

# LA « DEMARITIMISATION » DE LA VIE SOCIO ECONOMIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE GRAND-LAHOU (SUD DE LA COTE D'IVOIRE).

AKOU DON FRANCK VALÉRY LOBA

Enseignant chercheur, Maitre - Assistant

Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

Institut de Géographie Tropicale, valo226@yahoo.com

---

## RÉSUMÉ

Le présent article pose la problématique du développement du département de Grand-Lahou dans ses rapports avec son domaine littoral. Il s'interroge sur les déterminants ayant amorcé la "démaritimisation" de sa vie socioéconomique et le déclin de cette région.

Au plan méthodologique, une approche géo-historique fondée sur la recherche documentaire, la tenue d'entretiens et l'observation directe a été adoptée pour analyser la dynamique spatiale et économique de la ville et de sa région.

Il ressort de nos analyses que la "démaritimisation" de la vie socioéconomique du département de Grand-Lahou découle de la conjugaison de contingences historiques, politiques et environnementales. Cette baisse de l'influence de la mer sur le développement va s'accroître avec les difficultés de plus en plus manifestes des pouvoirs publics à soutenir les programmes d'investissements.

**Mots-clés :** Démaritimisation, développement, agro-industrie, littoral, Grand-Lahou.

## ABSTRACT

*This article raises the issue of the development department of Grand-Lahou in its relations with its coastal area. He wondered about the determinants having started the "demaritimisation" its socio-economic life and the decline of this region.*

*In terms of methodology, a geo-historical approach based on documentary research, holding interviews and direct observation was adopted to analyze the spatial and economic dynamics of the city and its region.*

*It is clear from our analysis that the "demaritimisation" of socio-economic life of the Grand Lahou department stems from a combination of historical contingencies, and environmental policies. The decline of the influence of the sea on the development will increase with the difficulties increasingly obvious public authorities to support public investment programs.*

**Keywords:** Demaritimisation, development, agro-industry, Littoral, Grand Lahou.

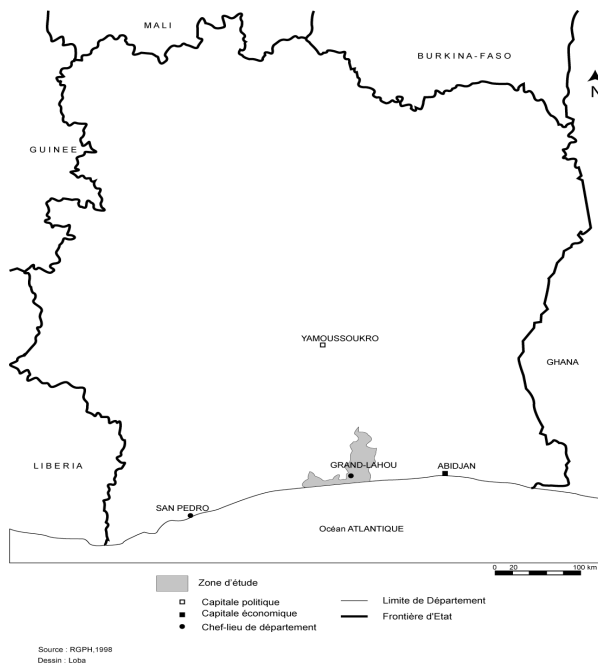
## INTRODUCTION

Dans le monde, la vie économique des régions littorales est marquée et soutenue par l'exploitation des innombrables ressources naturelles dont elles regorgent. Ces ressources sont les premières pourvoyeuses d'emploi et créatrices de richesses. Ce n'est donc pas un hasard si 9/10 de la population mondiale se trouve masser le long des littoraux (Verron, 2007).

En Côte d'Ivoire, le littoral joue aussi un rôle déterminant dans la structuration de la vie économique (Ministère de l'Environnement, 2003). Le pays bénéficie d'une face atlantique longue de 550 km abritant deux infrastructures majeures de développement que sont les ports des villes d'Abidjan

et de San Pedro. Ces deux plateformes portuaires coordonnent toute la logique de mise en valeur du territoire et contribuent au développement des échanges avec l'extérieur. Si leur fonctionnement est parvenu à faire du littoral un pôle de première importance dans le tissu économique national, force est de remarquer qu'il existe des inégalités et des disparités en termes de développement socioéconomique au sein de cet espace (Tapé, 2004). Au nombre des régions marquées par ces inégalités de développement sur la façade atlantique ivoirienne, le département de Grand-Lahou. Situé à équidistance (par rapport à son chef-lieu) des ports d'Abidjan et de San Pedro comme le montre la figure 1, Grand-Lahou et sa région sont confrontés à des problèmes d'ordre structurels tant dans les domaines économiques, sociaux et infrastructurels (figure 1).

