de fonds engagés pour le développement du Sud-ouest 148
Tableau 23 : Principales actions à mener dans le cadre du projet ARSO 157
Tableau 24: Principales réalisations de l'ARSO 164
Tableau 25: Réseau routier par département 168
Tableau 26: Unités industrielles de la région en 2017 169
Tableau 27: Variables liées aux principales thématiques issues du diagnostic territorial 177
Tableau 28: Matrice des besoins prioritaires des villes principales de la région 178
Tableau 29: Répartition des commerçants par nationalité et type de commerce 181

Tableau 30: Capacités hôtelières selon la catégorie d'hôtels dans la région 185
Tableau 31: Situation de l'hydraulique villageoise en 2016 191
Tableau 32: Situation de l'hydraulique villageoise améliorée 192
Tableau 33: Les visions de développement du Conseil régional de la Région de San-Pédro 196
Tableau 34: Répartition des dépenses par orientations stratégiques et par années 197
Tableau 35: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de Tabou 239
Tableau 36: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de Grand-Béréby 239
Tableau 37: Proportions des ménages selon le coût du loyer dans la ville de San-Pédro 239
Tableau 38: Types d'activité selon les quartiers à Tabou 243
Tableau 39: Types d'activité selon les quartiers à Grand-Béréby 245
Tableau 40: Types d'activité selon les quartiers à San-Pédro 246
Tableau 41: Verbatim illustrant le choix de l'activité à Tabou 253
Tableau 42: Verbatim illustrant le choix de l'activité à Grand-Béréby 254
Tableau 43: Verbatim illustrant le choix de l'activité à San-Pédro 255
Tableau 44: Verbatim illustrant le choix de l'espace littoral à Tabou et à San-Pédro 257
Tableau 45: Verbatim illustrant le choix de l'espace littoral à Grand-Bébéry 258
Tableau 46: Type d'usages et nature de l'activité économique à Tabou à Grand-Béréby 259
Tableau 47: Type d'usages et nature de l'activité économique à San-Pédro 261
Tableau 48: Caractéristiques générales des activités économiques à Grand-Béréby 267
Tableau 49: Caractéristiques générales des activités économiques à Tabou et à San-Pédro 269
Tableau 50 : Opinions des ménages sur la mobilité résidentielle 322
Tableau 51: Périodes de fréquentation de la plage dans les différentes villes 334
Tableau 52 : Coûts de dépenses des populations à Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro 343
Tableau 53 : Opinions des populations locales sur la mobilité pendulaire 344
Tableau 54: Coûts des dépenses des touristes 352
Tableau 55 : Opinions des touristes sur la mobilité littorale 354
Tableau 56: Coûts de dépenses en transport des actifs 364
Tableau 57: Gains et bénéfices potentiels des acteurs économiques 365
Tableau 58: Opinions des acteurs économiques sur la mobilité 366
Tableau 59: Type de contraintes naturelles limitant les mobilités dans les villes de l'étude 372
Tableau 60: Vous vous sentez menacé ? 372
Tableau 61: Cela impacte-t-il directement vos activités ? 372
Tableau 62: Que comptez-vous faire si l'érosion côtière se poursuit ou si la mer monte ? 374
Tableau 63: Avez-vous l'ambition de déménager sur le long terme ? 374
Tableau 64: Où voulez-vous habiter ? 375
Tableau 65: Nombre de services fournis selon le type d'engin par département 377
Tableau 66: Titres de transport délivrés par type de transport selon le département 378
Tableau 67: Nombre de véhicules de transport interurbain de passagers transportés par compagnies 378
Tableau 68: Total de production de la pêche maritime artisanale 2016 à 2021 dans le département de San-Pédro 379
Tableau 69: Productions halieutiques par type de pêche selon le département 380
Tableau 70: Quantité de poisson commercialisé par les entrepôts frigorifiques 380
Tableau 71 : Abattage contrôlé par département 381
Tableau 72: Quantité de poisson et de viande commercialisée par les entrepôts frigorifiques 381
Tableau 73: Nombre de coopératives dans le département de San-Pédro selon le secteur agricole 385
Tableau 74: Chiffres d'affaires de quelques coopératives agricoles 385
Tableau 75: Trafic global des importations et exportations au Port de San-Pédro de 2016 à 2021 386
Tableau 76 : Total des importations par produit de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro 387
Tableau 77: Total des exportations par produit de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro 388
Tableau 78: Total des escales navires de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro 389
Tableau 79: Total des débits de conteneurs de 2015 à 2021 au Port de San-Pédro 389
Tableau 80: Gains estimatifs globaux des réceptifs hôteliers selon leur capacité en 2019 391
Tableau 81: Gains journaliers éventuels des activités économiques littorales par type de produits vendus 393
Tableau 82: Évolution des coûts du foncier à San-Pédro 401
Tableau 83: Évolution des fourchettes des coûts des loyers dans les différents quartiers 402
Tableau 84: Évolution de la production minière dans le Département de San-Pédro 407

5- Liste des planches

Planche 1 : Les plages des villes du Sud-ouest ivoirien 153
Planche 2 : Les cours d'eau du Sud-ouest ivoirien 155
Planche 3 : Quelques sites touristiques du Sud-ouest ivoirien 167
Planche 4 :Exemple de logements sociaux construits par la SICOGI à San-Pédro 170
Planche 5 : Différentes activités informelles à San-Pédro et Tabou 182
Planche 6 : Styles d'habitations mixtes à San-Pédro 237
Planche 7 : Construction de hauts standings au quartier Balmer à San-Pédro 237
Planche 8 : Pratiques de pêche artisanale à Grand-Béréby 260
Planche 9 : Pratiques de pêche industrielle dans la zone portuaire à San-Pédro 261
Planche 10 : Autres activités économiques à Digboué et Balmer dans la ville de San-Pédro 262
Planche 11 : Capture de poissons par des pécheurs à Grand-Béréby 268
Planche 12 : Type de poissons vendus à San-Pédro 270
Planche 13 : Différentes formes d'aménagements touristiques à San-Pédro 275
Planche 14 : Différents mécanismes d'attraction touristique à Grand-Béréby et à San-Pédro 276
Planche 15 : Différentes pratiques de loisirs 286
Planche 16 : Travaux en cours dans la ville de San-Pédro 296
Planche 17 : Les bâtiments de l'Université de San-Pédro 298
Planche 18 : Consommations d'alcools et de boissons au bord de la plage 342
Planche 19 : Vue de l'érosion côtière dans les quartiers balnéaires de San-Pédro 373
Planche 20 : Panneaux et affiche publicitaire du tourisme dans le département de San-Pédro 392
Planche 21 : Destruction du couvert forestier par le réseau routier et les constructions 409
Planche 22 : Dégradation de l'espace urbain et des ressources en eau à San-Pédro 410
Planche 23 : Dégradation des sites touristiques dans la ville de San-Pédro 411

6- Liste des photographies

Photo 1 : La plage de Grand-Béréby 153
Photo 2 : La plage de Tabou 153
Photo 3 : La plage de San-Pédro 153
Photo 4 : Le fleuve Cavally à Tabou 155
Photo 5 : Le fleuve San-Pédro à San-Pédro 155
Photo 6 : Zone de stockage de container au port de San-Pédro 165
Photo 7 : La baie des sirènes à Grand-Béréby 167
Photo 8 : La tombe de Quiquerez à San-Pédro 167
Photo 9 : Logement SICOGI à San-Pédro 170
Photo 10 : Logement SOGEPHIA à San-Pédro 170
Photo 11 : Vendeur ambulant à San-Pédro 182
Photo 12 : Vendeur ambulant à Tabou 182
Photo 13 : Pont à péage reliant deux quartiers à San-Pédro 183
Photo 14 : Maquis sur Pilotis sur le lac de San-Pédro 183
Photo 15 : Quartier Nitoro 237
Photo 16 : Quartier Sonouko 237
Photo 17 : Balmer, vue de la mer à 80m 237
Photo 18 : Balmer, une vue sur la mer à 30m 237
Photo 19 : Pratique de pêche artisanale dans la ville de Tabou 260
Photo 20 : Quartier Bébé 260
Photo 21 : Quartier Gnepa 260
Photo 22 : Bateau à moteur pour la pêche 261
Photo 23 : Bateau à moteur plus moderne pour la pêche 261
Photo 24 : Parking payant de moto 262
Photo 25 : Carrière de sable 262
Photo 26 : Taxi pirogue sur la lagune Digboué 262
Photo 27 : Capture des poissons la nuit 268
Photo 28 : Capture des poissons la journée 268
Photo 29 : Poissons "capitaine" vendus au port de San-Pédro 270

Photo 30 : Poissons "tilapia" vendus au port de San-Pédro 270
Photo 31: Espace de vente au port de San-Pédro 270
Photo 32 : Aménagements rocheux 275
Photo 33 : Aménagements en podium 275
Photo 34 : Aménagements en paillote 275
Photo 35 : Aménagements décoratifs 275
Photo 36 : Hôtel présentant les menus de spécialités à San-Pédro 276
Photo 37 : Paroisse Notre dame de la mer de Grand-Béréby 276
Photo 38 : Color beach party ; festival de fin d'années de la jeunesse à San-Pédro 283
Photo 39 : Séances de photos à Grand-Béréby 286
Photo 40 : Séances de photos à Tabou 286
Photo 41 : Travaux de bitume de la route menant à l'aéroport 296
Photo 42 : Constructions de pont à péage à San-Pédro 296
Photo 43 : Autocar à la disposition des activités touristiques 297
Photo 44 : Vue de l'Université de San-Pédro 298
Photo 45 : Bâtiments administratifs de l'Université de San-Pédro 298
Photo 46 : Moyens de transport en commun dans les villes de Grand-Béreby et Tabou 339
Photo 47 : Retrouvailles lors des festivités de Pâques 342
Photo 48 : Retrouvailles lors des festivités de fins d'années 342
Photo 49 : Erosion à 200m du port de San--Pédro 373
Photo 50 : Erosion à Balmer 373
Photo 51 : Produits agricoles provenant de Tabou et de San-Pédro 382
Photo 52 : Pancartes des hôtels à San-Pédro 392
Photo 53 : Activités touristiques organisées au Sud-ouest ivoirien 392
Photo 54 : Pratiques de remblai 409
Photo 55 : Dégradation de la forêt par les constructions 409
Photo 56 : Déchets ménagers dégradant l'espace 410
Photo 57 : Activité de charbon polluant l'air 410
Photo 58 : Eaux usées issues des activités économiques vers le mer 411
Photo 59 : Ecoulement d'eaux usées en direction de la mer 411
Photo 60 : Assèchement d'une zone de marais pendant la période sèche dans la ville de Grand-Béréby 412

7- Liste des cartes

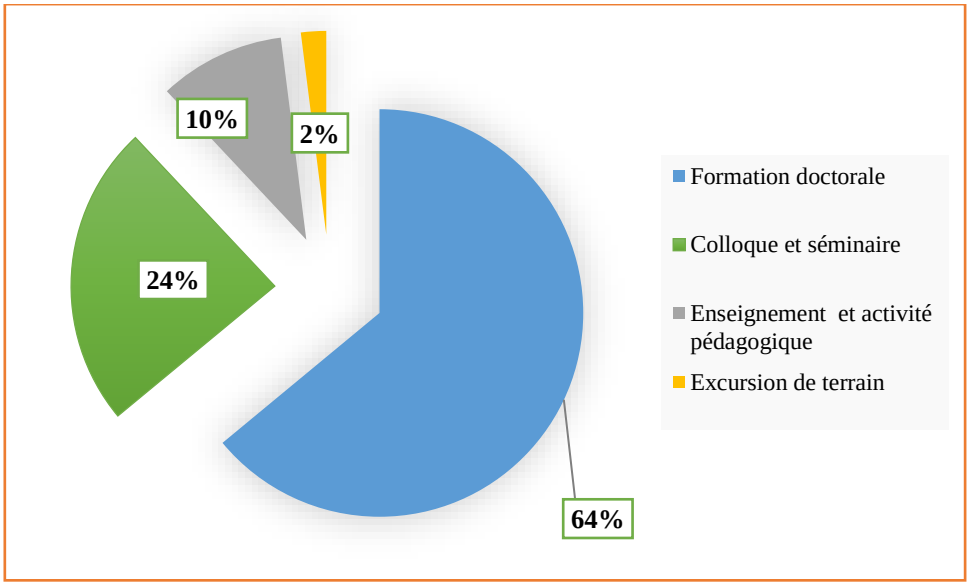
Carte 1: La région de San-Pédro 17
Carte 2 : La ville de Tabou 22
Carte 3: La ville de Grand-Béréby 23
Carte 4: La ville de San-Pédro 24
Carte 5: Sous-préfectures et villes du littoral ivoirien 43
Carte 6 : Répartition de la population du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire selon les sous-préfectures 92
Carte 7: Classement des sous-préfectures du Sud-ouest en fonction des services urbains présents 94
Carte 8: Hypothèse des flux d'échanges potentiels en fonction de la proximité des sous-préfectures du Sud-ouest ivoirien en 2021 97
Carte 9: Poids démographiques des régions de la Côte d'Ivoire 103
Carte 10 : Densité des régions de la Côte d'Ivoire 104
Carte 11: Ancrage territorial de la ville de San-Pédro après l'instauration du projet ARSO en 1973 111
Carte 12 : Inventaire des villes littorales secondaires de l'Afrique de l'Ouest 118
Carte 13 : Articulation du transport urbain entre San-Pédro et les autres villes 121
Carte 14: Corridor portuaire en Afrique de l'Ouest 123
Carte 15: Articulation du transport urbain autour de la région de San-Pédro 124
Carte 16: Répartition des aires protégées des villes littorales de l'Afrique de l'Ouest 134
Carte 17 : Vulnérabilité socio-économique et environnementale des littoraux de l'Afrique de l'Ouest en 2020 138
Carte 18: Ressources en eau et forestière liées au littoral du Sud-ouest ivoirien 152
Carte 19: Infrastructures routières au Sud-ouest ivoirien 186
Carte 20: Couverture sanitaire au Sud-ouest ivoirien 188
Carte 21: Couverture scolaire au Sud-ouest ivoirien 190
Carte 22: Couverture en eau potable au Sud-ouest ivoirien 192
Carte 23: Spatialisation du cadre opérationnel des projets en cours dans les villes de la région 209

Carte 24: Évolution de la population de 2014 à 2021 des différentes sous-préfectures 213
Carte 25: Flux et direction des migrations dans les villes de l'enquête 214
Carte 26: Proportion de la population urbaine des sous-préfectures et de la région en 2014 216
Carte 27: Tâche urbaine dans les villes de l'enquête 217
Carte 28: Évolutions spatiales des villes de Tabou, Grand-Béreby et San-Pédro de 1990 à 2023 218
Carte 29: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de Tabou 225
Carte 30: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de Grand-Béréby 226
Carte 31: Facteurs des migrations dans les quartiers d'enquête de la ville de San-Pédro 227
Carte 32: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de Tabou 230
Carte 33: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de Grand-Béréby 231
Carte 34: Phases de la littoralisation dans les quartiers d'enquête de la ville de San-Pédro 233
Carte 35: Typologie générale de l'habitat dans la ville de Tabou 235
Carte 36: Typologies générales de l'habitat dans les villes de Grand-Béréby et San-Pédro 236
Carte 37: Configuration économique selon les quartiers dans la ville de Tabou 244
Carte 38 : Configuration économique selon les quartiers dans la ville de Grand-Béréby 245
Carte 39: Configuration économique selon les quartiers dans la ville de San-Pédro 247
Carte 40: Types de tourisme dans les villes de l'enquête 274
Carte 41: Corridor économique et de transport dans la sous-région CACAO 292
Carte 42: Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO 293
Carte 43: Situations des routes dans les différentes villes de Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro 294
Carte 44: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles à Tabou et à Grand-Béréby 317
Carte 45: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles à San-Pédro 318
Carte 46: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à Tabou 319
Carte 47: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à Grand-Béréby 320
Carte 48: Trajectoires et directions des mobilités résidentielles associées aux facteurs à San-Pédro 321
Carte 49: Provenance des populations présentes à la plage dans la ville de Tabou et San-Pédro 332
Carte 50: Provenance des populations présentes à la plage dans la ville de Grand-Béréby 333
Carte 51 : Provenance des actifs selon leurs quartiers de résidence dans les villes de Tabou et Grand-Béréby 356
Carte 52: Volumes des actifs selon leurs quartiers de résidence dans la ville de San-Pédro 357
Carte 53: Répartition des zones de production des cultures vivrières 383
Carte 54: Répartition des zones de production des cultures de rente 384
Carte 55: Degré estimatif des flux d'échanges entre le Port de San-Pédro et les autres espaces 390
Carte 56: Zone d'influence du Port de San-Pédro en 2021 391
Carte 57: Scénario spatial des infrastructures en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040 396
Carte 58: Scénario spatial des infrastructures dans la zone CACAO à l'horizon 2040 397
Carte 59: Projection et scénario spatial des flux de la région de San-Pédro à l'horizon 2050 398

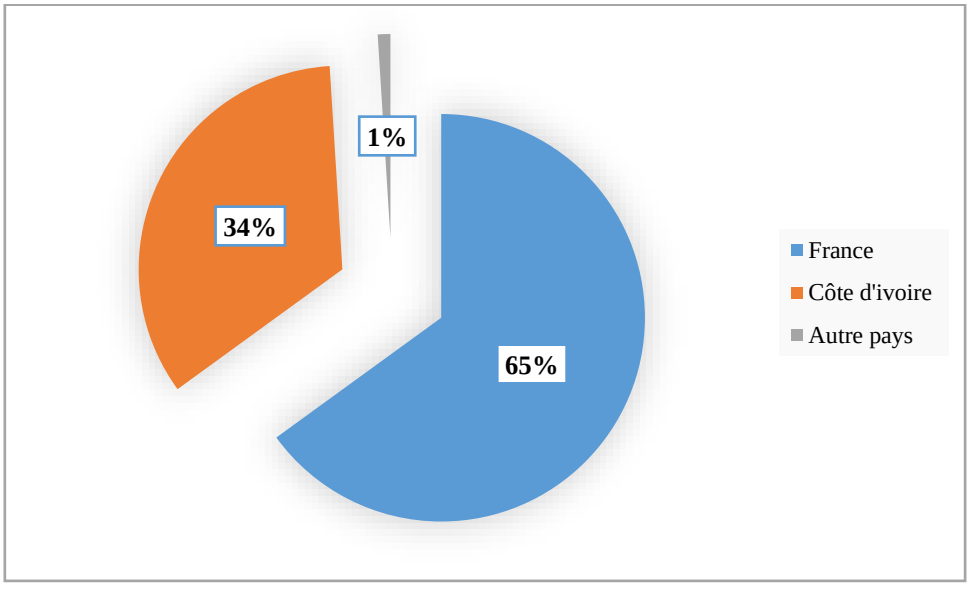
ANNEXES

Annexe 1 : Animation et activités académiques et scientifiques au cours de la thèse