Pourtant la région est une ancienne circonscription coloniale disposant d'un environnement riche marqué par d'importantes ressources naturelles. Kipré (1985) explique à ce propos que la région de Grand-Lahou était perçue par le colon comme une porte océane stratégique qu'elle se devait de contrôler. Les liaisons routières commerciales la reliant aux pays dida et baoulé plus au nord, participaient à donner à la région cette importance stratégique. Ainsi, on assistera dès 1890 à l'ouverture d'un poste de douane au niveau de l'embouchure du fleuve Bandama.



**Figure 1** : Localisation du département de Grand-Lahou

(Source : RGPH, 1998 ; Dessin : Loba)

Grand-Lahou acquiert ainsi l'image d'un centre économique portuaire actif possédant un vaste arrière-pays. L'économie de traite qui s'y déroulait était conduite et contrôlée par de puissantes firmes européennes (Verdier ; Vivarelli ; Dutheil de la Rochère ; la CFAO, et Lemenant). Progressivement la ville s'anima et laissa entrevoir la mise sur pied d'équipements adaptés au besoin de la colonisation. A partir de 1910 Grand-Lahou devient le principal port de la colonie de Côte d'Ivoire, après Grand-Bassam, et voit passer quatre fois plus de marchandises que celui de Sassandra alors première porte océane du littoral ouest (Aloko-N'Guessan, 1989). Paradoxalement de nos jours le département ne parvient pas à se hisser au rang des régions littorales les plus évoluées et prospères de la façade atlantique ivoirienne. Des symptômes du mal développement comme la vétusté des équipements et services de base, la baisse des activités économiques, la dégradation des cadres de vie y sont perceptibles tant en milieu urbain que rural (ministère de l'environnement 2003 a, 2003 b ; CAPDEL, 2006). On se demande alors pourquoi ce

recul dans la dynamique de développement? Nous fondons notre réflexion sur l'hypothèse stipulant que des contingences environnementales et historiques ont abouti à une «démарitimisation» de la vie socioéconomique qui a affaibli la dynamique de développement de la région de grand-Lahou.

Cette étude a été réalisée suivant une approche méthodologique géo-historique qui retrace la chronologie des faits majeurs marquant la dynamique socioéconomique de la ville et de sa région. Elle a nécessité la consultation de sources documentaires tant textuelles que cartographiques relatives à l'histoire, à l'économie et à la planification de la région. A cet effet des annuaires statistiques provenant des ministères de l'économie, du plan, de l'agriculture et des ressources animales ainsi que du BNEDT (ex-DGCTx) et de l'INS nous ont permis de mobiliser des données sur les investissements réalisés dans la région. Pour ce qui est des sources démographiques, les recensements de 1975, 1988 et 1998 ont été visités au travers des rapports contenant les données de synthèse et d'analyse de l'INS. Des ouvrages généraux sur l'histoire des villes côtières ont été consultés dans l'optique d'avoir des informations sur la genèse de la naissance de la ville. Pour ce qui est des sources cartographiques, les cartothèques de l'IGT et du CCT-BNETD nous ont fournis des cartes de base au 1/50000. Elles ont permis de localiser les emplacements de l'ancien et du nouveau site de la ville ainsi que le positionnement des unités agroindustrielles en fonctionnement dans la région. Les images *Google earth* ont servi de fonds pour illustrer les emplacements des sites de la ville comme le montre les figures contenues dans l'article.

Pour ce qui est de l'observation directe du champ d'étude, plusieurs visites à Grand-Lahou, d'octobre 2006 à septembre 2012 ont été nécessaires. Outre les visites guidées sur les sites à caractères historiques et économiques, nous avons eu des entretiens avec les autorités administratives (préfet et sous-préfet) et avec les élus locaux (mairie et conseil général). Les informations recueillies nous ont permis d'obtenir des informations sur la conduite des programmes de développement exécutés dans la région à partir des registres et d'annuaires statistiques.

La restitution des résultats de nos enquêtes s'est construite autour de trois axes. Le premier est relatif à l'impact de paramètres historiques et environnementaux. Dans cette première section nous montrons comment la conjugaison de contingences géophysiques et historiques ont amorcé le déclin de la vie marine à Grand-Lahou. Le second axe présente ce qui est une conséquence directe des contingences du premier axe, la reconversion de l'économie régionale sur des bases continentales agro industrielles. Enfin le troisième et dernier axe parle de la faiblesse des investissements publics dans le département en l'occurrence dans la partie côtière qui semble tombé dans l'oubli par les pouvoirs publics.