Annexe 1.1 Répartition des activités menées pendant la thèse



Annexe 1.2 Mobilité et taux de présence dans les différents pays



Annexe 1.3 : Calendrier évolutif de la thèse

DOCTORAT 1 : Année académique 2020-2021

Espaces de travail et de déroulement de la recherche			**Activités de recherches ou doctorales**	**Période de déroulement**	
Lieu	**Ville**	**Pays**		**Année**	**Mois**
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Bilan des travaux du Master et réflexion sur le projet de thèse	2020	Septembre
Université Abomey-Calavi	Abomey-Calavi	Bénin	Mobilité pour colloque international	2020	Octobre
Université de Parakou	Parakou	Bénin	Mobilité pour colloque international	2020	Novembre
Zone d'étude	San-Pédro /Tabou/Grand-Béréby	Côte d'Ivoire	Validation des constats et prises de contact avec le terrain	2020	Novembre - Décembre
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Organisation des fiches de lecture et recherche documentaire	2020	Décembre
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Début de rédaction du cadre conceptuel et théorique	2021	Janvier – Février
Université de Cocody)	Abidjan	Côte d'Ivoire	Journée Nationales des doctorants ivoiriens 1ère édition	2021	Mars
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Recherche documentaire	2021	Mars – Mai
Université Jean Lorougnon Guédé	Daloa	Côte d'Ivoire	Colloque sur le développement durable	2021	Mai
Zone d'étude	San-Pédro /Tabou/Grand-Béréby	Côte d'Ivoire	Observation de terrain et Pré-collecte de données	2021	Mai – Juillet
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Réunion CSI	2021	Juillet
Université de Cocody	Abidjan	Côte d'Ivoire	Revue de la littérature	2021	Juillet - Août

DOCTORAT 2 : Année académique 2021-2022

Espaces de travail et de déroulement de la recherche			Activités de recherches ou doctorales	Période de déroulement	
Lieu	**Ville**	**Pays**		**Année**	**Mois**
Nantes Université	Nantes	France	Mobilité internationale pour la France	2021	Octobre
Océanopolis	Brest	France	Journée de l'École Doctorale Sciences de la mer et des littoraux	2021	Novembre
Océanopolis	Brest	France	Formation doctorale	2021	Novembre
Nantes Université	Nantes	France	Formation doctorale	2021	Décembre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Revue de la littérature	2022	Janvier – Avril
Nantes Université	Nantes	France	Formation doctorale	2022	Avril
Nantes Université	Nantes	France	Activité pédagogique	2022	Mai
Port de Plaisance de Pornichet	Pornichet	France	Visite en mer des parcs éoliens	2022	Mai
Plouzané	Brest	France	Formation doctorale	2022	Juin
Laboratoire LETG	Nantes	France	Formation doctorale	2022	Juillet
Laboratoire LETG	Nantes	France	Réunion CSI	2022	Juillet
Laboratoire LETG	Nantes	France	Rédaction et finalisation de la revue de la littérature	2022	Juillet – Septembre

DOCTORAT 3 : Année académique 2022-2023

Espaces de travail et de déroulement de la recherche			Activités de recherches ou doctorales	Période de déroulement	
Lieu	**Ville**	**Pays**		**Année**	**Mois**
Laboratoire LETG	Nantes	France	Organisation des questionnaires et guide d'entretien	2022	Septembre
Zone d'étude	San-Pédro /Tabou/Grand-Béréby	Côte d'Ivoire	Mobilité internationale pour la Côte d'Ivoire	2022-2023	Octobre – Février
Zone d'étude	San-Pédro /Tabou/Grand-Béréby	Côte d'Ivoire	Enquête de terrain	2022-2023	Octobre – Février
Laboratoire LETG	Nantes	France	Mobilité internationale pour la France	2023-2024	Février – Octobre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Point du terrain et regroupement des données	2023	Février – Mars
Laboratoire LETG	Nantes	France	Dépouillement des fiches et traitements des informations.	2023	Mars
Laboratoire LETG	Nantes	France	Rédaction des résultats	2023	Mars – Mai
Université Jean Lorougnon Guédé	Daloa	Côte d'Ivoire	Formation doctorale	2023	Avril
Laboratoire LETG	Nantes	France	Dépôt des travaux pour première correction	2023	Mai
Laboratoire LETG	Nantes	France	Formation doctorale	2023	Mai – Juin
Laboratoire LETG	Nantes	France	Corrections des travaux par les directeurs de thèse	2023	Mai - Juin
Laboratoire LETG	Nantes	France	Retour des directeurs de thèse	2023	Juin
Laboratoire LETG	Nantes	France	Rencontre CSI	2023	Juillet

DOCTORAT 4 : Année académique 2023-2024

Espaces de travail et de déroulement de la recherche			Activités de recherches ou doctorales	Période de déroulement	
Lieu	**Ville**	**Pays**		**Année**	**Mois**
Laboratoire LETG	Nantes	France	Prise en compte des corrections	2023	Août – Décembre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Dépôt du travail après correction	2023	Janvier
Laboratoire LETG	Nantes	France	Correction du travail par les directeurs de thèse	2023	Février - Mars
Université de San-Pédro	San-Pédro	Côte d'Ivoire	Mobilité pour colloque international	2023	Octobre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Retour des directeurs de thèse	2023	Octobre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Harmonisation et finalisation des travaux	2023	Octobre - Novembre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Préparation du dossier de soutenance	2023	Novembre – Décembre
Laboratoire LETG	Nantes	France	Envoi du manuscrit aux rapporteurs	2024	Avril
Laboratoire LETG	Nantes	France	Envoi du manuscrit aux membres jury	2024	Mai
Université de Daloa	Daloa	Côte d'Ivoire	Mobilité pour colloque international	2024	Mai
Laboratoire LETG	Nantes	France	Organisation et préparation de soutenance de la thèse	2024	Mai - Juin
Université de Tours	Tours	France	Rencontres doctorales et internationales de l'Urbanisme	2024	Juin
Laboratoire LETG	Nantes	France	Soutenance de la thèse	2024	Juin

Annexe 1.4 : Différentes formations effectuées au cours de la thèse

Intitulé des formations	**Thématiques ou Axe de recherche**	**Objectifs ou acquis**
Utiliser le logiciel Zotero	Expertise et méthodes scientifiques	Gérer ses références et produire sa bibliographie
How to pitch ?	Management et communication	Maîtrise des outils pour une présentation
Projection professionnelle	Management et communication	Comprendre les réseaux professionnels
Expertise et méthodes scientifique et technique	Cartographie et mise en forme	Adapter sa communication
Outils numériques et traitements statistiques	Statistiques spatiales	Se former à la programmation et aux méthodes de traitement des données
Symbiose : création de projets à impacts	Science et entrepreneuriat	Connaissance à l'entrepreneuriat
Ethique, intégrité scientifique et déontologie	Science ouverte et information scientifique	Respecter la déontologie et l'éthique
Genre et carrière	Science et insertion professionnelle	Mieux s'intégrer dans le milieu professionnel
Initiation à l'utilisation du logiciel Adobe Illustrator	Cartographie et valorisation scientifique	Communiquer ses travaux de recherche
Docimologie et pédagogie	Pédagogie	Connaître les méthodes de la pédagogie
Initiation à l'utilisation du logiciel In-Design	Communication et édition scientifique	Maîtriser les normes de l'édition
Rédaction et gestion de projet	Gestion de projet	Connaître les implications d'un projet à financement
Quel apport du jeune chercheur en géographie face au tournant du paradigme du développement en Afrique ?	Technique de recherche	Maîtriser les enjeux de la recherche en Afrique

Annexe 1.5 : Différents colloques et séminaires effectués au cours de la thèse

Intitulé des colloques ou séminaires	**Lieu de l'activité**	**Thématiques ou axe de communications d'intervention**	**Nature de l'intervention**
Colloque international sur le thème : *Gouvernance, Économie et Société : l'Afrique face aux défis du XXIe siècle*	Daloa (Côte d'Ivoire)	Littoralisation et changement climatique	Communication avec soumission d'article
Colloque international sur le thème *Aménagement du territoire au service du développement Durable*	Abomey-Calavi (Bénin)	Dynamiques socio-économiques et développement durable du littoral	Communication avec soumission d'article
Journée des Doctorants des Sciences des mers et des littoraux	Brest (France)	-	Simple participation
Journée Nationale des Doctorants de la Côte d'Ivoire	Abidjan (Côte d'Ivoire)	-	Simple participation
Colloque international sur le thème *Industrie touristique et altérité*	San-Pédro (Côte d'Ivoire)	Tourisme littoral et développement socio-économique	Communication avec soumission d'article
Colloque international sur le thème : *Objectifs Développement Durable et Réduction de la Pauvreté dans les pays d'Afrique Subsaharienne : Défis et perspectives (Université de Parakou, Bénin)*	Parakou (Bénin)	Environnement et gestion de l'espace urbain	Communication avec soumission d'article
Colloque international sur le thème : *Sociétés et Espaces Africains : Mutations, Défis et Perspectives*	Daloa (Côte d'Ivoire)	Villes littorales	Communication avec soumission d'article
Rencontres doctorales en urbanisme de l'Aperau internationale (Tours-Montréal)	Tours (France)	Urbanisme et développement des villes	Communication avec soumission d'article

Annexe 1.6: Différentes activités pédagogiques et pratiques au cours de la thèse

Nature des activités	**Thématiques ou axe de communications**	**Objectifs ou acquis**
Co-animation de l'atelier de réflexion sur la problématique de gestion durable des espaces sur pilotis	Génie de la mer	Proposer des méthodes nouvelles pour pérenniser les pilotis
Excursion en mer	Énergie éolienne	Comprendre le fonctionnement des éoliens
Enseignement sur les conflits d'usages et tenions autour du littoral	Géopolitique du littoral	Analyser les enjeux socio-économiques et environnementaux autour des littoraux

Annexe 1.7 : Différents articles rédigés ou co-rédigés dans le cadre de la thèse

Intitulé de l'article	Espace de soumission	Co-auteurs
Fonctionnement, Dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire	In Territoires d'Afrique, n°12, février 2022, Dakar, Montpellier (Sénégal /France), pp.77-87.	GOHOUROU Florent, DJANIN GNANBE Raphael et DESSE Michel
Changement climatique et mutations socio-spatiales dans la ville littorale de Sassandra (Sud-ouest ivoirien),.	Colloque international, Gouvernance, Économie et Société : l'Afrique face aux défis du XXIe siècle », ISBN: 978-2-37326-289-6, Université Jean Lorougnon Guédé, 2021, Daloa, Côte d'Ivoire, PP 485 – 510.	-
Politique de sensibilisation des populations à l'épreuve de la dégradation des ressources en eau dans la ville de San-Pédro (Sud-ouest ivoirien)	Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO), volume 4, 1/2020, ISSN : 2424-7375, PP 19 – 39	KOFFIE-BIKPO Céline Yolande et GOHOUROU Florent
Dynamiques des acteurs de l'économie informelle autour des ressources en eau de la ville de San-Pédro (Côte d'Ivoire)	In Actes de colloque international « Aménagement du territoire au service du développement Durable », décembre 2019, Abomey-Calavi (Bénin), PP 79 - 97.	GOHOUROU Florent et DESSE Michel
Activités humaines et dégradation des eaux en milieu littoral : cas de la ville de San-Pédro (Sud-ouest ivoirien	In Actes de colloque international Objectifs Développement Durable et Réduction de la Pauvreté dans les pays d'Afrique Subsaharienne : Défis et perspectives, décembre 2019, Parakou (Bénin), PP 327 - 341.	GOHOUROU Florent et YAO Quonan Christian
Littoralisation et ségrégation socio-spatiale : cas du quartier Balmer à San-Pédro (Sud-ouest ivoirien)	Revue Belge de Géographie (Belgéo), 1 / 2020, éd. National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie, ISSN : 2294-9135, Impact factor SRJ : 0.128, H-index : 12, Indexation : SCOPUS, ROAD, MIRABEL et CROSSREF, 15 pages	GOHOUROU Florent et AUDEBERT Cédric
Développement du secteur des hydrocarbures dans la ville de San-Pédro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) : Étude critique et perspectives	Revue Espaces africains Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, 2023	GOHOUROU Florent et DESSE Michel
Pratiques littorales et développement du tourisme balnéaire au Sud-ouest ivoirien	Revue de l'Université de San-Pédro	-
Activités industrielles et responsabilités sociétales des entreprises (RSE) dans la ville de San-Pédro : Pratiques et enjeux	Revue Espaces africains, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, 2024	OGUI Chiadon Prisca Ophélia
Dynamiques urbaines et spéculations immobilières au Sud-ouest ivoirien : Cas des villes de San-Pédro et Soubré	Doctorales internationales de l'Urbanisme, Université de Tours (France)	EKLOU Kokou Gilles Mawena
Dynamiques littorales et mobilités urbaines au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire : Apport méthodologique des parcours commentés à la compréhension des dimensions environnementales de la mobilité	Congrès internationale des Géographies, IGU, « Celebrer un monde de différence », Université de Dublin, Irlande	AHUA Emile Aurélien
Gouvernance des villes littorales secondaires ivoiriennes : Enjeux et défis du moment	Conférence annuelle de la Commission de géographie de la gouvernance de l'UGI « Réinventer la Gouvernance locale juste, durable et diversifiée », Université de Maynooth, Irlande, 2024	AHUA Emile Aurélien

Annexe 2 : Questionnaires

ACTEURS 1 (Ménages)

Bonjour Mr/Mme/Mlle, nous menons une enquête sur les populations qui habitent ce quartier afin de connaitre leur différente fréquentation de la plage, leur vécu dans ce quartier et les différents rapports qu'ils entretiennent ave la mer.

A. Informations sur le site de l'enquête

1. Nom de la ville
2. Nom du quartier
3. Heure de l'enquête

4. Typologie du quartier de l'enquête

◯ *Quartier balnéaire* ◯ *Quartier central* ◯ *Quartier péricentral*

5. Distance par rapport à la mer

◯ *Moins de 100 mètres* ◯ *Plus de 100 mètres*

B. Question à l'enquêté(e)

1. Vous habitez ici depuis quand ?.....

◯ Avant 2011 ◯ Après 2011 ◯ Après 2015

2. Depuis quand êtes vous arrivés dans la ville ? .....

◯ *Avant 2011* ◯ *Après 2011* ◯ *Après 2015*

3. Quelle est la superficie de la maison ?

◯ *0 - 50m²* ◯ *50 - 100m²* ◯ *100m² et plus*

4. Quelles sont les commodités de la maison ?

◯ *Jardin*
◯ *Garage*
◯ *Salle de jeu*
◯ *Autre (A préciser).....*
◯ *Eau*
◯ *Electricité*

5. Habitiez vous un autre quartier avant de venir ici ?

◯ Oui ◯ Non **(Si non, passez à la question 11)**

6. Si oui, quel est le quartier ? .....

◯ *Balnéaire* ◯ *Central* ◯ *Péricentral*

7. Quelle etait la superfie de la maison ?

◯ *0 - 50m²* ◯ *50 - 100m²* ◯ *100m² et plus*

8. Quelles étaient les commodités de la maison ?

◯ *Jardin*
◯ *Garage*
◯ *Salle de jeu*
◯ *Eau*
◯ *Electricité*
◯ *Autre (A préciser).....*

9. Etiez-vous locataire ou propriétaire ?

◯ *Propriétaire*
◯ *Locataire*
◯ *Autre (à préciser).....*

10. Pourquoi avez vous déménagé ?

- ◯ *Commodités*
- ◯ *Changement de statut social*
- ◯ *Rapprochement de la mer*
- ◯ *Contrainte du travail*
- ◯ *Rapprochement des services*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

11. Etes vous propriétaire ou locataire de votre logement actuel ?

- ◯ *Propriétiare*
- ◯ *Locataire*

12. Quelles sont les raisons de votre installation dans cette ville ?

- ◯ *Famille*
- ◯ *Travail*
- ◯ *Situation socio-politique*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

13. Votre quartier vous plaît à cause de

- ◯ *La présence de.....*
- ◯ *La proximité de .....*
- ◯ *L'éloignement de.....*
- ◯ *L'absence de.....*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

14. Comment pouvez vous qualifier votre quartier par

- ◯ *La convivialité.....*
- ◯ *L'économie.....*
- ◯ *La sécurité.....*
- ◯ *L'ambiance.....*
- ◯ *L'accéssibilté.....*
- ◯ *Le climat.....*
- ◯ *La nature.....*
- ◯ *La cohabitation.....*
- ◯ *L'environnemment.....*

15. Allez vous à la plage ?

- ◯ *Oui*
- ◯ *Non*

Si oui, combien de fois ?

- ◯ *Tous les jours*
- ◯ *Une fois par semaine*
- ◯ *Une fois par mois*
- ◯ *Plusieurs fois dans le mois*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

Si non, Pourquoi ?

- ◯ *Distance*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

16. De votre ancienne maison, allez vous à la plage ?

- ◯ *Oui*
- ◯ *Non*

Si oui, combien de fois ?

- ◯ *Tous les jours*
- ◯ *Une fois par semaine*
- ◯ *Une fois par mois*
- ◯ *Plusieurs fois dans le mois*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

Si non, Pourquoi ?

- ◯ *Distance*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

17. Depuis votre arrivée, le littoral a-t-il reculé ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, cela a t'il impacté vos activités ou votre d'habitation ?

◯ Oui ◯ Non

18. Vous vous sentez menacé dans les années à venir ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, qu'envisagez-vous faire pour remédier à cette menace ?

◯ *Reconversion d'activité* ◯ *Autres (A préciser).....*

◯ *Déménagement*

19. Profil socio-démographique de l'enquêté(e)

Sexe

◯ *Homme* ◯ *Femme*

Tranche d'âge

◯ *25 - 45ans* ◯ *45 - 65ans* ◯ *65ans et plus*

Situation matrimoniale

◯ *Marié(e)* ◯ *Divorcé(e)*

◯ *Célibataire* ◯ *Veuf(ve)*

Niveau d'étude/instruction

◯ *Primaire* ◯ *Supérieur*

◯ *Sécondaire* ◯ *Aucun*

Réligion

◯ *Chrétien* ◯ *Animiste*

◯ *Musulman* ◯ *Autre*

Nationalité

◯ *Ivoirienne* ◯ *Non ivoirienne (A préciser).....*

Si ivoirien, ethnie .....

◯ *Autochtones* ◯ *Allochtones*

Si étranger (allogène), nationalité.....

◯ *Etranger ouest africain* ◯ *Etranger européen*

◯ *Etranger libanais* ◯ *Autre (A préciser).....*

Activité socio-professionelle .....

◯ *Fonction publique* ◯ *Secteur privé* ◯ *Sans emploi*

◯ *Opérateur économique* ◯ *Secteur informel*

C. Discussions libre et parcours commenté

ACTEURS 2 (Les populations locales à la plage)

Bonjour Mr/Mme/Mlle, nous menons une enquête sur les populations qui fréquentent la plage afin de connaitre les raisons pour lesquelles ils viennent à la plage. Aussi pour connaitre leur quartier d'habitation, comment ils viennent et leurs différents rapports avec la mer.

A. Informations sur le site de l'enquête

1. Nom de la ville _____ 2. Nom du quartier _____

3. Heure de l'enquête _____

B. Question à l'enquêté(e)

1. Pourquoi êtes vous venus à la plage ?

◯ *Promenade ou visite* ◯ *Autre (A préciser).....*

◯ *Baignade*

2. Votre quartier est au bord de la mer ?

◯ *Oui* ◯ *Non* **Si oui, passez à la question 5**

Si non, ou habitez vous ? .....

◯ *Quartier balnéaire* ◯ *Quartier central* ◯ *Quartier péricentral*

3.Comment êtes-vous arrivé ici ?

◯ *Transport personnel* ◯ *Transport en commun* ◯ *Marche à pied*

Si transport, quel est le mode de transport utilisé ?

◯ *Voiture* ◯ *Moto* ◯ *Vélo*

Combien avez vous depensé ?

◯ *0 - 2000FCFA* ◯ *2000 - 5000FCFA* ◯ *5000 et plus*

4. Aimériez-vous habitez près de la mer plus tard ?

◯ *Oui* ◯ *Non*

Si oui, Pourquoi ?

◯ *A cause de la mer*

◯ *Autre (A préciser).....*

Si non, Pourquoi ?

◯ *A cause de la distance*

◯ *A cause des moyens financiers*

◯ *Autre (A préciser).....*

5. Combien de fois venez vous à la plage ?

◯ *Tous les jours* ◯ *Plusieurs fois dans le mois*

◯ *Une fois par semaine* ◯ *Autre (A préciser).....*

◯ *Une fois par mois*

6. A quelle heure venez vous à la plage ?.....

◯ *Matin* ◯ *Après midi* ◯ *Soirée*

7. A quelle heure rentrez vous à la maison ?.....

◯ *Matin* ◯ *Après midi* ◯ *Soirée*

8. Avec qui venez vous à la plage ?

◯ *Famille* ◯ *Collègue*

◯ *Amis* ◯ *Autre (A préciser).....*

9. Qu'est ce qui vous plait à la plage ?.....

10. Qu'est ce qui ne vous plait pas à la plage ?.....

11. Achetez vous ou consommez vous des produits sur place quand vous allez à la plage ?

◯ *Oui* ◯ *Non*

Si oui, lesquels ?.....

◯ *Produits de mer (A préciser).....* ◯ *Autres (A préciser).....*

12. Avez vous constaté que le littoral a reculé ces dernières années ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, cela a t'il impacté vos activités de loisirs ?

◯ Oui ◯ Non

13. Vous vous sentez menacé dans les années à venir ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, qu'envisagez-vous faire pour remédier à cette menace ?

◯ *Reconversion d'activité*

◯ *Déménagement*

◯ *Autres (A préciser).....*

14. Profil socio-démographique de l'enquêté(e)

Sexe

◯ *Homme* ◯ *Femme*

Tranche d'âge

◯ *25 - 45ans* ◯ *45 - 65ans* ◯ *65ans et plus*

Situation matrimoniale

◯ *Marié(e)* ◯ *Divorcé(e)*

◯ *Célibataire* ◯ *Veuf(ve)*

Niveau d'étude/instruction

◯ *Primaire* ◯ *Supérieur*

◯ *Sécondaire* ◯ *Aucun*

Réligion

◯ *Chrétien* ◯ *Animiste*

◯ *Musulman* ◯ *Autre*

Nationalité

◯ *Ivoirienne* ◯ *Non ivoirienne (A préciser).....*

Si ivoirien, ethnie .....

◯ *Autochtones* ◯ *Allochtones*

Si étranger (allogène), nationalité.....

◯ *Etranger ouest africain* ◯ *Etranger européen*

◯ *Etranger libanais* ◯ *Autre (A préciser).....*

Activité socio-professionelle .....

◯ *Fonction publique* ◯ *Secteur privé* ◯ *Sans emploi*

◯ *Opérateur économique* ◯ *Secteur informel*

C. Discussions libre et parcours commenté

ACTEURS 3 (Commerçants et populations exerçant des activités économiques à la plage)

Bonjour Mr/Mme/Mlle, nous menons une enquête sur les personnes qui travaillent ici afin de savoir quelles sont les activités qu'ils mènent, comment elles fonctionnent et le rapport de ces activités avec la mer.

A. Informations sur le site de l'enquête

1. Nom de la ville

2. Nom du quartier

3. Heure de l'enquête

B. Question à l'enquêté(e)

1. Quelle est votre activité ?

- ◯ *Pêche*
- ◯ *Tourisme*
- ◯ *Loisirs*
- ◯ *Hydrocarbures*
- ◯ *Vendeur/vendeuse (Préciser le produit).....*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

2. Comment se pratique t'elle ?

- ◯ *En mer*
- ◯ *En bordure de mer*
- ◯ *A plus de 50 mètres*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

3. Quels sont les outils que vous utilisez pour mener vos activité ?.....

4. Quels sont vos produits ?.....

- ◯ *Produits de mer*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

5. Qui sont vos clients ?

- ◯ *Touristes*
- ◯ *Populations locales*
- ◯ *Les gens du quartier*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

6. Coût unitaire du produit ou de la prestation ?

- ◯ *moins de 1000FCFA*
- ◯ *Plus de 1000FCFA*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

7. Où habitez vous ? .....

- ◯ *Quartier balnéaire*
- ◯ *Quartier central*
- ◯ *Quartier péricentral*

8. Quand venez vous travaillez ici ?

- ◯ *Tous les jours*
- ◯ *Une fois par semaine*
- ◯ *Une fois par mois*
- ◯ *Plusieurs fois dans le mois*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

9. A quelle heure commencez votre travail ?.....

- ◯ *Matin*
- ◯ *Après midi*
- ◯ *Soirée*

10. A quelle heure finissez vous ?.....

- ◯ *Matin*
- ◯ *Après midi*
- ◯ *Soirée*

11. Quelle est la meilleure période dans la semaine pour vos activités/affaires ?

◯ En semaine ◯ en Week-end

12. Quelle est la meilleure période dans l'année pour vos activités/affaires ?

◯ Vacance ◯ Fête de fin d'année

◯ Rentrée ◯ Autre (A préciser).....

13. *Qu'est ce qui vous plait à la plage ?*.....

14. *Qu'est ce qui ne vous plait pas à la plage ?*.....

15. Rencontrez vous des difficultés ?

◯ *Oui* ◯ *Non*

Si oui, lesquels ?.....

◯ *Impôts et taxe* ◯ *Insécurité*

◯ *Conflits d'usages* ◯ *Autre (A préciser)*.....

◯ *Problèmes de cohabitation*

16. Avez vous constaté que le littoral a reculé ces dernières années ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, cela a t'il impacté votre travail ?

◯ Oui ◯ Non

17. Vous vous sentez menacé dans les années à venir ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, qu'envisagez-vous faire pour remédier à cette menace ?

◯ *Reconversion d'activité* ◯ *Autres (A préciser)*.....

◯ *Déménagement*

18. Profil socio-démographique de l'enquêté(e)

Sexe

◯ *Homme* ◯ *Femme*

Tranche d'âge

◯ *25 - 45ans* ◯ *45 - 65ans* ◯ *65ans et plus*

Situation matrimoniale

◯ *Marié(e)* ◯ *Divorcé(e)*

◯ *Célibataire* ◯ *Veuf(ve)*

Niveau d'étude/instruction

◯ *Primaire* ◯ *Supérieur*

◯ *Sécondaire* ◯ *Aucun*

Réligion

◯ *Chrétien* ◯ *Animiste*

◯ *Musulman* ◯ *Autre*

Nationalité.....

◯ *Ivoirienne* ◯ *Non ivoirienne (A préciser)*

Si ivoirien, ethnie .....

◯ *Autochtones* ◯ *Allochtones*

Si étranger (allogène), nationalité.....

◯ *Etranger ouest africain* ◯ *Etranger européen*

◯ *Etranger libanais* ◯ *Autre (A préciser)*.....

Activité socio-professionelle .....

◯ *Fonction publique* ◯ *Secteur privé* ◯ *Sans emploi*

◯ *Opérateur économique* ◯ *Secteur informel*

C. Discussions libre et parcours commenté

ACTEURS 4 (Touristes)

Bonjour Mr/Mme/Mlle, nous menons une enquête sur les touristes afin de prendre des informations sur la durée de leur séjour, les raisons du choix de cette plage, leur lieu d'habitation, et les pratiques qu'ils mènent.

A. Informations sur le site de l'enquête

1. Nom de la ville

2. Nom du quartier

3. Heure de l'enquête

B. Question à l'enquêté(e)

1. Depuis combien de jour êtes vous ici ?

- ◯ *Une semaine*
- ◯ *Un mois*
- ◯ *Une année*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

2. Avec combien de personnes êtes vous venus ?.....

- ◯ *Moins de deux personnes*
- ◯ *plus de deux personnes*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

3. Quelle est la durée de votre sejour ?

- ◯ *Une semaine*
- ◯ *Un mois*
- ◯ *Une année*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

4. Pourquoi avez vous choisi cet espace ?

- ◯ *Qualité de l'espace*
- ◯ *Coût économique*
- ◯ *Ambiance*
- ◯ *Convivialité*
- ◯ *Accessibilité*
- ◯ *Sécurité*
- ◯ *Climat*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

5. Où logez vous ?

- ◯ Chez la famille/des amis
- ◯ Hôtel
- ◯ Maison/Résidence de location

6. Si hôtel ou location, combien cela côute ?

- ◯ *moins de 15000FCFA*
- ◯ *Plus de 15000FCFA*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

7. Combien de fois allez vous ou venez vous à la plage ?

- ◯ *Tous les jours*
- ◯ *Une fois par semaine*
- ◯ *Une fois par mois*
- ◯ *Plusieurs fois dans le mois*
- ◯ *Autre (A préciser).....*

8. A quelle heure venez vous/allez vous à la plage ?.....

◯ *Matin* ◯ *Après midi* ◯ *Soirée*

9. A quelle heure rentrez vous ?.....

◯ *Matin* ◯ *Après midi* ◯ *Soirée*

10. Avec qui venez vous à la plage ?

◯ *Famille* ◯ *Collègue*
◯ *Amis* ◯ *Autre (A préciser).....*

11. Qu'est ce qui vous plait à la plage ?.....
12. Qu'est ce qui ne vous plait pas à la plage ?.....

13. Achetez vous ou consommez vous des produits sur place quand vous allez à la plage ?

◯ *Oui* ◯ *Non*

Si oui, lesquels ?.....

◯ *Produits de mer (A préciser).....* ◯ *Autres (A préciser).....*

14. Avez vous constaté que le littoral a reculé ces dernières années ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, cela a t'il impacté votre travail ?

◯ Oui ◯ Non

15. Vous vous sentez menacé dans les années à venir ?

◯ Oui ◯ Non

Si oui, qu'envisagez-vous faire pour remédier à cette menace ?

◯ *Reconversion d'activité* ◯ *Autres (A préciser).....*
◯ *Déménagement*

16. Identité du touriste

Sexe

◯ *Homme* ◯ *Femme*

Tranche d'âge

◯ *25 - 45ans* ◯ *45 - 65ans* ◯ *65ans et plus*

Nationalité.....

◯ *Asiatique* ◯ *Africain*
◯ *Européen* ◯ *Autre (A préciser).....*
◯ *Américain*

C. Discussions libre et parcours commenté

Annexe 3 : Guide d'entretien auprès des acteurs locaux et pouvoirs publics

Thématique 1 : développement local

Structure	
Conseil régional	
Mairie	
Préfecture / Sous-préfecture	
Ministère du plan	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les différents quartiers de la ville ?
2. Les problématiques auxquelles vous faites face ? En ville ? Sur le littoral ?
3. Les solutions que vous apportez ?
4. Le budget prévu ?
5. Les bailleurs de fonds ? leur budget de fonctionnement ? Leur contribution financière ?
6. Quels sont les périodes de sensibilisation ?
7. Les outils de la sensibilisation ?

Thématique 2 : hydrocarbures

Structure	
Ministère de l'Énergie et du Pétrole	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Quels sont les hydrocarbures présents dans la région ?
2. Quels sont ceux qui sont exploités ?
3. Quels sont ceux qui ne sont pas encore exploités ?
4. Le poids économique des hydrocarbures dans l'économie régionale et nationale ?
5. Le nombre de stations-service ?

Thématique 3 : routes et réseaux urbains

Structure enquêtée	
Ministère des Transports	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les types d'infrastructures présentes ?
2. Les infrastructures prévues ?
3. Le budget ?
4. Le nombre de stations ?
5. Les ressources présentes dans la région ? dans les villes précisément ?

Thématique 4 : Économie locale

Structure enquêtée	
Conseil régional	
Mairie	
Ministère de l'Économie	
Autre (A préciser) … … … … … …	

Combien la population paye comme impôt ?

Quelles sont les principales activités économiques ?

Les avantages des activités économiques pour le développement ?

Les inconvénients pour le développement ?

Thématique 5 : Construction et immobilier

Structure enquêtée	
Conseil régional	
Mairie	
Ministère de la construction	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Le prix de l'immobilier dans les différents quartiers ?

	Quartier proche de la ville	Centre-ville	Quartier excentré	Autres quartiers
Aujourd'hui				
Il y a 5 ans				
Il y a 10ans				

2. Le prix des locations dans les différents quartiers ?

	Quartier proche de la ville	Centre-ville	Quartier excentré	Autres quartiers
Aujourd'hui				
Il y a 5 ans				
Il y a 10ans				

Thématique 6 : Données démographiques

Structure enquêtée	
Institut National de la Statistique	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Population de la région ? de chaque ville ? de chaque quartier ?
2. Population nationale (évolution)
3. Densité de la population au km² dans la région ? dans les villes ? évolution

Thématique 7 : Agriculture

Structure enquêtée	
ANADER	
Ministère de l'Agriculture	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les données de la production agricole ?
2. Les produits agricoles exportés ?
3. Les outils et les engins utilisés ?
4. Les lieux de production, de distribution, de commercialisation ?

Thématique 8 : Transports urbains

Structure enquêtée	
Ministère des Transports	
Compagnie de transports… … …..	
Autre (A préciser) … … … … … …	

Nature et coût du trajet	
San-Pédro – Abidjan ?	
San-Pédro Tabou ?	
San-Pédro Sassandra ?	
San-Pédro Grand-Béréby ?	
San-Pédro – Bouaké ?	
San-Pédro – Daloa ?	
San-Pédro – Yamoussokro ?	

	Coût du transport	Nombre de passagers par autocar	Nombre de départ par jours	Durée du trajet	Nature du trajet
2011					
2015					
2021					

Thématique 9 : Activités portuaires et maritimes

Structure enquêtée	
Direction du port	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les flux maritimes ?
2. Les destinations des bateaux ?
3. Produits importés ? quantités ?
4. Production du port 2011 jusqu'à 2020
5. Les produits exportés (données)
6. Les produits importés (données)
7. Les outils et engins utilisés pour les échanges

Thématique 10 : Eau potable

Structure enquêtée	
Compagnie d'eau	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les types d'installation et leur capacité ?
2. L'aire de distribution ?
3. Les problèmes de l'eau ?
4. Les perspectives envisagées

Thématique 11 : Électricité

Structure enquêtée	
Compagnie d'électricité	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les types d'installation et leur capacité ?
2. L'aire de distribution ?
3. Les problèmes de l'électricité ?
4. Les perspectives engagées ?

Thématique 12 : Activité industrielle

Structure enquêtée	
Ministère de l'Industrie	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Les flux industriels ?
2. Les données de production ?
3. Destination des produits ?
4. Comment se présente le système d'exportation ?

Thématique 13 : Le tourisme littoral

Structure enquêtée	
Ministère du Tourisme	
Réceptifs hôteliers	
Autre (A préciser) … … … … … …	

	Le nombre de touristes enregistrés dans la région	Le nombre de touristes par mois	Le nombre de clients dans les hôtels	Le poids économique
2011				
2015				
2021				

1. Les politiques touristiques ?
2. Les problèmes du tourisme ?

Thématique 14 : Sécurité urbaine et sociale

Structure enquêtée	
Ministère de la Sécurité	
Police nationale… … … … … … …	
Autre (A préciser) … … … … … …	

1. Le nombre d'accidents par jour ? par mois ? par année ?
2. Les motifs des accidents
3. Le nombre de plaintes, par jour ? par mois ?
4. La nature ou les motifs des plaintes ?

Thématique 15 : Éducation

Structure enquêtée	
Ministère de l'Éducation	
DREN… … … … … … … … … … …	
Autre (A préciser) … … … … … …	

Nombre d'écoles ? Nombre d'enseignants ?

	Nombre d'écoles	Nombre d'élèves	Nombre d'enseignants
2011			
2015			
2021			

Thématique 16 : Santé

Structure enquêtée	
Ministère de l'Éducation	
DREN… … … … … … … … … … …	
Autre (A préciser) … … … … … …	

À l'échelle des villes ? À l'échelle de la région ?