## **I- LE RÔLE DES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX ET HISTORIQUES DANS LA DÉCONSTRUCTION DE L'ÉCONOMIE MARITIME DANS LA RÉGION DE GRAND-LAHO.**

### **1- UNE VILLE BATIE SUR SITE PARTICULIEREMENT INSTABLE.**

La ville de Grand-Lahou fut pendant la colonisation le chef-lieu d'un cercle s'étendant dans un rayon d'environ 200km autour d'elle. C'est en 1890 que la France y installa sa première unité administrative en charge du commerce transatlantique avant d'y bâtir un port en 1910 (Kipré, 1985). L'une des difficultés à laquelle sera confronté Grand-Lahou, c'est l'étroitesse du cordon littoral sur lequel la ville a été bâtie par la puissance coloniale (voir figure 2). Ce site qui se trouve à quelques encablures de l'embouchure du fleuve Bandama, est coïncé entre l'océan atlantique et la lagune de Grand-Lahou. La nature du site laisse ainsi entrevoir sa vulnérabilité et son instabilité devant les constantes agressions marines. La ville n'était donc pas à l'abri de l'érosion côtière. La configuration du cordon littoral « Lahouen » est porteuse en elle-même en plusieurs endroits de risques et dommages que peuvent subir les établissements humains (Hauhouot et Robin, 1999). En effet, le site de Grand-Lahou subit de plein fouet les contrecoups de l'érosion marine qui a abouti au rétrécissement continu du cordon littoral sur lequel les colons l'ont bâti. Le

wharf de la ville qui coordonnait toutes les activités commerciales de la région fut menacé à plusieurs reprises. Peu après 1920, l'érosion de la côte ne cessait de progresser au point où les fréquentes transgressions marines obligeaient les populations

et l'administration a abandonné les bâtisses les plus proches du front de mer (Kipré, 1985 ; Tapé, 2004). Les autorités coloniales semblaient impuissantes devant la fragilité du trait de côte qui ralentissaient les activités portuaires.



**Figure 2** : Localisation sur la façade atlantique du site initial de la ville de Grand-Lahou (Google, 2014)

La présente illustration, indique l'emplacement de l'ancienne ville de Grand-Lahou sur le trait de côte atlantique.

## 2-L'EMERGENCE D'UN NOUVEAU POLE COTIER : ABIDJAN

Le chemin de fer est l'élément principal qui va révolutionner la vie économique de la colonie de Côte d'Ivoire. En 1912, l'ouverture d'une voie ferrée reliant Abidjan à Dimbokro au cœur du pays baoulé change la configuration du système de transport (Semi Bi, 1974). Des gares ferroviaires (dont entre autre Anyama, Agboville) se créent le long de cet axe et viennent concurrencer les pistes commerciales ouvertes dès les premières heures de la colonisation

(Kipré, 1985). Ce nouveau réseau de communication va exercer une forte attraction sur les régions agricoles au point de capter tous les flux de marchandises. Ainsi, Grand-Lahou va perdre le contrôle qu'il exerçait sur son arrière-pays dont les limites portaient de Dabou jusqu'aux portes du pays baoulé en passant par Divo et Lakota. Tous les échanges sont désormais détournés sur Abidjan qui devient le nouveau centre de redistribution des marchandises importées qui autrefois transitaient par le littoral Avikam et le pays Adjoukrou. Ce nouveau pôle commercial né de l'activité ferroviaire, va restreindre l'aire d'influence du port de Grand-Lahou. Cette situation va accélérer le déclin économique de Grand-Lahou et de son arrière-pays (Eboi, 1987). Désormais, toutes les principales

voies de communication, réseau routier y compris, se terminent sur le plateau central d'Abidjan qui devient ainsi progressivement le point névralgique de tout le système de communication de la colonie.

En 1950, Abidjan érigé en capitale de la colonie depuis 1934 est doté d'un port en eau profonde. Les performances de ce port feront de lui le poumon de l'économie de la colonie. Son importance fera supprimer tous les wharfs et les ports présents sur la côte. Grand-Bassam et Grand-Lahou en furent les principales victimes (Aloko-Nguessan, 1989).

L'influence d'Abidjan est grandissante et nettement perceptible à travers la diversité des activités économiques qui s'y développent. Abidjan devient ainsi le point de chute de tous les mouvements migratoires enclenchés depuis l'hinterland forestier et sahélien. Jusqu'au début des années 1960, toutes les grandes maisons de commerce métropolitain avaient délocalisés leurs entrepôts à Abidjan (Kipré, 1985 ; Aloko-Nguessan, 1989).

Le port a drainé vers Abidjan tous les espoirs de développement des villes côtières voisines faisant d'elles de simples centres administratifs. Le développement de la place portuaire d'Abidjan a irrémédiablement favorisé le déclin économique des villes jadis prospères de la zone côtière dont Grand-Lahou (Eboi, 1987).

## II- UNE RÉORGANISATION DE LA VIE SOCIOÉCONOMIQUE CONSACRÉE PAR LE DÉLAISSEMENT DES RESSOURCES MARITIMO-LAGUNAIRES.

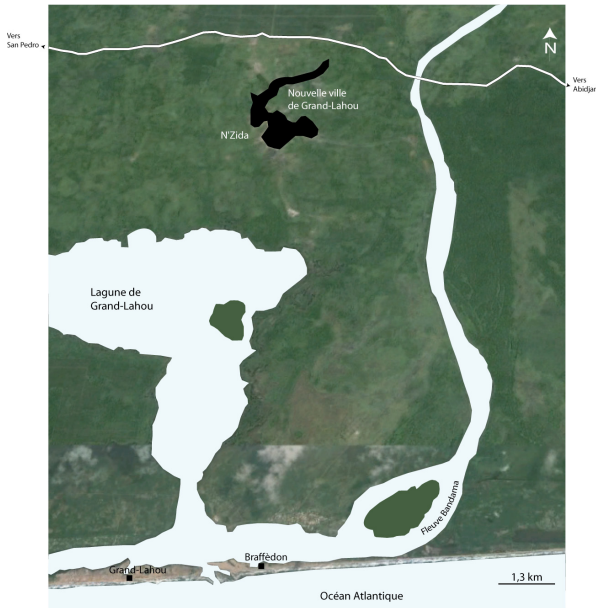
### 1-LA RELOCALISATION, DU FRONT DE MER A L'HINTERLAND FORESTIER

Devant la vulnérabilité de la façade maritime déjà longuement érodée depuis 1920 et l'incapacité de remédier à la progression des eaux sur le cordon littoral, le gouvernement envisagea peu après 1960 de délocaliser la capitale du pays Avikam (Kipré, 1985 ; Eboi, 1987). Déjà préoccupés par le déclin économique de la ville, les populations autochtones refusèrent d'abandonner la terre de leurs ancêtres et se montrèrent hostiles à un éventuel transfert de la ville. De nature pêcheurs, ils redoutaient une

installation sur les terres intérieures en plein cœur de la forêt dense qui borde le Bandama. Devant tant de réticence de la part des populations autochtones, le transfert de la ville à 4,5 km à l'est sur Braffédon fut ajourné. En plus rien ne garantissait que Braffédon battit sur un site quasi similaire à celui de Grand-Lahou ne connaîtrait le même sort dans un avenir proche.

Devant l'instance des pouvoirs publics, un consensus sera trouvé en 1975 et la ville est finalement délocalisée 18 km au nord à l'intérieur des terres (voir figure 3). Il a fallu à cet effet, déclasser près de 5000 hectares de la forêt classée de N'zida. Désormais Grand-Lahou est confronté à deux problèmes qui entravent son développement : la baisse des activités économiques et sa délocalisation. Les populations ont vu en un laps de temps très court disparaître tout ce qui fit la gloire de la ville. Il fallait donc repenser totalement l'infrastructure de la ville sur son nouveau site.





**Figure 3:** Localisation du nouveau site de la ville de Grand-Lahou (Google, 2014)

Cette représentation cartographique nous donne de voir la localisation de la nouvelle ville de Grand-Lahou à l'intérieur des terres sur le site de la forêt de N'zida.

## 2- LE RECUL DE L'ECONOMIE HALIEUTIQUE

Grand-Lahou et sa région bénéficient d'atouts naturels la prédisposant au développement de la pêche et de la production halieutique. Il s'agit principalement de l'océan Atlantique, de la lagune de Grand-Lahou, et du fleuve Bandama. Grand-Lahou figure au rang des 4 principaux centres de pêche de Côte d'Ivoire avec Adiaké, San-Pédro et Sassandra. Environ 85% du produit de la pêche sont vendus à Abidjan à Dabou et à Divo (CAPDEL, 2006). La pêche lagunaire de loin la plus pratiquée se déroule sur près de 190 km<sup>2</sup> dans 3 principales zones : Lahou-plage, Tioko et Ebounou. Notons que Tioko représente 62,82% des prises, Ebounou 27,05% et Lahou-plage 10,8%. En dehors des eaux lagunaires d'importantes prises sont opérées dans le Bandama et en haute mer (DPH Grand-Lahou, 2005 ; CAPDEL, 2006).

Nonobstant ce potentiel, le secteur de la pêche est en chute libre et n'est plus depuis plusieurs décennies la première source de création de richesses et de

revenus dans le département quoique représentant 60% des activités économiques (Loba, 2008).

L'activité est faiblement encadrée et les acteurs du secteur ne bénéficient pas de subvention pouvant aider à la relancer et à la modernisation du secteur. Dans l'ensemble, les méthodes de pêches n'ont guère évolué et demeurent encore artisanales. Les embarcations modernisées sont en nombre insuffisant et ce, en dépit de l'ouverture de l'école de pêche à Grand-Lahou qui devrait être une opportunité pour l'amélioration des capacités de production. Le secteur de la pêche apparaît comme une activité informelle et peu organisée. Cette situation est un corollaire immédiat de la vulnérabilité du cordon littoral de Lahou et de la délocalisation de la ville. En effet, les effets de l'érosion marine amorcé depuis la période coloniale a fait perdre à la région ses infrastructures et équipement de production halieutique. La délocalisation de la ville qui s'en est suivi a aussi fortement fragilisé l'activité contraignant les populations à se reconverter à d'autres activités (Eboi, 1987). Du fait de la faible rentabilité de l'activité et du manque de ressources, les populations autochtones à l'origine pêcheurs se détournent progressivement de cette activité. Ils pratiquent une pêche de subsistance généralement en solitaire dans de petites embarcations. Leur retrait a facilité l'insertion de non nationaux dans ce secteur. La présence des migrants est de plus en plus perceptible et ce depuis les années 1980. Les pêcheurs étrangers mieux organisés et plus professionnels représentent 33% des exploitants des eaux à Grand-Lahou (CAPDEL, 2006). Ils sont à plus de 90 % issus de l'espace CEDEAO. Les ghanéens sont majoritaires à Grand-Lahou. Ils y animent la pêche en mer, soit 20,62% des prises totales. Ils sont engagés par les propriétaires d'embarcation et constituent des équipes de plusieurs personnes pour pêcher (DPH-Grand-Lahou, 2005 ; CAPDEL, 2006).