	Nombre d'hôpitaux	Nombre de personnels soignants	Nombre de matériels
2011			
2015			
2021			

Annexe 4 : Différentes conventions et protocoles signés par la Côte d'Ivoire

Conventions et protocoles	*Année de ratification*
. Convention de Londres relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel/1933	1938
. Convention de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures/1954 (amendé en 1962)	1967
. Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles ; Alger, 1968 (amendé en 1969)	1969
. Convention de Rio de Janeiro pour la conservation des thonidés de l'Atlantique/1966	1972
. Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ; Bruxelles, 1969	1975
. Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ; Paris, 1972 (1975)	1977
. Convention relative à la coopération en matière de protection et mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre WACAF, Abidjan, 1981	1982
. Convention relative à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique ; Abidjan, 1981	1983
. Convention Montego Bay — Nations Unies sur le droit de la mer/1982	1984
. Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (amendements 1978, 1980)/1972	1986
. Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (et amendements), Bruxelles, 1971	1987
. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires MARPOL ; Londres, 1978	1988
. Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ; Bruxelles, 1969	1986
. Convention relative à la protection de la couche d'ozone, Vienne, 1985	1992
. Protocole de Montréal, 1987 ; Amendement de Londres, 1990	
. Convention de Ramsar sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat d'oiseaux d'eau/1971	1993
. Convention sur la diversité biologique, Rio de Janeiro, 1992	1994
. Convention sur les changements climatiques ; Rio de Janeiro, 1992	1994
. Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux/1991	1994
. Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et de leur élimination/1989	1994
. Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ; CITES, Washington, 1975	1993
. Lutte contre la pollution de l'eau et conservation de la diversité biologique dans le Grand écosystème marin du golfe de Guinée ; Vienne, 1992	1995
. Convention sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sècheresse et/ou par la désertification (CCD)/1994	1997
. Convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage de 1979, incluant les Memoranda sur les tortues marines de la côte Atlantique d'Afrique et sur les populations ouest africaines de l'éléphant d'Afrique	2003
. Convention de Rotterdam sur […] produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international/1998	2003
. Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants/2001	2003

Annexe 5 : Indicateurs de l'activité industrielle

Annexe 5.1 : Tableau du nombre des unités industrielles à San-Pédro la zone et le type

Zone industrielle	Statut de l'industrie			Totaux
	Propriétaire	Locataire	Non-déterminé	
Z.I Nord	28	10	13	51
Z.I Seweke	5	4	1	10
Z.I Sotref	4	3	4	11
Z.I Sud	19	21	10	50
Totaux	56	38	28	122

AGRO-INDUSTRIES		
1.1 INDUSTRIE DU CACAO		
TRANSFORMATION DE CACAO		
ENTREPRISE	**ACTIVITÉ**	**PRODUITS**
SACO	1ère transformation	Cacao export, masse de cacao Beurre de cacao, tourteaux
OLAM	Usinage et conditionnement 1ère transformation	Cacao export, masse de cacao
SUCSO	1ère transformation	Cacao export, masse de cacao

1.2 INDUSTRIE DU BOIS		
ENTREPRISE	**ACTIVITÉ**	**PRODUITS**
IVOIR TECHNI BOIS (ITB)	Menuiserie industrielle	Cercueils, lambris, manches de balai, parquets
ETS BROU MOUSSA	Menuiserie industrielle	Meubles
WOOD IVOIRE	Menuiserie moderne	Portes, fenêtres, lambris, parquets
SIP CATALA	Industrie de placage	Contreplaqué, déroulés, tranchés, placages
AFRICAN INDUSTRIES	Industrie de placage	Contreplaqué, déroulés, tranchés, placage
SMCI	Sciage	Débités
BSP (Ex BSA)	Sciage	Débités
FEXIM	Sciage	Débités
OBB	Sciage	Débités
SOFIBEX	Sciage	Débités
STBS	Sciage	Débités
DSO (Débité du Sud-ouest)	Sciage	Débités
Etablissement Nourra (ex Ivobois)	Sciage	Débités

1.3 INDUSTRIE DE CAOUTCHOUC		
ENTREPRISE	**ACTIVITÉ**	**PRODUITS**
SAPH (Société Africaine des Plantations d'hévéa)	Production de caoutchouc granulé, compact	Caoutchouc
SCASO	Production de caoutchouc	Caoutchouc
EXAT	Production de Caoutchouc granulé, compact	Caoutchouc

1.4 OLÉAGINEUX		
ENTREPRISE	**ACTIVITÉ**	**PRODUITS**
SIVECCO	Production d'amandes décortiquées de cajou	Cajou
1.5 MEUNERIE		
Grand Moulin	Fabrication de farine boulangère	Farine
1.6 INDUSTRIE NON AGRICOLE		
SOCIM	Fabrication de ciment	Ciment
AMGR	Mécanique industrielle	Moteur, ferraille
SIBM	Fabrication d'ouvrage à béton	Ciment
ECBI	Fabrication de béton prêt à l'emploi	Ciment

1.7 CONDITIONNEMENT DE CACAO		
CARGILL	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
OLAM	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
CIPEXI	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
TOUTON	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
UPACI	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
OUTSPAN	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
SAFCACAO devenu SACC	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
2CICS	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
CENTRALE INDUSTRIE	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
ATMC	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
SICOSAP	Usinage et conditionnement	Cacao export Produits agricoles (fève)
AWAHUS SARL	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)
SGP	Usinage et conditionnement	Cacao export (fève)

Source : *Direction Commerce et Industrie, 2022*

Annexe 5.2 : Répartition des unités industrielles par secteur d'activités

SECTEUR D'ACTIVITÉS		SAN-PÉDRO	TABOU	TOTAL
CONDITIONNEMENT ET TRANSFORMATION CAFÉ CACAO	Opérateurs	34	00	34
	Pourcentage %	100	00	100
AGRO INDUSTRIE HÉVÉA, PALMIER	Opérateur	08	05	13
	Pourcentage %	61.5	38.5	100
BOIS	Operateur	18	00	18
	Pourcentage %	100	00	100
BATIMENT TRAVAUX PUBLICS	Opérateur	07	00	07
	Pourcentage %	100	00	100
AUTRES	Opérateur	23	00	23
	Pourcentage %	100	00	100
TOTAL	Opérateur	90	05	95
	Pourcentage %	94.8	5.2	100

Source : *DR Commerce et Industrie, 2021*

Annexe 6 : Effectifs des opérateurs économiques par département selon la nationalité

Secteurs d'activités	SAN-PÉDRO			Total San-Pédro	TABOU			Total Tabou	Total Région
	Ivoiriens	CEDEAO	Hors CEDEAO		Ivoiriens	CEDEAO	Hors CEDEAO		
Boutique	43	815	210	1068	9	236	108	353	1421
Quincaillerie	18	150	6	174	1	50	0	51	225
Pièces détachées	2	139	7	148	0	54	0	54	202
Poissonnerie	6	3	11	20	3	0	3	6	26
Cosmétique	1	35	0	36	1	8	0	9	45
Mercerie	0	28	0	28	1	12	0	13	41
Skaï et tapis de sol	0	21	0	21	0	2	0	2	23
Phytosanitaire	6	161	4	171	1	47	0	48	219
Dépôt de boisson	10	16	5	31	5	3	0	8	39
Boulangerie	20	11	7	38	8	1	0	9	47
Total	106	1379	250	1735	29	413	111	553	2288

Source : *DR Commerce et industrie, 2021*

Annexe 7 : Indicateurs de l'activité touristique

Annexe 7.1 : Infrastructures culturelles et de loisirs

INFRASTRUCTURES		San-pédro	Tabou	Total
CENTRES CULTURELS	Privés	1	0	1
	Publics	4	5	9
	Total	5	5	10
CYBER CAFÉ		17	0	17
CINÉMA		0	0	0
MAQUIS et RESTAURANTS		420	14	434
BIBLIOTHÈQUES		10	1	11
ESPACES ET LIEUX CULTURELS	Divinités	1	3	4
	Vestiges culturels	0	-	0

Source : *DR Culture et Francophonie*

Annexe 7.2 : Quelques types de manifestations culturelles par département

GENRE DE MANIFESTATIONS	San -Pédro	Tabou	Total
Festivals	4	1	5
Ballets	1	-	1
Chorales	66	-	66
Fêtes de réjouissance	0	7	7
Expositions	0	0	0
Foires	0	0	0
Carnavals	1	0	1
Danses traditionnelles	5	-	5
Danses masquées	3	5	8
Danses sacrées	0	4	4
Troupe théâtrale	0	0	0
Groupe de chants traditionnels	4	5	9
Groupe de chants modernes	3	2	5
Conférences	13	-	13

Annexe 7.3 : Infrastructures culturelles et de loisirs

INFRASTRUCTURES		San-pédro	Tabou	Total
CENTRES CULTURELS	Privés	1	0	1
	Publics	4	5	9
	Total	5	5	10
CYBER CAFÉ		17	0	17
CINÉMA		0	0	0
MAQUIS et RESTAURANTS		420	14	434
BIBLIOTHÈQUES		10	1	11
ESPACES ET LIEUX CULTURELS	Divinités	1	3	4
	Vestiges culturels	0	-	0

Annexe 7.4 : Répartition des lieux de restauration et de loisirs

RUBRIQUES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Total	San-Pédro	Tabou	Total
Nombre de maquis	250	50	300	128	11	139
Modernes	23	2	25	86	7	93
Traditionnels	228	3	231	42	5	47
Nombre de couverts	10438	214	10652	3840	550	4390
Nombre de bars	15	1	16	12	2	14
Nombre de night-club	9	2	11	5	1	6
Nombre d'agences de voyages	1	0	1	1	0	1
Nombre de sites touristiques			0	15	3	18
Nombre d'attraits touristiques			0	12	2	14
Nombre de guides touristiques	2	2	4	37	4	41

Source *: DR tourisme*

Annexe 7.5 : Quelques types de manifestations culturelles par département

GENRE DE MANIFESTATIONS	San -Pédro	Tabou	Total
Festivals	4	1	5
Ballets	1	-	1
Chorales	66	-	66
Fêtes de réjouissance	0	7	7
Expositions	0	0	0
Foires	0	0	0
Carnavals	1	0	1
Danses traditionnelles	5	-	5
Danses masquées	3	5	8
Danses sacrées	0	4	4
Troupe théâtrale	0	0	0
Groupe de chants traditionnels	4	5	9
Groupe de chants modernes	3	2	5
Conférences	13	-	13

Source *:* *DR Culture et Francophonie*

Annexe 7.6 : Infrastructures et organisations sportives par département

DÉPARTEMENT	Disciplines	Aires de Jeu	Equipes/ Clubs	Centres de Formation	Nombre de Pratiquants
San-Pédro	Football	5	3	13	plus de 500
	Handball	3	0	2	50
	Maracana	8	15	0	Plus de 300
	Basketball	3	0	1	Plus de 50
	Volley-ball	1	0	0	0
	Karaté	2	6	0	plus de 300
	Pétanque	3	6	0	Plus de 200
	Petits poteaux	6	2	0	40
	Athlétisme	1	3	3	35
Tabou	Football	2	2	1	Plus de 100
	Handball	2	0	0	0
	Maracana	2	2	0	Plus de 60
	Basketball	1	0	1	65
	Volley-ball	1	0	0	0
	Karaté	0	1	0	50
	Pétanque	0	0	0	0
	Petits poteaux	0	0	0	0
	Athlétisme	0	0	0	0
Ensemble Région	Football	7	5	14	plus de 600
	Handball	5	0	2	50
	Maracana	10	17	0	plus de 360
	Basketball	4	0	2	Plus de 115
	Volley-ball	2	0	0	0
	Karaté	2	7	0	plus de 350
	Pétanque	3	6	0	plus de 200
	Petits poteaux	6	2	0	40
	Athlétisme	1	3	3	35

Source *:* *DR Sport*

Annexe 7.7 : Quelques projets touristiques

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

MINISTERE DU TOURISME

CREATION D'UN VILLAGE TOURISTIQUE A SASSANDRA

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Description Sommaire	Le projet consiste à la réalisation d'une station touristique à Sassandra. Il se veut un projet d'aménagement mais surtout de protection côtière. Il sera composé des éléments suivants :	
	D'espaces commerciaux	Des boutiques Une zone de restauration Des boutiques du souvenir Un Supermarché Une galerie
	Sport et Loisirs	Un circuit sportif Une marina Deux (2) parcours de golf Un héliport Un mini parc d'attraction
	Espace Culture	Un musée Des restaurants valorisant la cuisine ivoirienne Un théâtre Une salle de spectacle Une galerie d'art Un parc d'exposition Une salle de cinéma
	Résidences	La construction, l'exploitation et la vente de 800 villas de standing Une zone commerciale et de services (conciergerie, pressing…) La construction, l'exploitation et la vente de d'appartements de standing
	Cinq (5) Hôtels	Une zone de restaurants Une zone de bien être (salle de sport, spa/balneo thérapie…) Des salles de conférences/spectacles Des services hôteliers classiques Une pharmacie Une garderie Un casino
	Sécurité	Gendarmerie Police
Les Intervenants	Le maître d'ouvrage est le Ministère du Tourisme Le Bureau de contrôle et d'études serait le Bureau National d'Études techniques et de développement Le Ministère de l'environnement (ANDE) Le Ministère des eaux et forêt Le Ministère des Infrastructures Économiques Le CNP-PPP L'opérateur Privé	
Localisation	Sassandra	
Intérêt du Projet	La création d'une destination, un espace culturel et de loisirs inédit en Côte d'Ivoire et dans la sous région mais aussi, un lieu dédié aussi bien au tourisme culturel que d'affaires. Le site d'environ 300 hectares a été identifié et visité Le développement du Tourisme Interurbain, National et sous régional Le projet est modulable	

Aurelia AOUSSI / Conseiller Technique @ a.aoussi@tourisme.gouv.ci • ANDI Léal / Conseiller Technique chargé des Projets @ d.andi@tourisme.gouv.ci • @ infos@tourisme.gouv.ci

CREATION D'UN VILLAGE TOURISTIQUE A SASSANDRA

MINISTERE DU TOURISME

INFORMATIONS SPECIFIQUES A LA STRUCTURATION DU PROJET EN PPP	
Périmètre du ou des Partenaires Privé • Études de rentabilité • Aménagement • Équipement • Exploitation	**Périmètre du Partenaire Public** • Cession de l'espace • Pré étude d'impact environnemental et social • Réalisation d'infrastructures indispensables et routière, l'eau, l'électricité.
Modalité de Rémunération du Partenaire • Clientèle	**Type de Partenariat** • Concession
STATUT DU PROJET	
Informations	Validation de la surface du site à entreprendre, confirmation de l'intérêt auprès de l'OIPR

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

MINISTERE DU TOURISME

CREATION DES HOTELS A LA FAVEUR DE LA CAN 2021

CARACTERISTIQUES GENERALES	
Description Sommaire	Le projet consite en la construction de complexes hôteliers composés entre autres : • 150 à 200 Chambres • Des salles de conférences • Des restaurants • Un spa • Une salle de cinéma • Une boîte de nuit • Une zone culturelle (centres de spectacles : théâtres, musiques, etc…) • Un parc d'expositions • Un circuit touristique • Une piscine • Des équipements de sécurité et de télésurveillance
Les Intervenants	Le maître d'ouvrage est le Ministère du Tourisme Le Bureau de contrôle et d'études serait le Bureau National d'Études techniques et de développement Le Ministère de l'environnement (ANDE) Le Ministère des Infrastructures Économiques Le Conseil régional Le CNP-PPP L'opérateur Privé
Localisation	Lieux désignés, San Pedro, Bouaké, Korhogo et Yamoussoukro
Intérêt du Projet	Pouvoir accueillir l'ensemble des athlètes lors de la compétition La mise à disposition de réceptifs hôteliers pour les hôtes et touristes La Mise en valeur du potentiel culturel local Incitation à la découverte des régions

INFORMATIONS SPECIFIQUES A LA STRUCTURATION DU PROJET EN PPP	
Périmètre du Partenaire Privé • Études de rentabilité • Aménagement • Équipement • Exploitation	**Périmètre du Partenaire Public** • Cession de l'espace • Pré étude d'impact environnemental et social • Études d'impact environnemental et social • Réalisation de certaines infrastructures obligatoires
Modalité de Rémunération du Partenaire • Clientèle	**Type de Partenariat** • Concession
STATUT DU PROJET	
Informations	Identification des sites à fort potentiel touristique dans chaque ville concernée

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

MINISTERE
DU TOURISME

CREATION DES VILLAS IVOIRE

CARACTERISTIQUES GENERALES	
Description Sommaire	Le projet consiste en la construction ou la réhabilitation de villas de haut standing à destination des hôtes de marque de la Côte d'Ivoire. L'objectif est non seulement de dupliquer un modèle type de villa avec la mise en avant de la culture et des arts ivoiriens dans régions de côte d'ivoire. Chaque villa Ivoire devra entrainer la création d'un circuit touristique interne à travers la valorisation du savoir faire des artisans locaux, les us et coutumes spécifiques à chaque région : Le projet sera modulé autour des axes suivants : • Des résidences d'hôtes • Des logements individuels et collectifs pour le personnel • Une zone culturelle (centres de spectacles : théâtres, musiques, etc…) • Un parc d'expositions • Un circuit touristique • Une zone d'activités sportives pluridisciplinaires • Des restaurants • Une piscine • Des équipements de sécurité et de télésurveillance
Les Intervenants	Le maître d'ouvrage est le Ministère du Tourisme Le Bureau de contrôle et d'études serait le Bureau National d'Études techniques et de développement Le Ministère de l'environnement (ANDE) Le Ministère des Infrastructures Économiques Le Conseil régional Le CNP-PPP L'opérateur Privé
Localisation	Lieu désigné dans chaque région
Intérêt du Projet	La création et la mise en Valeur des potentialités de chaque région La mise à disposition de Villas pour les hôtes de marque de la république La Mise en valeur du potentiel culturel local Incitation à la découverte des régions

INFORMATIONS SPECIFIQUES A LA STRUCTURATION DU PROJET EN PPP	
Périmètre du ou des Partenaires Privé • Études de rentabilité • Aménagement • Équipement • Exploitation	**Périmètre du Partenaire Public** • Cession de l'espace • Pré étude d'impact environnemental et social • Études d'impact environnemental et social • Réalisation de certaines infrastructures obligatoires
Modalité de Rémunération du Partenaire • Clientèle	**Type de Partenariat** • Concession

STATUT DU PROJET	
Informations	Identification des sites à fort potentiel touristique dans chaque région

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

MINISTERE
DU TOURISME

CREATION DES RELAIS PAILLOTE HÔTEL 3 ETOILES

CARACTERISTIQUES GENERALES	
Description Sommaire	Le projet consiste en l'aménagement et à la redynamisation du tourisme interne à la découverte de sites touristiques de l'intérieur du pays. L'architecture écologique reste un élément spécifique au projet. La découverte des arts ivoiriens dans régions de côte d'ivoire. Chaque relais paillote devra entrainer la création d'un circuit touristique interne à travers la valorisation du savoir faire des artisans locaux, les us et coutumes spécifiques à chaque région : Le projet sera modulé autour des axes suivants : • 50 Chambres • Une salle de conférence • Une place Villageoise, présentant des activités en miniature d'un village de la région • Une piscine • Un circuit touristique défini et connu autour • Une zone d'activités sportives pluridisciplinaires • Un restaurant • Une piste cyclable • L'architecture devra s'adapter aux matériaux locaux entre autre • Des équipements de sécurité et de télésurveillance
Les Intervenants	Le maître d'ouvrage est le Ministère du Tourisme Le Bureau de contrôle et d'études serait le Bureau National d'Études techniques et de développement Le Ministère de l'environnement (ANDE) Le Ministère des Infrastructures Économiques Le Conseil régional et la Mairie Le CNP-PPP L'opérateur Privé
Localisation	Chaque chef lieu de région
Intérêt du Projet	La mise à disposition d'un cadre confortable pour le séjour des touristes La Mise en valeur du potentiel culturel local Incitation à la découverte des régions

INFORMATIONS SPECIFIQUES A LA STRUCTURATION DU PROJET EN PPP	
Périmètre du Partenaire Privé • Études de rentabilité • Équipement • Exploitation	**Périmètre du Partenaire Public** • Cession de l'espace • Pré étude d'impact environnemental et social • Études d'impact environnemental et social • Aménagement • Réalisation de certaines infrastructures obligatoires
Modalité de Rémunération du Partenaire • Clientèle	**Type de Partenariat** • Concession

STATUT DU PROJET	
Informations	Identification des sites à fort potentiel touristique dans chaque région

Le porte-parolat du gouvernement

CONSEIL DES MINISTRES DU 06 JUILLET 2022

DÉCRET PORTANT CRÉATION DE L'AIRE MARINE PROTÉGÉE DE GRAND BÉRÉBY

MINISTÈRE PORTEUR
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

OBJECTIF: Protéger durablement la diversité des écosystèmes littoraux.

PARTICULARITÉ: Aire marine protégée de Grand Bereby est reconnue mondialement pour la ponte des tortues de mer.
Le site est dévolu pour la protection des espèces menacées et participe pleinement à la sauvegarde de la biodiversité marine de la Côte d'Ivoire.

LOCALISATION
Sous-Préfecture : Grand-Bereby
Département : San-Pedro

ETENDUE
Superficie de 272 375 ha
Longueur : 50 km sur la côte.

L'Aire Marine Protégée de Grand Béréby est la première d'une série de plusieurs autres en création ; notamment :

- ☑ Le site transfrontalier de l'embouchure du fleuve Cavally à Tabou (Côte d'Ivoire – Liberia);
- ☑ Le site transfrontalier des îles Ehotilés (Côte d'Ivoire – Ghana);
- ☑ Le site de la forêt classée de Dassioko;
- ☑ Le site du parc national d'Azagny.

Amadou COULIBALY
Le porte-parolat du gouvernement

Annexe 8 : Indicateurs de la santé

Annexe 8.1 : Répartition des infrastructures sanitaires publiques selon le département

Infrastructures sanitaires	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Centre hospitalier régional (CHR)	1	0	1	1	0	1
Hôpital général (Hg)	0	1	1	0	1	1
Institut national de santé publique (INSP)	0	0	0	0	0	0
Hôpital psychiatrique (CHS)	0	0	0	0	0	0
Centre de santé urbain	7	4	11	7	6	13
Centre de santé rural	20	6	26	20	6	26
Base de santé rural (district)	1	0	1	1	1	2
Dispensaire urbain	1	0	1	1	0	1
Dispensaire rural	1	7	8	1	7	8
Maternité urbaine	0	0	0	0	0	0
Maternité rurale	1	0	1	1	0	1
Dispensaire rural	1	0	1	1	0	1
PMI urbaine	1	0	1	1	0	1
PMI rurale	0	0	0	0	0	0
SSSU (service de santé scolaire et universitaire)	1	1	2	1	1	2
Centre antituberculeux	1	0	1	1	0	1
Infirmerie de prison	0	1	1	0	1	1
Centre médico-social	6	4	10	6	4	10
Centre Communautaire	0	0	0	3	0	3
Centre de zone	0	0	0	0	0	0

Annexe 8.2 : Taux d'accès géographique par département

Indicateur d'accès	San-Pédro	Tabou	Région
Population < 5 km	51 %	43 %	47 %
Population 5-15 km	30 %	39 %	34,5 %
Population > 15 km	19 %	18 %	18,5 %

Annexe 8.3 : Répartition des pathologies fréquentes selon le département

PATHOLOGIES GÉNÉRALES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Paludisme	105733	17 272	123 005	142889	32 851	175 740
Pian	16	1	17	8	3	11
Bilharziose urinaire	9	9	18	17	4	21
Sida (cs)	2100	0	2 100	1378	0	1 378
Ulcère de Buruli (cs)	9	0	9	28	0	28
Dracunculose	0	0	0	0	0	0
Tuberculose	74	51	125	119	69	188
Onchocercose	0	0	0	0	0	0
Lèpre	10	0	10	7	0	7
Fièvre typhoïde	1240	705	1 945	1223	863	2 086
Diarrhée	13849	5 628	19477	9693	5 074	14 767

PATHOLOGIES INFANTILES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Conjonctivite	2358	674	3032	2721	840	3561
ZONA	285	81	366	198	53	251
Varicelle	656	158	158	645	127	772
Oreillons	ND	0	0	0	4	4
Autres maladies infectieuses	16488	3407	19895	0	3842	3842

INFECTIONS RESPIRATOIRES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Infections Respiratoires Aigües (IRA) hautes	27279	19395	46674	31677	2707	34384
Infections Respiratoires Aigües (IRA) bases	507	605	1112	1008	13737	14745
Angines	0	15	15	ND	23	23
Autres Infections des voies Respiratoires(IVRES)	0	0	0	18660	0	18660

Maladies du PEV	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Rougeole	101	11	112	74	27	101
Tétanos	2	1	3	0	1	1
Fièvre jaune	-	26	-	63	63	126
Coqueluche	14	0	14	63	0	63

Maladie Sexuellement transmissible	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble région	San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Écoulement génital	14	1782	1796	7023	1970	8993
Ulcération génitale	239	43	282	217	31	248
Végétation génitale	87	6	93	74	13	87
Bubon génital	239	0	239	214	0	214
Végétation génitale	87	0	87	74	0	74
Autres maladies	0	0	0	0	3293	3293

Source : *DR Santé San-Pédro*

Annexe 8.4 : Répartition du personnel médical et paramédical et des infrastructures sanitaires publiques

Personnel médical et paramédical	Année 2019		
	SAN-PÉDRO	TABOU	ENSEMBLE RÉGION
Médecins généralistes	32	10	42
Médecins spécialistes	15	1	16
Dentistes	4	2	6
Pharmaciens	5	7	12
Ingénieurs sanitaires	0	0	0
Sages-femmes	109	34	143
Sages-femmes spécialistes	5	0	5
Infirmiers diplômes d'état (IDE)	168	66	234
Infirmiers (IDE) spécialistes	26	4	30
Agents techniques de santé	20	0	20
Aides-soignantes	38	10	48
Filles de salle	1	24	25
Garçons de salle	0	3	3
Assistants d'hygiène	0	0	0
Techniciens de laboratoire	18	6	24
Manipulateurs de radio	11	4	15
Techniciens biomédicaux	2	1	3
Instrumentistes	5	0	5
Autres	9	0	9
Total			

Infrastructures sanitaires	Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Centre hospitalier régional (CHR)	151	0	151
Hôpital général (Hg)	0	36	36
Institut national de santé publique (INSP)	0	0	0
Hôpital psychiatrique (CHS)	0	0	0
Centre de santé urbain	77	24	101
Centre de santé rural	147	25	172
Base de santé rural (district)	0	0	0
Dispensaire urbain	6	0	6
Dispensaire rural	3	21	24
Maternité urbaine	71	0	71
Maternité rurale	47	0	47
Dispensaire rural	100	0	100
PMI urbaine	9	0	9
PMI rurale	0	0	0
SSSU (service de santé scolaire et universitaire)	3	0	3
Centre antituberculeux	6	0	6
Infirmerie de prison	0	1	1
Centre médico-social	0	16	16
Centre Communautaire	0	0	0
Centre de zone	0	0	0

Annexe 8.5 : Ratio personnel/population par département

Zones	Population totale	1 médecin/nbr hbts	1 IDE/nbr hbts	1 SFDE/ nbr hbts
San-Pédro	631.156	14.656	4.541	2.238
Tabou	195.510	18.638	3.314	1.990
Région	826.666	14.011	4.175	1.698

Source : *DR santé San Gboklé-Nawa-San-Pédro, 2015*

Annexe 8.6 : Répartition des actes sanitaires selon les départements

ACTES SANAITAIRES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
CONSULTATIONS						
Consultations	373 115	137 735	510 850	419 174	154 636	573 810
Consultants	328 970	125 816	454 786	380 301	144 391	524 692
HOSPITALISATION			-			-
Nombre	15 802	1 357	18 403	17 046	1 592	18 638
Durée moyenne	3	3		3	3	6
ÉVACUATIONS	4 244	1 483	6 849	5 366	1 723	7 089
Décès constatés	45	111	156	50	116	166
ACCOUCHEMENTS	15 802	6 100	21 902	17 189	6 100	23 289
Naissances vivantes	15 480	6 163	21 643	17 065	5 875	22 940
Fièvre jaune	23 818	8 612	32 430	23 250	9 431	32 681
VACCINATIONS						-
Rougeole	23 819	8 559	32 378	24 161	9 431	33 592
DT-Coq-Polio (DTCP3)	24 397	9 069	33 466	24 872	9 493	34 365
BCG	27 647	9 269	36 916	27 751	9 479	37 230
Antitétanique	21 138	9 507	30 645	23 355	9 704	33 059

Activités de maternité		Année 2018			Année 2019		
		San-Pédro	Tabou	Ensemble Région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Issues des grossesses	Naissances vivantes	15480	6 163	21 643	15480	5 875	21 355
	Mort-nés	764	212	976	764	130	894
	Avortements	257	396	653	257	391	648
Évacuations	Avant accouchement	349	283	632	349	365	714
	Après accouchement	76	34	110	76	44	120
	Nouveau-nés	15480	45	15 525	15480	34	15 514
Accouchements gémellaires		477	180		657	145	622
Décès maternels	Pendant la grossesse	0	3	3	0	3	3
	Pendant l'accouchement	0	0	0	0	2	2
	Après Accouchement	31	6	37	31	5	36
Femmes ayant effectué une consultation post-natale			12827	12827		16 009	16 009

Lieu d'accouchements	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région	San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
Maternité	14496	5 765	20 261	16 012	5 671	21 683
Cases de santé	0	0	0	0	0	0
Domicile	1306	335	1 641	1 177	188	1 365
Total	15802	6 100	21 902	17 189	5 859	23 048

Source : *DR Santé San-Pédro*

Annexe 9 : Indicateur de l'éducation

Annexe 9.1 : Statistiques du préscolaire de la région en 2019

RUBRIQUES		San-Pédro			Tabou			Ensemble de la région		
		Public	Privé	Total	Public	Privé	Total	Public	Privé	Total
Structure	École maternelle	46	15	61	13	1	14	59	16	75
	Salle de classe	90	38	128	27	3	30	117	41	158
	Groupe pédagogique	103	41	144	31	3	34	134	44	178
Nombre d'élèves	Garçon	1360	587	1947	308	49	357	1668	636	2304
	Fille	1385	567	1952	296	46	342	1681	613	2294
	Total	2745	1154	3899	604	95	699	3349	1249	4598
	%fille	50,5	49,1	50,1	49,0	48,4	48,9	50,2	49,1	49,9
Nombre d'enseignants	Homme	2	4	6	1	0	1	3	4	7
	Femme	117	43	160	29	3	32	146	46	192
	Total	119	47	166	30	3	33	149	50	199
	% Femme	98,3	91,5	96,4	96,7	100,0	97,0	98,0	92,0	96,5

Annexe 9.2 : Évolution des statistiques du niveau préscolaire de la région

RUBRIQUES		2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Nombre d'établissements	Public	23	27	34	46	55	59
	Privé	11	13	15	16	19	16
	Communautés	0	1	1	0	0	0
	Total	34	41	50	62	74	75
Nombre d'élèves	Garçon	1507	1585	2042	2220	2396	2304
	Fille	1387	1519	1931	2098	2313	2294
	Total	2894	3104	3973	4318	4709	4598
Nombre d'enseignants	Homme	1	1	0	0	1	7
	Femme	91	105	141	148	175	192
	Total	92	106	141	148	176	199

Annexe 9.3 : Répartition des structures d'accueil selon le nombre d'élèves et enseignants

Départements	Statut	Écoles	Salle de classe	Élèves			Enseignants		
				Garçons	Filles	Total	Hommes	Femmes	Total
SAN-PÉDRO	Public	342	1896	42886	40289	83175	1196	740	1936
	Privé	81	513	11787	11444	23231	335	190	525
	Communautaire	27	85	1486	1212	2698	62	16	78
	Total	450	2494	56159	52945	109104	1593	946	2539
TABOU	Public	110	599	13642	12579	26221	503	85	588
	Privé	8	40	693	727	1420	27	12	39
	Communautaire	47	125	2342	1770	4112	98	19	117
	Total	165	764	16677	15076	31753	628	116	744
Ensemble région	Public	452	2495	56528	52868	109396	1699	825	2524
	Privé	89	553	12480	12171	24651	362	202	564
	Communautaire	74	210	3828	2982	6810	160	35	195
	Total	615	3258	72836	68021	140857	2221	1062	3283

Source : *DREN San-Pédro /Annuaire Statistique régionale de San-Pédro*

Annexe 9.4 : Répartition par niveau d'étude des élèves, enseignants et structures d'accueil

NIVEAU PRIMAIRE		Année 2018		
		San - Pédro	Tabou	Ensemble Région
CP1	Classes	384	126	510
	Élèves	20739	6766	27505
	Enseignants	464	171	635
CP2	Classes	432	156	588
	Élèves	19522	6715	26237
	Enseignants	452	163	615
CE1	Classes	364	121	485
	Élèves	18942	5760	24702
	Enseignants	444	143	587
CE2	Classes	417	510143	560
	Élèves	17632	5620	23252
	Enseignants	432	151	583
CM1	Classes	325	104	429
	Élèves	14898	3995	18893
	Enseignants	410	135	545

CM2	Classes	406	132	538
	Élèves	14215	4002	18217
	Enseignants	404	125	529
TOTAL	Classes	2328	782	3110
	Élèves	105948	32900	138848
	Enseignants	2453	794	3247

Source : *DREN San-Pédro /Annuaire Statistique régionale de San-Pédro*

Annexe 9.5 : Répartition des structures d'accueil par élèves, enseignants du niveau secondaire général en 2019

Départements	Statut	Écoles	Salle de classe	Élèves			Enseignants		
				Garçons	Filles	Total	Hommes	Femmes	Total
SAN-PÉDRO	Privé	36	582	17997	13970	31967	829	114	943
	Public	8	211	13269	9950	23219	368	60	428
	Total	44	793	31266	23920	55186	1197	174	1371
TABOU	Privé	6	59	1780	1198	2978	109	11	120
	Public	2	56	3849	2729	6578	89	8	97
	Total	8	115	5629	3927	9556	198	19	217
Ensemble Région	Privé	42	641	19777	15168	34945	938	125	1063
	Public	10	267	17118	12679	29797	457	68	525
	Total	52	908	36895	27847	64742	1395	193	1588

Source : *DREN San-Pédro /Annuaire Statistique régionale de San-Pédro*

Annexe 9.6 : Répartition par département des élèves, enseignants et structures d'accueil du niveau Secondaire Technique en 2019

Départements	Statut	Écoles	Salle de classe	Élèves			Enseignants		
				Garçons	Filles	Total	Hommes	Femmes	Total
SAN-PÉDRO	Privé	6	52	755	790	1545	101	12	113
	Public	1	14	515	70	585	46	6	52
	Total	7	66	1270	860	2130	147	18	165
TABOU	Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
	Public	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0
Ensemble Région	Privé	6	52	755	790	1545	101	12	113
	Public	1	14	515	70	585	46	6	52
	Total	7	66	1270	860	2130	147	18	165

Source : *DR Enseignement Technique et formation professionnelle–Année 2019*

Annexe 9.7 : Répartition des élèves, enseignants selon le type de formation

Niveau Secondaire Technique		San-Pédro	Tabou	Ensemble Région
BEP	Classes	2	-	2
	Élèves	3	-	3
	Enseignants	10	-	10
BT	Classes	14	-	14
	Élèves	585	-	585
	Enseignants	52	-	52
AB	Classes	14	-	14
	Élèves	434	-	434
	Enseignants	32	-	32
G1	Classes	12	-	12
	Élèves	205	-	205
	Enseignants	45	-	45
G2	Classes	16	-	16
	Élèves	599	-	599
	Enseignants	67	-	67

Source : *DR Enseignement Technique et formation professionnelle–Année 2018*

Annexe 9.8 : Indicateurs statistiques du préscolaire de la région en 2019

Indicateurs	San-Pédro			Tabou			Ensemble de la région		
	Public	Privé	Total	Public	Privé	Total	Public	Privé	Total
Ratio élève/salle de classe	30,50	30,37	30,46	22,37	31,67	23,30	28,62	30,46	29,10
Ratio élève/groupe pédagogique	26,65	28,15	27,08	19,48	31,67	20,56	24,99	28,39	25,83
Ratio salle de classe/groupe pédagogique	0,87	0,93	0,89	0,87	1,00	0,88	0,87	0,93	0,89
Ratio élèves/enseignant	23,07	24,55	23,49	20,13	31,67	21,18	22,48	24,98	23,11

Source : *DREN San-Pédro*

Annexe 9.9: Évolution des admis aux examens du CEPE, BEPC, Baccalauréat de la région

RUBRIQUES		2014	2015	2016	2017	2018
CEPE	effectif	13281	13815	15297	17323	19196
	Admis	10718	11688	12694	14396	15824
	%Admis	80,7 %	84,6 %	83,0 %	83,1 %	82,43 %
BEPC	effectif	5816	6816	7966	9784	10684
	Admis	3922	3976	4514	6444	5893
	%Admis	67,4 %	58,3 %	56,7 %	65,9 %	55,16 %
BACCALAURÉAT	effectif	3912	4302	4708	5308	5781
	Admis	1370	1614	1854	2273	2232
	%Admis	35,0 %	37,5 %	39,4 %	42,8 %	38,61 %

Source : *DREN San-Pédro*

Annexe 10 : Consommation d'électricité et nombre d'abonnés de la CIE par type

CONSOMMATION ET NOMBRE D'ABONNÉS		Départements		Total
		San-Pédro	Tabou	
CONSOMMATION	BASSE TENSION	66 928 795	5 489 749	72 418 544
	- Domestique	44 240 784	3167280	47 408 064
	- Professionnel	18 490 842	1493520	19 984 362
	- Éclairage public	4 197 169	828949	5 026 118
	MOYENNE TENSION	142 698 441	1830518	144 528 959
	- Privé	60 914 136	4140457	65 054 593
	- Administration	5 723 498	1213152	6 936 650
	- E.P.I.C.	197 673	101313	298 986
	- E.P.A.	36 049	0	36 049
	- Commune / Collectivités locales	52 968	30754	83 722
NOMBRE D'ABONNÉS	BASSE TENSION	22274	3227	25 501
	- Domestique	18804	2711	21 515
	- Professionnel	3328	479	3 807
	- Éclairage public	142	37	179
	- Foyer éclairage public	5302	1726	7 028

Source : *DR CIE /2018*

Annexe 11 : Production et consommation d'eau potable SODECI

RUBRIQUES	Année 2018			Année 2019		
	San-Pédro	Tabou	Total	San-Pédro	Tabou	Total
Production (m^3)	3 658 916	383 045	4 041 961	3 833 387	401 310	4 234 697
Consommation (m^3)	3 350 635	282 821	3 633 456	3 457 449	289 994	3 747 443
Nombre d'abonnés	17 703	2 046	19 749	18 432	2 184	20 616
Localités desservies en eau	San-Pédro, Grand-Béréby , Adjaméné	Tabou	4	San-Pédro, Grand-Béréby , Adjaméné	Tabou, Ombloké, Hiopodioké, Douopo, Séréké, Blédiéké, Douké	10
Branchements factures	20 376	2 456	22 832	21 341	2 609	23 950

Source : *DR SODECI*

Annexe 12 : Indicateurs de la vulnérabilité

Annexe 12.1 : Enfants vulnérables suivis et réintégrés par type de vulnérabilité

Types de suivi	San-Pédro
Réintégration familiale	5
Placement (familles, institutions, établissements)	1
Prises en charge scolaires	24
Total	30

Annexe 12.2: Personnes vulnérables par types de prises en charge selon le Département

Prises en charge (pec)	San-Pédro
Psychosociale	96
Médicale	54
Juridique	49
Alimentaire	12
Alphabétisation	0
Total	211

Source : *DR Protection sociale*

Annexe 12.3 : Type de vulnérabilité des enfants selon le Département

Types de vulnérabilité	San-Pédro
Enfants abandonnés	2
Enfants égarés	3
Enfants cas sociaux	6
Enfants victimes d'abus de tout genre	9
Filles victimes de viols	14
Total	34