## 3- EMERGENCE D'UNE ECONOMIE REGIONALE FONDEE SUR UNE FRAGILE AGRO-INDUSTRIE.

La promotion des cultures de spéculation dans la zone côtière découle de la volonté de l'état de Côte d'Ivoire peu après l'accession à l'indépendance de

développer et de diversifier les activités agricoles (Aloko, 1989 ; Tapé, 2004). En dehors du cacao déjà rependu, l'objectif était de développer sur le littoral la culture du palmier à huile, de l'hévéa et des oléagineux. Entre 1960 et 1970 d'importants investissements y ont été réalisés pour la construction d'unités agro industrielles (Tapé, 2004). Cette option politique privilégiait ainsi l'exploitation des ressources continentales au détriment des activités de production halieutique. En effet, depuis le déclin amorcé durant la période coloniale les activités maritimes n'y bénéficièrent plus de plans-programmes spéciaux de relance. Plutôt, Grand-Lahou et sa région vont être un champ d'expérimentation de projet de développement agricole notamment pour le palmier à huile. La SODEPALM créée en 1963 est la première structure étatique qui s'est vu confier l'exécution du plan palmier. Cette société d'Etat avait pour mission la mise en place des blocs agroindustriels (plantation et usines de pré traitement) et des plantations villageoises. Dès 1965, grâce à un financement du fonds européen de développement venu renforcer les ressources mobilisées par le BSIE (Budget Spécial d'Investissement et d'Equipement), le gouvernement procède à la mise en service des unités agroindustrielles de Yocoboué une localité située à une dizaine de kilomètre à l'ouest du site actuel de Grand-Lahou. Ces unités se composaient de plantations et d'usines. Elles procédaient à la transformation des produits, principalement à la fabrication de l'huile. La présence des huileries dans la région de Yocoboué, a favorisé la création de nombreuses plantations villageoises. On constate que dans un rayon de 20 km autour de l'usine se créaient tous azimuts une série de plantations villageoises qui ravitaillaient les unités de transformation en matières premières (Ministère de l'économie, 1976 ; Onsarnin, 1991).

Avec le transfert de la ville sur les terres intérieures en 1975, les exploitations de Yocoboué se sont rapprochées d'un centre de commandement administratif. Cette proximité de fait va impacter le développement de l'activité au point où les exploitations vont s'étendre jusque dans les terroirs de N'zida aux portes de la ville. Le fonctionnement de ces unités agro industrielles qui jette les bases d'une économie régionale fondée sur les cultures industrielles n'a pas été sans conséquence pour la

dynamique démographique et spatiale de la ville de Grand-Lahou et de sa périphérie.

Avec l'ouverture de « la côtière »<sup>1</sup> en 1992, le paysage agro-industrielle se densifie. Il se crée le long de l'axe Dabou- Grand-Lahou un chapelet d'exploitation détenu par des structures nouvelles comme la PHCI (qui dispose d'immenses surfaces de palmier à huile à Tiébiéssou à 15 km au nord-est de Grand-Lahou) et la SAPH chargé de la promotion et du développement de l'hévéa. Le développement des activités agroindustrielles a contribué au peuplement de l'espace par la création de nombreux campements et villages. Ainsi, en l'espace de 10 ans, pour la ville de Grand-Lahou, ce dynamisme agricole a fait d'elle le point de chute de nombreux travailleurs agricoles. La création des cités de Yocoboué-palminindustrie et Dioulabougou-palminindustrie au nord de la ville de Grand-Lahou l'atteste (Onsranin, 1991).

L'installation des services des structures étatiques en charge de coordonner et d'animer les activités des unités agro industrielles a contribué au dynamisme économique de la ville, dans ce sens qu'elles ont permis de faire émerger la fonction commerciale par les nombreux entrepôts et magasins de stockage qu'elles ont suscité. Ce qui contribua à renforcer le pouvoir de centralisation et de commandement de la ville sur sa périphérie rurale.