Source : *DR Protection sociale*

Annexe 12.4 : Personnes vulnérables par type de violence selon le Département

Vulnérabilités	San-Pédro
Personne vulnérable (PV) au VIH	3361
Jeunes filles-mères	6
Violences psychologiques	15
Violences physiques	31
Viols	26
Cas d'excision	1
Femmes victimes d'abandon	11
Personnes handicapées	-
Cas sociaux	20
Total	3471

Source : *DR Protection sociale*

Article 13 : Évolution des principaux types d'infractions traitées par la gendarmerie

Types d'infractions		2014	2015	2016	2017	2018
Atteinte aux biens	Vols et recel	454	430	484	502	523
	Escroqueries et filouteries	183	151	172	222	193
	Abus de confiance et faux	358	269	323	320	363
	Incendies volontaires	8	21	15	13	11
	Vols avec port d'arme à feu et agressions dans les taxis	199	143	152	79	110
	Braquages de domiciles et de commerce	119	110	138	47	68
	Cambriolage	148	164	180	181	201
	Vols de véhicules	41	5	4	8	15
	Blanchiment d'argent	23	2	5	0	2
Atteinte corporelle	Homicides volontaires	39	32	26	47	45
	Coups et blessures volontaires	337	310	250	281	237
	Morts-blessures accidentelles, suicides	98	101	163	104	136
Atteinte aux mœurs	Viols	78	50	55	56	60
	Autres atteintes aux mœurs	5	4	1	2	12
	Outrage	0	0	0	0	0
Autre infraction	Activité de coupeur de route	37	20	9	19	32

Source : *Légion de gendarmerie de San-Pédro*

Annexe 14 : Surfaces cultivées selon les spéculations

Cultures	Données	2018			2019			2020			2021		
		San-pédro	Tabou	Total	San-pédro	Tabou	Total	San-pédro	Tabou	Total	San-pédro	Tabou	Total
Cacao	**Nombre exploitants**	78.713	42.917	121.630	78.398	43.155	121.533	76.542	41.263	117.805	77.569	40.289	117.858
	Superficie (ha)	314.850	171.666	486.516	313.593	172.618	486.211	312.241	173.130	485.371	316.258	172.654	488.912
	Production (tonnes)	129.876	70.812	200.688	129.357	71.205	200.562	145.973	80.938	226.911	132.056	78.870	210.926
Huile de palme	**Nombre exploitants**	1.421	1.642	3.063	1.320	1.589	2.909	1.582	1.654	3.236	1.478	1.701	3.179
	Superficie (ha)	12.434	55.854	68.288	14.693	58.329	73.022	8.723	46.211	54.934	10.250	52.313	62.563
	Production (tonnes)	152.750	320.352	473.102	176.177	374.661	551.435	17.053	90.343	107.396	22.548	101.459	124.007
Hévéa	**Nombre exploitants**	-	-	0	-		0			0			
	Superficie (ha)	-	-	0	131.031	15.928	146.959	59.578	9.687	69.265	72.365	11.256	83.621
	Production (tonnes)	102.110	7.077	109.187	374.998	15.006	390.004	116.745	18.938	135.413	205.148	16.982	222.130
Banane plantain	**Nombre exploitants**	2.156	0	2.156	1741	0	1741	2.094	0	2.094	2.103	0	2.103
	Superficie (ha)	3.234	0	3.234	2.611	0	2.611	2.390	327	2.717	2.456	0	2.456
	Production (tonnes)	21.021	0	21.021	19.972	0	19.972	15.535	2.126	17.611	17.486	0	17.486
Manioc	**Nombre exploitants**	4.727	3.939	8.666	4.948	4.537	9.485	4.852	3.802	8.654	4.931	3.792	8.723
	Superficie (ha)	5.200	4.333	9.533	5.443	4.990	10.433	5.890	5.224	11.114	5.321	5.012	10.333
	Production (tonnes)	78.000	65.000	143.000	81.645	74.855	156.500	88.350	78.365	166.715	85.647	76.598	162.245
	Nombre exploitants	265	3.207	3.472	281	3.368	3.649	274	3.159	3.433	260	3.425	3.685

Riz pluvial	**Superficie (ha)**	185	2.245	2.430	197	2.357	2.554	206	2.428	2.634	201	2.457	2.658
	Production (tonnes)	278	3.368	3.646	295	3.536	3.831	309	3.642	3.951	302	3.898	4.200
Riz inondé (irrigué)	**Nombre exploitants**	10.883	7.509	18.392	16.907	8.132	25.039	14.982	7.965	22.947	15.987	7.589	23.576
	Superficie (ha)	8.162	5.632	13.794	12.680	6.099	18.779	14.176	7.547	21.723	21.723	13.256	20.213
	Production (tonnes)	26.118	18.022	44.140	40.577	19.517	60.094	45.363	24.149	69.512	42.321	21.874	64.195
Maïs	**Nombre exploitants**	7.622	7.087	14.709	6.777	7.256	14.033	6.842	7.156	13.998	7.548	7.321	14.869
	Superficie (ha)	5.580	6.153	11.733	4.962	7.296	12.258	9.550	8.600	18.150	6.253	8.251	14.504
	Production (tonnes)	7.812	8.615	16.427	6.946	10.214	17.160	13.370	12.040	25.410	10.631	11.985	22.346

Source *: Direction Régionale de l'Agriculture de San-Pédro*

Annexe 15 : Indicateurs de l'artisanat

Annexe 15.1 : Artisans selon la nationalité et le sexe en 2018

Nationalité		**Départements**		**Total Région**
		San-Pédro	**Tabou**	
Ivoiriens	Homme	5000	1900	6900
	Femme	2000	450	2450
	Sous Total	7000	2350	9350
Non ivoirien	Homme	2500	750	3250
	Femme	500	300	800
	Sous Total	3000	1050	4050
Total Département	Homme	7500	2650	10150
	Femme	2500	750	3250
	Total	10000	3400	13400
Pourcentage (%)		75 %	25 %	100 %

Annexe 15.2 : Artisans par secteur d'activités

Secteur d'activité	**Départements**		Total Région
	San-Pédro	Tabou	
Bâtiment	875	500	1375
Métaux mécaniques	5000	490	5490
Bois	777	450	1227
Textile/Habillement/Cuir/Peaux	1125	951	2076
Hygiène/Alimentation/Service	680	599	1279
Artisanat d'art	572	60	632
Électronique/Froid	971	350	1321
Total Département	10000	3400	13400

Annexe 15.3 : Artisans par secteur d'activité selon le sexe

Secteur d'activité	Artisans		Total	Proportion (%)
	Hommes	Femme		
Bâtiment	1375	0	1375	10 %
Métaux mécaniques	5490	0	5490	41 %
Bois	1227	0	1227	9 %
Textile/Habillement/Cuir/Peaux	1221	859	2080	16 %
Hygiène/Alimentation/Service	500	779	1279	10 %
Artisanat d'art	530	102	632	5 %
Électronique/Froid	1321	0	1321	10 %
Total	11664	1736	13400	100 %
Proportion (%)	87 %	13 %	100 %	

Annexe 16 : Indicateurs de l'élevage

Annexe 16.1: Evolution des effectifs du cheptel par élevage dans la Région

Type d'élevage	Nombre de têtes					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bovin	3249	2225	2134	2730	1267	1387
Ovin	2269	2226	2693	2472	3676	3870
Caprin		270	152	327		247
Porcin	328	328	1181	1833	2100	1782
Volaille traditionnelle	13190	15431	21936	22049	22802	24100
Volaille moderne	37148	70693	61789	89705	97611	113370

Source : *DR Ressources animales et halieutiques, (2014 – 2019)*

Annexe 16.2: Statistiques de l'élevage par type selon le département

ESPÈCES		Année 2018			Année 2019		
		SAN-PÉDRO	TABOU	Ensemble région	SAN-PÉDRO	TABOU	Ensemble région
BOVINS	Nombre d'éleveurs	17	27	44	25	29	54
	Nombre d'élevages	17	27	44	25	29	54
	Effectif d'animaux	327	940	1267	525	862	1387
	Cheptel	327	940	1267	525	862	1387
OVINS + CAPRINS	Nombre d'éleveurs	92	176	268	112	0	112
	Nombre d'élevages	92	176	268	112	0	112
	Effectif d'animaux	1288	2388	3676	1492	0	1492
	Cheptel	1288	2388	3676	1492	0	1492
PORCINS	Nombre d'éleveurs	56	29	85	123	116	239
	Nombre d'élevages	56	29	85	123	116	239
	Effectif d'animaux	1271	829	2100	1067	2001	3068
	Cheptel	1271	829	2100	2067	2001	4068
VOLAILLE TRADITIONNELLE	Nombre d'éleveurs	107	576	683	127	463	590
	Nombre d'élevages	107	576	683	127	463	590
	Effectif d'animaux	4482	18320	22802	5650	18450	24100
	Cheptel	4482	18320	22802	5650	18450	24100

VOLAILLE MODERNE	Nombre d'éleveurs	66	60	126	105	18	123
	Nombre d'élevages	66	60	126	105	64	169
	Effectif d'animaux	65000	32611	97611	80006	33364	113370
	Cheptel	65000	32611	97611	80006	33364	113370

Source : *DR Ressources animales et halieutiques, 2021*

Annexe 16.3 : Abattages contrôlés par département

ESPÈCES ABATTUES		**Année 2018**			**Année 2019**		
		San-Pédro	**Tabou**	**Ensemble région**	**San-Pédro**	**Tabou**	**Ensemble région**
BOVINS	Nombre de têtes	6090	348	6438	6474	311	6785
	Poids viande net (Kg)	913500	57150	970650	971400	46650	1018050
Ovins	Nombre de têtes	1454	23	1477	1499	27	1526
	Poids viande net (Kg)	21810	259	22069	22485	405	22890
CAPRINS	Nombre de têtes	1048	31	1079	1179	24	1203
	Poids viande net (Kg)	15720	331	16051	17685	360	18045
PORCINS	Nombre de têtes	0	0	0	ND	ND	ND

Annexe 17 : Indicateurs des mines, énergies et hydrocarbures

Annexe 17.1: Existence des stations-service en 2018

STATIONS-SERVICES	**San-Pédro**	**Tabou**	**Ensemble région**
CORLAY	1	0	1
ESSENCI	1	1	2
KLENZI	1	0	1
OILIBYA	6	1	7
PUMA ENERGIE	1	0	1
PETROCI	2	0	2
PETRO-IVOIRE	3	0	3
SARA PETROLEUM	1	0	1
SHELL	9	0	9
SODEPCI	0	1	1
TOTAL	4	2	6
VINKO PETROLEUM	1	2	3
TOTAL STATIONS SERVICES	30	7	37

Source : *DR Pétrole, Énergie et énergies renouvelables*

Annexe 17.2: Évolution de la production minière dans le Département de San-Pédro

PRODUITS MINIERS		Volume	Département de San-Pédro			
			2016	2017	2018	2019
SABLE		en m3	62 589	63 065	36 421	43 132,66
GRAVIER (latéritique)		en m3				
GRANITE	SABLE (Diamètre ≤ 5mm)	(t)	14 986,22	44 322,64	258 182	50 132,38
	GRAVILLON (Diamètre ≥5mn)	(t)	105 653,68	244 517,82	-	198 198,04
TERRE DE REMBLAI		en m3	49 003	121 631	170 305	133 738

Source : *DR Mines et Énergies*

Annexe 17.3 : Consommation des produits pétroliers par département en 2018

Rubriques		San-Pédro	Tabou	Ensemble région
Consommation des produits pétroliers (en m3)	Butane	21 285	1 231	22 516
	Super	24 502	4 458	28 960
	Gasoil	37 772	6 344	44 116
	Pétrole	973	-	973

Source : *DR Pétrole, Énergie et énergies renouvelables*

Annexe 18 : Structure des Permis d'Exploitations Forestières (PEF) par type et le volume de bois exploités selon le département

Département		Permis d'Exploitations Forestières (PEF)			Volume de Bois Exploité (m3)
		PEF Attribués	PEF Autorisés	PEF en Activité	
Année 2018	San-Pédro	11	7	3	40000
	Tabou	4	4	1	7000
	Ensemble Région	15	11	4	47000
Année 2019	San-Pédro	8	2	2	8000
	Tabou	9	5	5	15000
	Ensemble Région	17	7	7	23000

Source : *DR Eaux et Forêts*

Annexe 19 : Indicateurs de la fonction publique

Annexe 19.1 : Effectif des agents de la fonction publique par département

Département	2015	2016	2017	2018	2019
San-Pédro	2521	2639	2785	2796	2863
Tabou	1202	1113	1042	1105	1093
Ensemble Région	3723	3752	3827	3901	3956

Source : *DR Fonction publique*

Annexe 19.2: Evolution de l'effectif des agents de la fonction publique par Direction régionale

Direction Régionale	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Direction Régionale Agriculture	42	43	42	42	45
Direction Fonction Publique	7	7	7	6	7
Direction Régionale de la Construction	5	6	6	6	6
Direction Régionale Commerce	20	22	22	23	24
Direction Régionale de la Culture et Francophonie	7	8	7	7	10
Direction Régionale des Eaux et Forêts	100	105	108	112	116
Direction Régionale des Douanes	180	185	190	196	198
Direction Régionale Jeunesse et Emploi jeune	2	2	8	8	8
Direction Régionale de l'Énergie et du Pétrole	10	10	10	10	10
Direction Régionale de la Santé	341	341	339	343	346
Direction Régionale des Sports	5	5	7	7	7
Direction Régionale du Tourisme et des Loisirs	10	10	10	13	13
Direction Régionale des Transports	3	6	6	6	6
Direction Régionale de l'Éducation Nationale	2456	2463	2504	2556	2567
Garde des sceaux, Ministère de la Justice	25	25	29	29	30
Ministère de l'Intérieur	73	71	72	72	74
Direction Régionale de la Protection Sociale	13	13	13	13	14
Direction Régionale du Travail	14	12	15	16	16
Direction Régionale du Plan et Développement	9	9	9	9	9
Direction Régionale du Budget	63	60	62	64	66
Direction Régionale Femme, Famille et Enfant	38	41	45	49	53
Direction Régionale Mine et Géologie	3	5	7	7	7
Direction Régionale de l'Environnement	14	18	18	20	21
Direction Régionale des Marchés Publics	5	5	7	7	7
Direction Régionale des Ressources Animales et Halieutiques	56	52	56	56	58
Circonscription Financière de San-Pédro	48	46	43	36	42
Direction Régionale des Impôts	74	76	79	80	84
Direction Régionale de la Construction	6	6	6	6	7
Direction Régionale de l'Hydraulique	4	5	5	6	6
Direction Régionale Enseignement Technique	90	95	95	96	99
TOTAL	3723	3752	3827	3901	3956

Source : *DR Fonction publique*

Annexe 20 : Récapitulatif des travaux en cours et achevé sur le domaine portuaire de San-Pédro

Zone	Désignation	Lot n°	État au 31/12/2019		État au 31/12/2020		État au 31/12/2021	
			Travaux	État	Travaux	État	Travaux	État
Zone 4	Groupe SAF CACAO	188	Construction d'une batterie de hangars de stockage de produits agricoles	En cours	Construction d'une batterie de hangars de stockage de produits agricoles	Achevé	Construction d'une batterie de hangars de stockage de produits agricoles	Achevé
	SHAZA TRANSIT	185	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
							Construction de magasins et bureau en vue de stockage	
	CCI BF	94	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
			Construction de clôture et guérite		Construction de clôture et guérite		Construction de clôture et guérite	
	TOUTON NEGOCE CI	91B	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
							Construction de magasins et bureau en vue de stockage	
	DISTRIBUTION SAKHO et FILS	90	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé
							Construction de magasins et bureau en vue de stockage de riz	
	PASP		Prolongement de la route (des chocolatiers)	En cours	Prolongement de la route (des chocolatiers)	En cours	Réalisation de la route d'accès au site de DSF en terre	En cours
			Réalisation de la route d'accès au site de DSF en terre		Réalisation de la route d'accès au site de DSF en terre	En cours	Étude préliminaires sur 330hectares	En cours
	État de CIV		Réhabilitation de la route des grumiers	En cours	Réhabilitation de la route des grumiers	En cours	Réhabilitation de la route des grumier	En cours
							Réhabilitation de la route principale d'accès à la ville de San-Pédro avec dédoublement du pont (ouvrage de franchissement sur la rivière San-Pédro)	En cours
							Création d'une zone économique et industrielle à San-Pédro	En cours
	OLAM OFI	208	-	-	-	-	Extension des installations de OLAM	Achevé
	OLAM OFI	185	-	-	-	-	Terrassement (Débroussaillage-Remblai) -	En cours
							Construction de clôture et guérite	

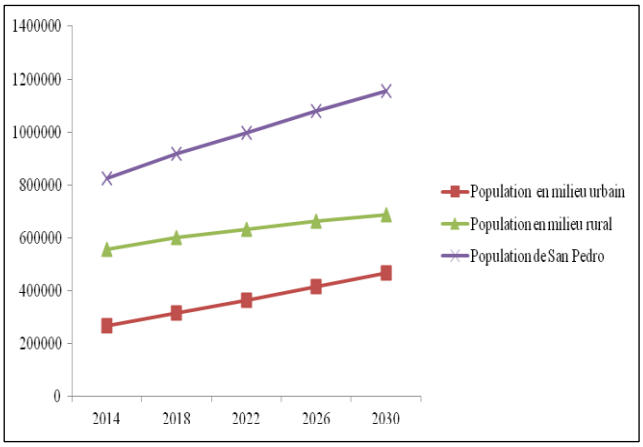
Zone 3	EMACI	80A	Terrassement (Débroussaillage-Remblai) -	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
			Construction de clôture et guérite		Construction de clôture et guérite		Construction de clôture et guérite	En cours
	TSR	80B	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
	NEGOCE FEVES DE VRIDI	75	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours
			Construction de clôture et guérite	En cours	Construction de clôture et guérite	En cours	Construction de clôture et guérite	En cours
	CHALOUB OUAYE	76	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé
			Construction de clôture et guérite	En cours	Construction de clôture et guérite	Achevé	Construction de clôture et guérite	Achevé
			Construction Entrepôts	En cours	Construction Entrepôts	Achevé	Construction Entrepôts	Achevé
	CI ENERGIES	77	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé	-	-	-	-
	VIP GLOBAL	78	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé reste construction	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé reste construction	Terrassement (Débroussaillage-Remblai)	Achevé
	SONAL	619	Construction de clôture et guérite	En cours	Construction de clôture et guérite –	En cours	Construction de clôture et guérite	Achevé
			–Construction Entrepôts	En cours	Construction Entrepôts	En cours	Construction Entrepôts	Achevé
	BAMBA LOGISTIQUE	621	terrassement (Débroussaillage – Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	Achevé
			Construction de clôture guérite		Construction de clôture et guérite			
	MEDLOG CI	61	-	-	-	-	Extension de la capacité de stockage avec la construction d'un magasin	Arrêté
	GMCI	56B	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	Arrêté	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	Arrêté
	BOLLORE AFRICA LOGISTIQUE	36	-	-	-	-	Construction d'une unité de traitement du vrac	Achevé
							Aménagement de la plateforme	Achevé
	CHALOUB OUDAYE	56A	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage- Déblai)	Arrêté
	CHALOUB OUDAYE	34	Terrassement (Débroussaillage-Déblai) -	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai)	En cours