L'économie de plantation étant devenue la principale source de création de richesses, c'est elle désormais qui organise et structure toute la vie économique de la région. Par elle, les unités agro-industrielles ont dans le même temps augmenté le poids du centre urbain sur leur environnement rural. Les unités agroindustrielles apparaissent comme les leviers de la continentalisation de la vie socio-économique de Grand-Lahou et de sa région. Cette économie qui était sensée apportée un second souffle à la dynamique économique régionale ne va pas malheureusement produire tous les effets que les décideurs attendaient en termes d'amélioration du cadre de vie des populations et de relance du développement. En effet, la colonisation agricole que cette économie va susciter, a facilité la création de nombreux campements dont la croissance démographique a été spectaculaire. Nombreux

1- Route internationale reliant les ports de San Pedro et d'Abidjan.

parmi eux ont à ce titre été érigé en village (Diakité, 2004). Ainsi des localités comme Nandibo 1 et 2, PHCI, Katchekam, Djidjikro, toutes situées le long de la «côtière», sont devenues en moins d'une décennie des villages dotés d'écoles et de système d'adduction en eau alors qu'elles étaient auparavant dépourvus de tout. Le long de cet axe international, l'on constate la présence d'exploitations d'hévéa et de palmier à huile tenues par des sociétés. Plus au nord, en amont du fleuve Bandama, le constat est le même pour un certain nombre de localités autour desquelles des exploitations villageoises de cacao et des unités agroindustrielles spécialisées dans la production de l'huile de palme se sont développées. Sont concernées les localités de Tiébissou, Tamabo sud, Tamabo nord, Abouanou, Ahougnanfoutou, Godesso et Bacanda, pour ne citer que les plus importantes. Malheureusement avec la crise financière qu'a connue le secteur de l'agro-industrie au début des années 1980, les investissements sociaux promis par les entreprises et l'état à savoir les constructions d'écoles, de centre de santé et de résidence pour les travailleurs agricoles, n'ont été réalisés dans leur totalité. Devant la rapidité de la croissance de la population essentiellement due au développement des activités agroindustrielles, les besoins en services de base (santé, éducation et eau courante) se sont accrus (Onsrainin, 1991 ; Ministère de l'environnement, 2003 a; Diakité, 2004).

### **III- LA FAIBLESSE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS**

#### **1- DES INITIATIVES DE DEVELOPPEMENT TOURNEES VERS L'HINTERLAND AGRO INDUSTRIEL**

Du fait du développement des activités agro industriels dans l'hinterland forestier du département de Grand-Lahou, de nombreux investissements y ont été consentis.

Ils sont pour la plupart le fait des structures étatiques (FRAR et FIAU) et des collectivités décentralisées (marie et conseil général).

Les FIAU (Fonds d'Investissement en Aménagement Urbain) ont investi 495 060 000 f CFA entre 1993 et 2002. La municipalité a contribué à

hauteur de 114 002 000 F CFA soit (23,02 %) et le BSIE (Budget Spécial d'Investissement et d'Equipement de l'Etat de Côte d'Ivoire) à hauteur de 381 058 000 F CFA (76,9 %). La commune de Grand-Lahou a au total bénéficié de 18 projets majoritairement exécutés dans la ville et sa périphérie. Les FIAU ont fortement contribué à l'équipement du nouveau site de la ville. En effet, suite à la délocalisation, tout était à refaire et les populations à elles seules ne pouvaient à assumer l'entièreté de cette charge. A cet effet, avant l'avènement des FIAU, le site de la nouvelle ville avait bénéficié de financements du programme d'actions prioritaires (PAC). Ce programme fut une initiative de l'Etat de Côte d'Ivoire piloté par la DCGTx (Direction et Contrôle des Grands Travaux). Grand-Lahou avait à cet effet bénéficié d'une dotation de 175 millions F CFA en 1986. Cette dotation a été essentiellement consacrée à l'extension de l'habitat, de la voirie, des réseaux divers et de l'équipement des services de base. Le budget constitué par le PAC a été pris en compte par les programmes triennaux élaborés par la municipalité après 1990. Ces interventions des pouvoirs publics ont contribué à une meilleure structuration de la nouvelle ville et de son hinterland forestier encore enclavé (Onsrainin, 1991). Ces actions ont renforcé le pouvoir de commandement de la nouvelle ville sur sa périphérie septentrionale. A ce sujet plus de la moitié des 87 projets initiés par les FRAR (Fonds Régionaux d'Aménagement Rural) entre 1980 et 2002 visait cet objectif.

L'intérêt que portent le planificateur et les acteurs du développement local à la partie continentale du département relève du fait que l'agro-industrie et la culture du cacao sont devenues la première source de production de richesses (Loba, 2008). Ainsi, les activités découlant du domaine agricole sont devenues le moteur de l'économie urbaine de Grand-Lahou. Les entrepôts et les centres de stockage des produits agricoles qui essaient dans la ville, témoignent de cet état de fait.

#### **2- UN DOMAINE LITTORAL TOMBE DANS L'OUBLI**

Le département de Grand-Lahou connaît un retard et un faible niveau développement en termes d'équipements de base en occurrence sa bande maritimo-lagunaire délaissée depuis les affres de

l'érosion marine amorcée depuis 1920. Cette bande parait marginalisée et coupée de l'hinterland ou les dynamiques démographique et économique sont beaucoup plus perceptibles.

La majorité des villages littoraux sont seulement dotés d'école primaire pour la plupart ouvert pendant la période coloniale. Plus de 2/3 de ces localités ne bénéficient pas des services de centres de santé et n'ont pas accès à l'eau potable. Du fait de l'absence de ces infrastructures, il faut aller à pied ou utiliser un moyen de transports là où il en existe pour accéder aux zones où ces installations sanitaires et administratives sont disponibles. Le réseau routier dans cette partie du littoral de Grand-Lahou est dans un état de délabrement avancé. En plus, seule la localité de Braffèdon sur la frange côtière est accessible par le bitume. Ailleurs, la mobilité des populations est compromise par la dégradation des pistes tantôt évoquée et par la lagune de Grand-Lahou. Par conséquent, près de la moitié des localités sont difficiles d'accès. Il s'agit souvent de gros villages (qui ont entre 500 et 1000 habitants) coincés entre lagune et mer. Cet espace constitue ce qu'on appelle des zones de silence. Cette appellation de zone de silence traduit bien le déficit que connaissent ces localités en termes de dotation en services de base. Liboly, Zagbalébé, Djateket, Adjadon, Badadon, Kokou, Dibou, Alékédon pour ne citer que celles-là, ne sont pas « étrangères » à cette crise du sous équipement sur la côte. Ces zones dites de silence sont en marge des programmes de développement initiés dans l'hinterland. En effet, les initiatives des FRAR, ont très peu eu d'échos dans la région ; d'une part du fait de son enclavement et d'autre part à cause de l'impossibilité des populations à s'acquitter de la quote-part requise pour l'exécution des projets (Diakité, 2004).

Nous constatons néanmoins que les plus grandes charges démographiques (plus de 2000 habitants) que sont Ebonou, Lahou-Kpanda, Braffèdon, Toukouzou, Mackey, et Krokrom sont mieux nanties que les autres localités incluses dans les zones de silence. En effet, ces dernières bénéficient de l'électricité et de l'adduction en eau courante. Cette situation s'explique en partie par leur statut de village centre de pays rural et ce, conformément à la nomenclature de la structuration de l'espace tel que conçue par les FRAR. Certaines comme Braffèdon

et Toukouzou sont même raccordées au réseau téléphonique national. L'implantation d'exploitations agro industrielles (de palmier à huile et de cocotier à Groguida) et l'avènement de la SICOR<sup>2</sup>, ne sont pas parvenus à améliorer de façon significative le niveau d'équipement de la frange côtière Avikam.

La présence des plans d'eau lagunaire (Grand-Lahou et Tagba), ne favorise pas la mobilité des biens et des personnes. Les équipements de transport affrétés à cet effet sont devenus inadaptés (Djoman, 2002 ; Diakité, 2004; CAPDEL, 2006). En effet, Djoman (2002) et CAPDEL (2006) expliquent que ce sont trois types d'embarcation qui opèrent sur le Banadama et les plans lagunaires : canoës, pinasses et un ferry. Les canoës et les pinasses appartiennent à des particuliers et assurent de façon souvent irrégulière le transport entre Abidjan et la région littorale de Grand-Lahou, (Lahou Kpanda et Epossa etc..). La gestion du ferry qui appartient à l'Etat est assurée par le Ministère des Transports qui utilise un sous-traitant, le BETCO<sup>3</sup>. Faute de dotations budgétaires conséquentes et régulières, la gestion effectuée par le BETCO n'aboutit pas à une exploitation optimum de cet équipement censé désenclaver la région.

Ce déficit en équipement devient d'autant plus préoccupant dans la mesure où la population s'est considérablement accrue depuis le recensement général de la population de 1975. La population de la ville qui était de 4070 en 1975 était estimée à 24718 en 1998. Elle a été donc multipliée par 5,75 en l'espace de 23 ans. Le taux d'accroissement moyen annuel de la population de ces localités oscille entre 2 et 6 %. Fort de ce fait les besoins sont ainsi devenus de plus en plus importants, en l'occurrence dans les domaines socio sanitaires et éducatifs.