			Construction		-Construction		Construction	En cours
Zone 2	TIPSP	10	Terrassement (Débroussaillage-	En cours	Terrassement (Débroussaillage-	En cours	Terrassement (Débroussaillage-Déblai et remblai)	Achevé
			Remblai) -Construction		Remblai) -Construction		Construction	Achevé
	GAZ IVOIRE	819	Terrassement (Débroussaillage-	En cours	Terrassement (Débroussaillage-	Achevé	Terrassement (Débroussaillage-Déblai et remblai)	Achevé
			Déblai-Remblai) -Construction	En cours	Déblai-Remblai) -Construction	Achevé	Construction	Achevé
	PAI	12A	-	-	-	-	Terrassement (Débroussaillage-Déblai et remblai)	En cours
							Construction	En cours

Source : *Port de San-Pédro*

Annexe 21: Tendances démographiques du Sud-ouest ivoirien

Annexe 21.1: Évolution anticipée de la population de la région de San-Pédro 2014 à 2030



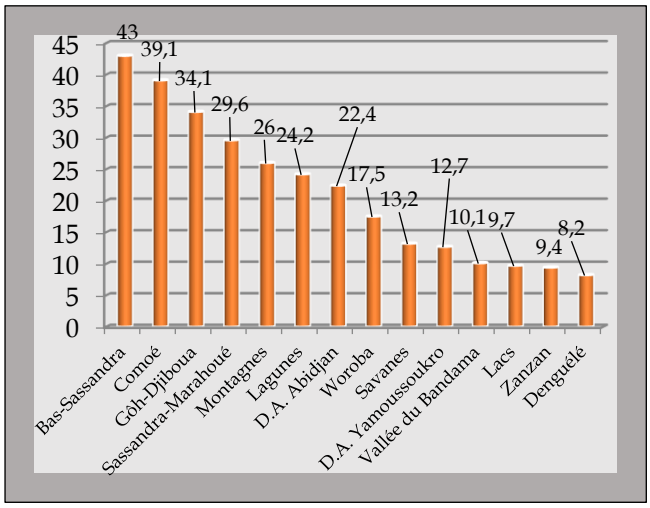
Source : *INS, RGPH 2014*

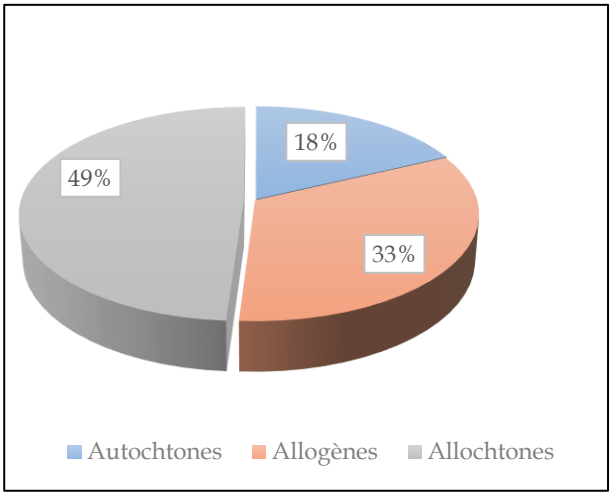
Annexe 21.2 : Taux d'urbanisation des sous-préfectures de la région

Départements	Sous-préfecture	Pop 2014	Pop 2021	Taux d'urbanisation en 2014
San-Pédro	Doba	123.530	95 246	26 %
	Dogbo	37.391	61 632	9 %
	Gabiadji	109.933	113 369	12 %
	Grand Béréby	98.686	129 340	23 %
	San-Pédro	261.616	390 654	93 %
Total San-Pédro		631.156	790 242	**37,4 %**
Tabou	Dapo Iboké	14.858	20 368	22 %
	Diamadioké	15.006	22 824	21 %
	Djouroutou	71.651	91 316	5 %
	Grabo	39.181	53 824	36 %
	Olodjo	15.824	19 429	22 %
	Tabou	38.990	62 719	27 %
Total Tabou		195.510	270 482	**16,7 %**
Total Région		826.666	1 060 724	**27,4 %**

Source : *Enquêtes de terrain AfricUrba-CI / GERAD/Phoenix, juin 2015*

Annexe 21. 3 : Proportions des populations selon le profil au Sud-ouest ivoirien





Annexe 21.4 : Part de la population étrangère dans la population totale du pays

Années	**Pop totale**	**Population non ivoirienne**	
		Nombre	Pourcentage (%)
1975	6 709 600	1 474 469	22,0
1988	10 815 694	3 039 037	28,1
1998	15 366 672	4 000 047	26,0
2014	22 671 331	5 491 972	24,2

Source : *RGPH 1975, 1988, 1998, 2014*

Table des matières

DEDICACE : ... 1

REMERCIEMENTS : ... 3

SOMMAIRE ... 6

INTRODUCTION GENERALE ... 13

LA LITTORALISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES : ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET FAIT D'ACTUALITE ... 14
POURQUOI UNE THESE SUR LA LITTORALISATION ? ... 15
POURQUOI LE CHOIX DU SUD-OUEST IVOIRIEN ? ... 16
PROBLEMATIQUE DE LA THESE ... 25
OBJECTIFS DE RECHERCHE ... 29
HYPOTHESES DE RECHERCHE ... 29
UNE THESE EN COTUTELLE REALISEE AU SEIN DE DEUX INSTITUTIONS DIFFERENTES ... 31
UN TRAVAIL DE RECHERCHE AYANT PERMIS UN REGROUPEMENT DES SAVOIRS FRANCO-IVOIRIENS ... 32
LES DIFFICULTES, LES CONTRAINTES ET LES LIMITES DE L'ETUDE ... 33
ORGANISATION ET STRUCTURE DE LA THESE ... 34

PARTIE 1 : LITTORALISATION ET URBANISATION DANS LA REGION DE SAN-PEDRO : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENTS SCIENTIFIQUES ... 37

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE ... 38

CHAPITRE 1 : *CADRE CONCEPTUEL, THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE LA THESE : PENSER LE RAPPORT ENTRE LITTORALISATION ET URBANISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES* ... 39

1.1 DEFINITION ET ANALYSE DES CONCEPTS OPERATOIRES ... 39
1.1.1 Le littoral : une notion ambiguë et complexe ... 39
1.1.2 Littoralisation : un double sens du terme ... 44
1.1.3 Urbanisation et urbanisation littorale : deux concepts concomitants ? ... 44
1.1.4 De la ville à la ville secondaire : essai d'une définition ... 45
1.1.5 Planification urbaine et planification territoriale : deux notions dissociables ? ... 47
1.2 LA GEOGRAPHIE HUMAINE DES LITTORAUX, UNE THEMATIQUE RECENTE POUR LES SCIENCES SOCIALES ... 49
1.2.1 La littoralisation dans les villes secondaires : émergence d'une problématique ... 49
1.2.2 Un sujet et objet d'étude complexe et au centre de multiples controverses ... 51
1.2.3 Une discipline qui impose une approche multi-scalaire et pluridisciplinaire ... 53
1.3 METHODOLOGIE DE LA THESE : UNE APPROCHE MIXTE CENTREE SUR LA TRILOGIE « SPATIALITE-SOCIALITE-TEMPORALITE ». 58
1.3.1 Une analyse documentaire comparative et théorico-conceptuelle ... 59
1.3.1.1 Une littérature sélective sur les villes littorales secondaires ... 59
1.3.1.2 Le recours à la théorie de la « complexité urbaine » pour analyser le fait urbain ... 60
1.3.2 Une enquête de terrain à la croisée de plusieurs angles de questionnements ... 62
1.3.2.1 L'angle de la « socialité » dans l'étude de la littoralisation ... 62
1.3.2.2 L'angle de la « temporalité » dans l'étude de la littoralisation ... 75
1.3.2.3 L'angle de la « spatialité » dans l'étude de la littoralisation ... 76
1.4 LECTURE DES CARACTERISTIQUES DE L'ESPACE LITTORAL ... 78
1.4.1 Le littoral : un espace diversifié, riche et complet ... 78
1.4.2 L'espace littoral : un milieu convoité et anthropisé ... 79
1.4.3 L'espace littoral ivoirien : Un site au cœur d'une forte migration de population ... 82
1.5 THEORISATION DE NOTRE CHAMP D'ETUDE : LA THEORIE DU SYSTEME URBAIN ... 83
1.5.1 Sous-système de l'urbanisation littorale ... 85
1.5.2 Sous-système de la ville littorale secondaire ... 86
1.5.3 Sous-système des acteurs littoraux ... 87

1.5.4 Sous-système de la gouvernance littorale 88
1.6 LA HIERARCHIE DES VILLES LITTORALES DU SUD-OUEST IVOIRIEN A PARTIR DE LA LOI RANG-TAILLE 89
1.6.1 Pourquoi la loi rang-taille pour étudier les villes littorales secondaires de la région de San-Pédro? 89
1.6.2 Applicabilité de la loi rang-taille à notre espace d'étude 91

CONCLUSION DU CHAPITRE 1 98

CHAPITRE 2 : *LITTORALISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES : UNE LECTURE COMPARATIVE ET ANALYTIQUE D'UN PROCESSUS COMPLEXE* 99

2.1 LITTORALISATION DANS LES VILLES SECONDAIRES A L'ERE DE LA MONDIALISATION 99
2.1.1 Un glissement territorial croissant vers les petites villes littorales à l'instar de la Côte d'Ivoire 100
2.1.2 Des déterminants de littoralisation propre à chaque territoire ? 105
2.1.3 Des formes de littoralisation variées et des modèles d'urbanisations différents 107
2.2 DES FACTEURS MULTIPLES DE LITTORALISATION AU SUD-OUEST IVOIRIEN 112
2.2.1 Les facteurs historiques : un héritage idéologique pro-migratoire de l'époque 112
2.2.2 Les facteurs économiques : l'essor du PASP et de l'activité agricole 113
2.2.3 Les facteurs sociopolitiques : Des migrations liées à des crises et guerres civiles 114
2.2.4 Les facteurs culturels : Les offres de loisirs et la recherche d'aménités 114
2.2.5 Les facteurs institutionnels : les opérations d'urbanisme et de logements 115
2.3 LES VILLES LITTORALES SECONDAIRES : DES HAUTS LIEUX D'INTEGRATION ET DE CONNEXION URBAINE 116
2.4 VERS UN DEFI DE LA RE-PLANIFICATION URBAINE DES VILLES LITTORALES SECONDAIRES ? 125
2.4.1 Quels effets de la littoralisation sur l'urbanisation des petites villes côtières ? 125
2.4.2 Des dysfonctionnements urbains, fruit d'un problème de gouvernance au Sud-ouest ? 128
2.5 LES POLITIQUES PUBLIQUES DANS LA GESTION DU LITTORAL : BILAN ET RESULTATS 132
2.6 QUELLES ACTIONS ET POLITIQUES POUR UNE GESTION DURABLE DES LITTORAUX ? 136
2.7 QUELS ACTEURS POUR UNE REGULATION DES LITTORAUX ? 139

CONCLUSION DU CHAPITRE 2 141

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE : 142

PARTIE 2 : DE LA GOUVERNANCE URBAINE A LA LITTORALISATION DES VILLES DU SUD-OUEST IVOIRIEN ... 143

INTRODUCTION DE LA SECONDE PARTIE 144

CHAPITRE 3 : *LE SUD-OUEST IVOIRIEN : QUAND LE JEU INSTITUTIONNEL PRODUIT DU TERRITOIRE ET ALIMENTE LA LITTORALISATION* 145

3.1 LA GOUVERNANCE AU SUD-OUEST IVOIRIEN : UN MOTEUR DE LA LITTORALISATION 145
3.1.1 Les acteurs de la gouvernance locale et les modes de gestion de la ville littorale 146
3.1.2 Un développement régional alimenté par les richesses du littoral 152
3.2 DE LA VILLE PROJET A LA VILLE VECUE : UN TERRITOIRE PENSE, PLANIFIE ET CONSTRUIT EN AMONT PAR LES POUVOIRS PUBLICS 157
3.2.1 L'ARSO et la planification territoriale du Sud-ouest ivoirien 157
3.2.2 Les caractéristiques de déploiement et les mécanismes de mise en œuvre de l'ARSO : Les acteurs, les financements et les investissements 161
3.2.3 Le bilan de l'ARSO : 40 ans après, un échec de la planification ? 163
3.2.4 Les déterminants d'un résultat mitigé 171
3.3 DE LA VILLE VECUE A LA VILLE PROJET : ENTRE RESULTAT MITIGE DE L'ARSO ET DEFI D'UNE RE-PLANIFICATION URBAINE 175
3.3.1 Les besoins prioritaires des populations et les piliers stratégiques pour un aménagement nouveau du Sud-ouest ivoirien 175

3.3.2 Les actions et perspectives envisagées pour développer le Sud-ouest ivoirien à l'horizon 2030 : Le plan stratégique de développement régional du Sud-Ouest (PSDR) 195
3.3.2.1 Une redynamisation des secteurs productifs de l'économie régionale 197
3.3.2.2 Un rehaussement des secteurs moins productifs 199
3.3.2.3 Renforcer l'aide sociale, les réseaux et les équipements de base 202

CONCLUSION DU CHAPITRE 3 210

CHAPITRE 4 : *FORMES DE LITTORALISATION AU SUD-OUEST IVOIRIEN : LECTURE DES SIGNATURES SOCIO-SPATIALES ET MARQUEURS TERRITORIAUX* 211

4.1 LES FORMES SOCIO-RESIDENTIELLES : DES ELEMENTS STRUCTURANTS DE LA LITTORALISATION 211
4.1.1 Des villes littorales en pleine évolution au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire 212
4.1.2 Des migrations étrangères de plus en plus orientées vers le littoral 214
4.1.3 Un territoire littoral en pleine urbanisation 215
4.1.4 L'attractivité du littoral et les acteurs de la littoralisation 219
4.1.4.1 Les acteurs de la migration littorale dans les villes 219
4.1.4.1.1 Une population dominée légèrement par les allochtones dans la ville de Tabou 222
4.1.4.1.2 Une population dominée à la fois par les autochtones et par les étrangers dans la ville de Grand-Béréby 223
4.1.4.1.3 Une population à dominance allochtone dans la ville de San-Pédro 224
4.1.4.2 Les facteurs de la littoralisation 225
4.1.4.2.1 Des migrations par contrainte à Tabou 225
4.1.4.2.2 La recherche de nouvelles opportunités à Grand-Béréby 226
4.1.4.2.3 La quête d'espaces économiques productifs et favorable à l'investissement à San-Pédro 227
4.1.4.3 Les phases de la migration 228
4.1.4.3.1 Tabou : des fortes migrations à partir de 1970 229
4.1.4.3.2 Grand-Béréby : des migrations de fortes ampleurs à partir de 2010 230
4.1.4.3.3 San-Pédro : des mouvements migratoires croissants depuis 2000 232
4.1.5 Les modes de territorialisation et les modèles de configuration urbaine 233
4.1.5.1 Les types d'habitat comme fruit des modes d'occupation des quartiers 234
4.1.5.1.1 Tabou : Un littoral des moyens standings 234
4.1.5.1.2 Grand-Béréby et San-Pédro : Des littoraux de la mixité urbaine 235
4.1.5.2 Des coûts des loyers qui sont conditionnés par la typologie des quartiers 238
4.1.5.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des coûts des loyers moins coûteux 238
4.1.5.2.2 San-Pédro : Des coûts de loyers très élevés à proximité du littoral 239
4.2 LES FORMES SOCIO-ECONOMIQUES COMME MAILLONS DE LA LITTORALISATION 240
4.2.1 Des espaces de diversités économiques 241
4.2.1.1 Une importance de la pêche et de l'agriculture littorale dans la ville de Tabou 243
4.2.1.2 Les activités halieutiques et les petits services comme activités dominantes à Grand-Béréby 245
4.2.1.3 Les activités informelles et la pêche comme activité importante à San-Pédro 246
4.2.2 Le profil sociodémographique des acteurs économiques dans les villes littorales 248
4.2.2.1 Des acteurs pour la plupart allochtones et allogènes à Tabou 249
4.2.2.2 Grand-Béréby : Des populations autochtones et allogènes 250
4.2.2.3 Une nette importance des allogènes à San-Pédro 251
4.2.3 Le choix des types d'activités pratiquées au littoral 252
4.2.3.1 À Tabou : des activités développées à partir des possibilités spatiales 253
4.2.3.2 À Grand-Béréby : des activités développées sur la facilité de les pratiquer 254
4.2.3.3 À San-Pédro : Les possibilités de gains comme aiguillon du choix des activités 255
4.2.4 Le choix de l'espace littoral pour l'exercice de ces activités économiques 256
4.2.4.1 À Tabou et à San-Pédro : des espaces choisis relativement à la clientèle présente 256
4.2.4.2 Des espaces économiques contraignants selon les actifs à Grand-Béréby 257
4.2.5 La nature, le type des activités économiques et les différents usages 258
4.2.5.1 La nature des activités dans l'espace littoral du Sud-ouest ivoirien 259
4.2.5.1.1 Tabou et Grand-Béréby : les littoraux de la mixité économique ? 259

4.2.5.1.2 San-Pédro : le littoral des activités multiples 261
4.2.5.2 Temporalité des activités et des pratiques économiques 263
4.2.5.2.1 À Tabou et Grand-Béréby : Une baisse de la littoralisation économique en 2010 263
4.2.5.2.2 San-Pédro : des pratiques économiques qui progressent à partir de 2000 264
4.2.6 Organisation et caractéristiques générales des activités économiques : de la production à la consommation 265
4.2.6.1 Grand-Béréby : Du littoral à l'arrière-pays 266
4.2.6.2 Tabou et San-Pédro: De l'arrière-pays au littoral 268
4.3 LES FORMES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS COMME TRAIT MARQUANT DE LA LITTORALISATION 271
4.3.1 Un tourisme littoral aux caractéristiques multiples 272
4.3.1.1 Les types de tourisme dans les différentes villes 272
4.3.1.2 Des types d'aménagements touristiques et des mécanismes d'attractions spécifiques 274
4.3.2 Un profil varié des touristes 277
4.3.2.1 Des touristes provenant de la sous-région et de l'espace frontalier à Tabou 277
4.3.2.2 Des touristes internationaux à Grand-Béréby 278
4.3.2.3 Des touristes venant à la fois de la sous-région et de l'Europe à San-Pédro 280
4.3.3 Les pratiques touristiques qui modèlent l'espace littoral 281
4.3.3.1 Les raisons du choix du site 281
4.3.3.1.1 Un tourisme motivé par les atouts naturels à Tabou et Grand-Béréby : la clarté et la beauté des plages 282
4.3.3.1.2 Un tourisme motivé par les politiques et aménagements touristiques à San-Pédro 283
4.3.3.2 Les activités pratiquées par les touristes dans la région de San-Pédro 284
4.3.3.2.1 Des activités de loisirs largement différenciées 284
4.3.3.2.2 Les consommations locales proposées à Tabou contre les spécialités d'origines des touristes à Grand-Béréby et San-Pédro 286
4.3.4 Temporalité de l'activité de loisirs : la durée de séjour des touristes 287
4.3.4.1 Tabou et Grand-Béréby : un tourisme au court séjour 287
4.3.4.2 San-Pédro : un tourisme au long séjour 288
4.4 LES FORMES INSTITUTIONNELLES DE LA LITTORALISATION : DES AIGUILLONS DE LA POLARISATION 289
4.4.1 Les politiques exogènes de littoralisation : la création de nouveaux corridors 291
4.4.2 Les politiques endogènes de la littoralisation : l'action publique en faveur de la connexion interurbaine et intra-urbaine 294

CONCLUSION DU CHAPITRE 4 299

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE 300

PARTIE 3 : URBANISATION DU SUD-OUEST IVOIRIEN : ENTRE DYNAMIQUES LITTORALES, REQUALIFICATIONS TERRITORIALES ET DEFIS D'UNE GESTION DURABLE 301

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE 302

CHAPITRE 5 : *MOBILITES, PRATIQUES URBAINES ET APPROPRIATIONS SOCIO-SPATIALES DES LITTORAUX AU SUD-OUEST IVOIRIEN* 303

5.1 LES TYPES DE MOBILITE OBSERVES DANS L'ESPACE LITTORAL : UNE DIVERSITE DE MOUVEMENTS DE POPULATIONS 303
5.2 LES MOBILITES RESIDENTIELLES : LE CHOIX DU LITTORAL COMME ESPACE D'HABITATION 304
5.2.1 Les déterminants de la mobilité résidentielle 306
5.2.1.1 La vue sur la mer comme principal motif des déménagements à Tabou et à San-Pédro 306
5.2.1.2 À Grand-Béréby : les nouvelles commodités comme mobile des déménagements 307
5.2.2 Temporalités de la mobilité résidentielle : les périodes et dates de déménagement 308
5.2.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des mobilités résidentielles qui ont évolué entre 2011 et 2015 309
5.2.2.2 San-Pédro : des mobilités résidentielles littorales en expansion à partir de 2015 309
5.2.3 Les caractéristiques de la mobilité résidentielle dans les villes 310
5.2.3.1 Les caractéristiques socio-économiques de la mobilité résidentielle 310
5.2.3.1.1 Le type de quartier avant et après le déménagement 311

5.2.3.1.2 Le type de logements avant et après le déménagement des ménages 312
5.2.3.1.3 Le statut des ménages avant et après déménagement 312
5.2.3.1.4 Le coût du loyer avant et après déménagement pour les locataires 313
5.2.3.1.5 Les commodités avant et après déménagement pour les propriétaires 314
5.2.3.2 Les caractéristiques spatiales de la mobilité résidentielle dans les villes littorales 315
5.2.3.2.1 Les densités des habitations avant et après 315
5.2.3.2.2 La distance au littoral avant et après déménagement 315
5.2.3.2.3 Les trajectoires de la mobilité résidentielle : Sens et direction des déménagements 316
5.2.3.2.3.1 Grand-Béréby et Tabou : des mobilités à double sens, à partir de / vers la mer 316
5.2.3.2.3.2 San-Pédro : une mobilité à sens unique, vers la mer 318
5.2.3.2.4 Les trajectoires de la mobilité résidentielle associées aux facteurs qui les président 319
5.2.4 Opinions des ménages sur la mobilité résidentielle au Sud-ouest ivoirien 321
5.3 LES MOBILITES PENDULAIRES DES MENAGES : LE CHOIX DU LITTORAL COMME TERRITOIRE DE VIE DU QUOTIDIEN 324
5.3.1 Le profil sociodémographique des populations présentes à la plage 326
5.3.1.1 Tabou : Une population jeune, allochtone et autochtone 327
5.3.1.2 Grand-Béréby : Une population jeune et allogène 328
5.3.1.3 San-Pédro : Une population hétérogène présente à la plage 328
5.3.2 La plage : un espace fortement pratiqué par les populations locales 329
5.3.2.1 Motifs des déplacements à destination du littoral 330
5.3.2.1.1 San-Pédro et Grand-Béréby : Les rencontres et les loisirs comme motifs de présence à la plage 330
5.3.2.1.2 Des mobilités littorales présidées par la baignade et les visites guidées à Tabou 330
5.3.2.2 Quartiers de résidence des populations en présence à la plage 331
5.3.2.2.1 Des populations issues des quartiers centraux et péricentraux Tabou et à San-Pédro 331
5.3.2.2.2 Des populations qui viennent des quartiers centraux et des villes avoisinantes à Grand-Béréby 333
5.3.3 Aspects temporels de la présence à la plage des populations 333
5.3.3.1 Fréquences de la présence des populations à la plage 334
5.3.3.2 Plages horaires de présence à la mer ou à la plage 335
5.3.4 Organisations des déplacements vers la plage 338
5.3.4.1 Les moyens de déplacement utilisés pour effectuer les mobilités domicile - plage 338
5.3.4.2 Durée du trajet plage – domicile ou domicile – plage 339
5.3.4.2.1 Tabou et Grand-Béréby : des trajets courts entre le domicile et la plage 339
5.3.4.2.2 San-Pédro : des trajets plutôt longs 340
5.3.5 Consommations, vécus et dépenses des acteurs à la plage 341
5.3.5.1 Le vécu des acteurs et les différentes consommations : des contrastes observés 341
5.3.5.2 Les dépenses des acteurs 343
5.3.6 Opinions et perceptions des populations présentes à la plage 344
5.4 LES MOBILITES TOURISTIQUES : LE CHOIX DU LITTORAL COMME ESPACE DE LOISIRS OU DE DETENTE 345
5.4.1 Aspects temporels de la mobilité touristique 346
5.4.1.1 Fréquences de la présence des touristes et plages horaires à la mer 346
5.4.1.2 Plages horaires de présence des touristes à la plage 347
5.4.2 Du domicile au littoral et du littoral au domicile : Quelle organisation ? 348
5.4.2.1 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la ville littorale 348
5.4.2.2 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la plage 349
5.4.2.3 Durée du trajet plage – domicile des touristes 350
5.4.3 Coûts et dépenses liés à la mobilité touristique 351
5.4.4 Vécus des touristes et rapport avec les acteurs en présence 352
5.4.5 Opinions et perceptions des touristes à la plage 353
5.5 LES MOBILITES ECONOMIQUES : LE CHOIX DU LITTORAL COMME ESPACE DE COMMERCE ET DE VENTE 354
5.5.1 Quartiers d'habitation des acteurs économiques 355
5.5.1.1 Tabou et Grand-Béréby : des actifs qui habitent les proximités de la mer 355
5.5.1.2 San-Pédro : des actifs qui habitent les quartiers éloignés de la plage 357

5.5.2 Aspects temporels de la mobilité économique 357
5.5.2.1 Fréquences de la présence des acteurs économiques à la plage 358
5.5.2.2 Plages horaires de présence à la plage 359
5.5.3 Organisations des déplacements vers la plage 360
5.5.3.1 Les moyens de déplacement utilisés pour rallier la plage : les transports en commun 360
5.5.3.2 Durée du trajet plage – domicile ou domicile – plage 360
5.5.4 Le fonctionnement des activités à la plage et le vécu des acteurs économiques 361
5.5.4.1 Possibilités de meilleurs gains selon l'heure de présence des différents acteurs 362
5.5.4.2 Coûts, dépenses et gains des acteurs économiques 364
5.5.5 Expériences et opinions des acteurs économiques 366
5.6 LES CONTRAINTES DE LA MOBILITE VERS LE LITTORAL 367
5.6.1 Les contraintes humaines de la mobilité en milieu littoral 368
5.6.2 Les contraintes naturelles de la mobilité en milieu littoral : l'érosion côtière 372
5.7 LES STRATEGIES ADOPTEES POUR FACILITER LA MOBILITE 373
5.8 PERCEPTIONS ET AMBITIONS DE SE RAPPROCHER DU LITTORAL 374

CONCLUSION DU CHAPITRE 5 375

CHAPITRE 6 : *LES EFFETS STRUCTURANTS DE LA LITTORALISATION SUR L'URBANISATION AU SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE : ENTRE RESTRUCTURATIONS SOCIO-SPATIALES ET PERSPECTIVES D'UNE GESTION DURABLE* 376

6.1 DE LA POLARISATION A L'URBANISATION : LES EFFETS POSITIFS DE LA LITTORALISATION 376
6.1.1 Une littoralisation évoluant par une augmentation des flux de mobilités urbaines 376
6.1.2 Une littoralisation au cœur du développement économique au regard des activités diverses et fortement productives 379
6.1.3 Une littoralisation polarisante autour du Port de San-Pédro 386
6.1.4 Une littoralisation qui se poursuit à la lumière de nombreux projets et perspectives de planification en cours 394
6.2 DE L'URBANISATION AU DEFI D'UN RENOUVEAU URBAIN : LES EFFETS NEFASTES DE LA LITTORALISATION 398
6.2.1 Des mutations urbanistiques qui expliquent une littoralisation non maîtrisée ? 398
6.2.2 Une littoralisation dangereuse : La mer comme source de conflits et de tensions 403
6.2.3 La pollution et la dégradation de l'espace urbain : une littoralisation à craindre ? 407

CONCLUSION DU CHAPITRE 6 413

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE 414

CONCLUSION GÉNÉRALE 416

1. UNE METHODOLOGIE NOUVELLE ET ADAPTEE AU CONTEXTE SOCIAL DU TERRITOIRE ETUDIE 416
2. QUE RETENIR DU RAPPORT ENTRE LITTORALISATION ET URBANISATION AU SUD-OUEST IVOIRIEN ? 417
3. VERS DE NOUVEAUX ENJEUX TERRITORIAUX AU SUD-OUEST IVOIRIEN 421
4. IL FAUT REPENSER LA GOUVERNANCE LOCALE EN MILIEU LITTORAL 423

BIBLIOGRAPHIE 424

TABLEAUX DES ILLUSTRATIONS 446

1- LISTE DES FIGURES 446

2- LISTE DES ENCADRES 446

3-LISTE DES GRAPHIQUES 447

4- LISTE DES TABLEAUX 448

5- LISTE DES PLANCHES 450

6- LISTE DES PHOTOGRAPHIES 450

7- LISTE DES CARTES 451

ANNEXES 453

Annexe 1 : Animation et activités académiques et scientifiques au cours de la thèse 454
Annexe 1.1 Répartition des activités menées pendant la thèse 454
Annexe 1.2 Mobilité et taux de présence dans les différents pays 454
Annexe 1.3 : Calendrier évolutif de la thèse 455
Annexe 1.4 : Différentes formations effectuées au cours de la thèse 459
Annexe 1.5 : Différents colloques et séminaires effectués au cours de la thèse 460
Annexe 1.6: Différentes activités pédagogiques et pratiques au cours de la thèse 460
Annexe 1.7 : Différents articles rédigés ou co-rédigés dans le cadre de la thèse 461
Annexe 2 : Questionnaires 462
Annexe 3 : Guide d'entretien auprès des acteurs locaux et pouvoirs publics 472
Annexe 4 : Différentes conventions et protocoles signés par la Côte d'Ivoire 480
Annexe 5 : Indicateurs de l'activité industrielle 481
Annexe 5.1 : Tableau du nombre des unités industrielles à San-Pédro la zone et le type 481
Annexe 5.2 : Répartition des unités industrielles par secteur d'activités 483
Annexe 6 : Effectifs des opérateurs économiques par département selon la nationalité 483
Annexe 7 : Indicateurs de l'activité touristique 483
Annexe 7.1 : Infrastructures culturelles et de loisirs 483
Annexe 7.2 : Quelques types de manifestations culturelles par département 484
Annexe 7.3 : Infrastructures culturelles et de loisirs 484
Annexe 7.4 : Répartition des lieux de restauration et de loisirs 484
Annexe 7.5 : Quelques types de manifestations culturelles par département 485
Annexe 7.6 : Infrastructures et organisations sportives par département 485
Annexe 7.7 : Quelques projets touristiques 486
Annexe 8 : Indicateurs de la santé 491
Annexe 8.1 : Répartition des infrastructures sanitaires publiques selon le département 491
Annexe 8.2 : Taux d'accès géographique par département 491
Annexe 8.3 : Répartition des pathologies fréquentes selon le département 491
Annexe 8.4 : Répartition du personnel médical et paramédical et des infrastructures sanitaires publiques 493
Annexe 8.5 : Ratio personnel/population par département 494
Annexe 8.6 : Répartition des actes sanitaires selon les départements 494
Annexe 9 : Indicateur de l'éducation 495
Annexe 9.1 : Statistiques du préscolaire de la région en 2019 495
Annexe 9.2 : Évolution des statistiques du niveau préscolaire de la région 495
Annexe 9.3 : Répartition des structures d'accueil selon le nombre d'élèves et enseignants 496
Annexe 9.4 : Répartition par niveau d'étude des élèves, enseignants et structures d'accueil 496
Annexe 9.5 : Répartition des structures d'accueil par élèves, enseignants du niveau secondaire général en 2019 497
Annexe 9.6 : Répartition par département des élèves, enseignants et structures d'accueil du niveau Secondaire Technique en 2019 497
Annexe 9.7 : Répartition des élèves, enseignants selon le type de formation 498
Annexe 9.8 : Indicateurs statistiques du préscolaire de la région en 2019 498
Annexe 9.9: Évolution des admis aux examens du CEPE, BEPC, Baccalauréat de la région 498
Annexe 10 : Consommation d'électricité et nombre d'abonnés de la CIE par type 499
Annexe 11 : Production et consommation d'eau potable SODECI 499
Annexe 12 : Indicateurs de la vulnérabilité 499
Annexe 12.1 : Enfants vulnérables suivis et réintégrés par type de vulnérabilité 499
Annexe 12.2: Personnes vulnérables par types de prises en charge selon le Département 500
Annexe 12.3 : Type de vulnérabilité des enfants selon le Département 500
Annexe 12.4 : Personnes vulnérables par type de violence selon le Département 500

Article 13 : Évolution des principaux types d'infractions traitées par la gendarmerie 501
Annexe 14 : Surfaces cultivées selon les spéculations 501
Annexe 15 : Indicateurs de l'artisanat 502
Annexe 15.1 : Artisans selon la nationalité et le sexe en 2018 502
Annexe 15.2 : Artisans par secteur d'activités 502
Annexe 15.3 : Artisans par secteur d'activité selon le sexe 503
Annexe 16 : Indicateurs de l'élevage 503
Annexe 16.1: Evolution des effectifs du cheptel par élevage dans la Région 503
Annexe 16.2: Statistiques de l'élevage par type selon le département 503
Annexe 16.3 : Abattages contrôlés par département 504
Annexe 17 : Indicateurs des mines, énergies et hydrocarbures 504
Annexe 17.1: Existence des stations-service en 2018 504
Annexe 17.2: Évolution de la production minière dans le Département de San-Pédro 505
Annexe 17.3 : Consommation des produits pétroliers par département en 2018 505
Annexe 18 : Structure des Permis d'Exploitations Forestières (PEF) par type et le volume de bois exploités selon le département 505
Annexe 19 : Indicateurs de la fonction publique 505
Annexe 19.1 : Effectif des agents de la fonction publique par département 505
Annexe 19.2: Evolution de l'effectif des agents de la fonction publique par Direction régionale 506
Annexe 20 : Récapitulatif des travaux en cours et achevé sur le domaine portuaire de San-Pédro 507
Annexe 21: Tendances démographiques du Sud-ouest ivoirien 510
Annexe 21.1: Évolution anticipée de la population de la région de San-Pédro 2014 à 2030 510
Annexe 21.2 : Taux d'urbanisation des sous-préfectures de la région 510
Annexe 21. 3 : Proportions des populations selon le profil au Sud-ouest ivoirien 511
Annexe 21.4 : Part de la population étrangère dans la population totale du pays 511
Table des matières 512

RESUME : 520

ABSTRACT: 521

Résumé :

Titre : Littoralisation et urbanisation au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Mots clés : Littoral, Littoralisation, Urbanisation, Planification, Aménagement, Sud-ouest, Côte d'Ivoire

Dans un contexte de forte littoralisation dans la région de San-Pédro, l'urbanisation des villes prend plusieurs formes, et elle est caractérisée par de nombreuses spécificités. À la lumière des forts déséquilibres existants entre les principales villes de cette zone littorale, malgré les politiques locales à l'œuvre et les projets de planification en cours, cette thèse s'intéresse aux effets de la littoralisation sur l'urbanisation, et tente de saisir le rapport existant entre ces deux phénomènes. Pour y parvenir, différentes approches méthodologiques ont été utilisées. Il s'agit notamment de la théorie du système urbain, de la méthode par grappe, du parcours commenté et de la méthode accidentelle. En interrogeant les formes de littoralisation, leur mode d'organisation et les dynamiques proprement littorales dans les villes de Tabou, Grand-Béréby et San-Pédro, différents résultats ont été obtenus. D'abord, la littoralisation dans la région de San-Pédro se structure autour des formes résidentielles, économiques, touristiques et institutionnelles. Ensuite, cette littoralisation s'organise à travers des mouvements migratoires continus ainsi que des mobilités résidentielles et pendulaires en direction ou à partir du littoral. Enfin, la multiplication des activités économiques, la création de nouveaux usages, l'évolution des pratiques de loisirs, les conflits d'usages, les problèmes de cohabitation, les dysfonctionnements écologiques sont les dynamiques observées sur différentes échelles dans la région de San-Pédro.

Abstract:

Title: Coastalization and urbanization in the Southwest of the Ivory Coast.

Keywords: Coastline, Coastalization, Urbanization, Planning, development, Southwest, Ivory Coast

In a context of strong coastline in the San-Pédro region, the urbanization of cities takes several forms, and it is characterized by many specificities. In light of the strong imbalances that exist between the main cities of this coastal area, despite the local policies at work and the planning projects underway, this thesis focuses on the effects of littoralization on urbanization, and attempts to grasp the relationship between these two phenomena. To achieve this, different methodological approaches were used. These include urban system theory, the cluster method, and the accidental method. By questioning the forms of littoralization, their mode of organization and the dynamics of the coastline in the cities of Tabou, Grand-Béréby and San-Pédro, various results were obtained. First of all, the coastline in the San-Pédro region is structured around residential, economic, touristic and institutional forms. Secondly, this littoralization is organized through continuous migratory movements as well as residential and commuting to or from the coast. Secondly, this littoralization is organized through continuous migratory movements as well as residential and commuting towards the coast. Finally, the multiplication of economic activities, the creation of new uses, the evolution of leisure practices, conflicts of use, and problems of cohabitation are the dynamics observed on different scales in the San-Pédro region.