## CONCLUSION

A Grand-Lahou, la faible contribution du potentiel maritimo-lagunaire au développement de la région et à la création de richesses est le fait de contingences environnementales et historico-politiques. L'instabilité du trait de côte, l'ouverture du port d'Abidjan, et la délocalisation de la ville ont jeté les bases d'une nouvelle dynamique socioéconomique. L'implantation

2- Société ivoirienne de coco râpé

3- Bureau d'Etudes Techniques de Construction et de Prestation de Personnel

des unités agro industrielles dans les massifs forestiers de Yocoboué et de N'zida ainsi que la réorganisation administrative de la région autour du nouveau site de la ville ont opéré une série de mutations spatio-économiques qui a consolidé la continentalisation de l'économie régionale. L'agro-industrie et l'économie de plantation ont pris le dessus sur les activités maritimes qui n'existe que par la présence d'un secteur halieutique en crise. Le développement fondé sur la promotion du secteur agro- industriel a montré des limites car son impact sur la vie socioéconomique n'a pas donné les résultats escomptés. L'exploitation de l'énorme potentiel maritimo-lagunaire peut constituer la bouée de sauvetage pour le développement de la région. A ce sujet, le projet de la zone franche malheureusement abandonné suite au coup d'état de 1999 qui prévoyait la construction d'un port de pêche et l'exploitation des hydrocarbures en mer pourrait constituer un second souffle pour la reprise économique de la région.

## BIBLIOGRAPHIE.

- ALOKO-N'GUESSAN J., (1989) : Transports, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire. Abidjan, Université de Côte d'Ivoire, Thèse d'Etat, IGT, 1344 p.
- BNETD, PDCC 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> FED, (1997) : Etude technique et financière de la ville de Grand-Lahou, 1ère phase, avenant 3.
- CAPDEL (2006) : Schéma directeur pour le développement du département de Grand-Lahou, Tome I, Etude de diagnostic socioéconomique. Abidjan, 87p.
- COLLOQUE INTERNATIONAL (1988) : La décentralisation : études comparées des législations ivoiriennes et françaises. Toulouse, Centre de valorisation de la recherche de Toulouse, 228 p.
- DCGTx, (1986) : Projet de Développement Municipal (PDM), éléments de diagnostic. Abidjan, 505 p.
- DCGTx, (1992) : Projet sectoriel forestier, protection de l'environnement de la route côtière Grand-Lahou - Sassandra. Abidjan, 80 p.
- DCGTx, (1993) : Répertoire des villes de Côte d'Ivoire. Abidjan, 426 p.
- DPH Grand-Lahou (2005) : Rapport d'activités. Bureau de pêche de Grand-Lahou, 17p.
- DIAKITE S., (2004) : Inventaire et cartographie dynamique des équipements et des infrastructures dans les départements de Dabou, Grand-Lahou et Tiassalé. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Mémoire de Maîtrise, 128 p.
- DIECKET A., (1987) : Problématique d'aménagement touristique du littoral de Port-Bouët à Grand-Lahou. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Mémoire de maîtrise, 136 p.
- DJOMAN P., (2002) : Dynamique urbaine et gestion de l'environnement dans une ville nouvelle de Côte d'Ivoire cas de Grand-Lahou. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Mémoire de Maîtrise, 276 p.
- EBOI M., (1987) : De la prospérité à la paupérisation de la région des lagunes de Côte d'Ivoire. Abidjan, éd. NEI, 170 p.
- HAERINGER P., (1970) : La croissance urbaine en Afrique noire, cas de San-Pedro, in *CNRS Paris*, pp 625-651.
- HAUHOUCOT C., et ROBIN M., (1999) : Les risques naturels en Côte d'Ivoire, in *Cahier Nantais* n° 51, Nantes, pp 169-183.
- INS, (1998) : RGPH 1998, volume III, données sociodémographiques et économiques des localités tome 1 région des lagunes. Abidjan, 43 p.
- INS, (2001) : Analyse des résultats RGPH 1998, Volume III, Tome I, II et III ; Fiches monographiques des sous-préfectures de Grand-Lahou et de Dabou. Abidjan, 100 p.
- KIPRE P., (1985) : Villes de Côte d'Ivoire 1893-1940. Abidjan, NEI, Tome I, 238 p et tome II, 290 p.
- LOBAA., (2008) : Dynamique de développement des villes côtières dans la région des lagunes, cas de Bingerville, Dabou et de Grand-Lahou. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Thèse unique, 389 p.
- MINISTERE DE L'ECONOMIE (1976) : Direction de la statistique RGP. Abidjan, 317 p.
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, (2003 a). Projet du livre blanc du littoral de Côte d'Ivoire. Abidjan, 41 p.
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, (2003 b) : Diagnostic de l'environnement du littoral de Côte d'Ivoire. Abidjan, 89 p.
- ONSRANIN S., (1991) : La côtière et les problèmes d'environnement de Dabou à Grand-Lahou. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Mémoire de Maîtrise, 119 p.
- SCHWARTZA., 1989. La « côte des malgens » un obstacle au peuplement du sud-ouest ivoirien, et si c'était la faute à la géographie, in *ORSTOM Abidjan*, pp 606-616.
- SEMI B., (1974) : La politique coloniale des travaux publics 1900-1940, in *Annales de l'Université d'Abidjan*, série I (Histoire), 359 p.
- TAPE BIDI J., (2004) : Economie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire : Etude géographique. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Thèse d'Etat, 821 p.
- VERON J., (2007) : La moitié de la population mondiale vit en ville, in *Population et Société*, INED Paris, N°435, p.1-4.

