

Article original

Le transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou : permanence et mutation dans l'organisation de la desserte

AKA Kouadio Akou^{1*}, OUATTARA Seydou²

1 Chercheur, Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU), Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire), niably2016@yahoo.fr

2 Enseignant-chercheur, Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire), oseydou39@yahoo.com

*Auteur correspondant : e-mail : niably2016@yahoo.fr

Article soumis le 27/08/2018 et accepté le 17/10/2018

Résumé : Dans les années 1970, un nombre important d'embarcations assurait la liaison par la voie lagunaire entre Abidjan et Grand-Lahou. Mais, en raison de la baisse du trafic de voyageurs et de marchandises, le nombre d'embarcations a diminué au fil des années (passant de 10 en 1975 à 0 à ce jour). Face aux difficultés de déplacements, notamment pour les populations vivant dans les localités enclavées, des changements sont intervenus dans la desserte. En effet, en plus des lignes locales dont bénéficient les habitants de Lahou Kpanda et Lahou Plage, d'autres lignes intra-régionales ont été créées, modifiant ainsi la structuration du transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou. Ce sont les invariants, les changements et la nouvelle organisation du transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou qui font l'objet de la présente étude. Le travail a pu voir le jour grâce à des investigations documentaires et des enquêtes de terrain. Il ressort de l'étude que le transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou connaît des mutations. Certaines pratiques sont toutefois demeurées permanentes dans l'espace et dans le temps. En effet, au départ piloté par les propriétaires et le personnel navigant à travers un syndicat, l'État ivoirien et d'autres acteurs s'intéressent finalement à l'animation du trafic fluvio-lagunaire. De plus, les embarcations archaïques et artisanales ont cessé les navettes sur Abidjan au profit des dessertes intra-régionales. De surcroît, l'organisation des voyages et le mode d'exploitation des lignes s'inspirent d'une pratique ancienne en vogue sur le littoral ivoirien.

Mots-clés : Grand-Lahou, Transport fluvio-lagunaire, Acteurs, Desserte, Mutation.

Abstract: *In the 1970s, a large number of boats provided the connection through the lagoon between Abidjan and Grand-Lahou. But due to the decline in passenger and freight traffic, the number of vessels has declined over the years (from 10 in 1975 to 0 to date). Faced with the difficulties of travel, especially for the populations living in the enclaved localities, changes have occurred in the service. In fact, in addition to the local lines that benefit the inhabitants of Lahou Kpanda and Lahou Plage, other intra-regional lines have been created, thus modifying the structuring of river and lagoon transport in Grand-Lahou. The invariants, the changes and the new organization of river and lagoon transport at Grand-Lahou are the subject of this study. The work was made possible thanks to documentary investigations and field surveys. The study shows that river and lagoon transport in Grand-Lahou is undergoing changes. However, some practices remained permanent in space and time. In fact, initially piloted by the owners and the crew through a union, the Ivorian State and other actors are ultimately interested in the animation of river and lagoon traffic. In addition, archaic and artisanal boats stopped the shuttles on Abidjan in favor of intra-regional services. More, the organization of travel and the way of operating the lines are inspired by an old practice popular on the Ivorian coast.*

Keywords: *Grand-Lahou, River and lagoon transport, Actors, Service, Mutation.*

INTRODUCTION

Le transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou date de l'époque pré-coloniale¹. Il fut considérablement renforcé lors de l'ouverture en 1922, et de l'amélioration en 1939, du canal d'Asagny qui mettait en communication les lagunes de Grand-Lahou avec la lagune Ébrié (H. Berron, 1980 : 168).

À cette époque, en plus du transport de personnes, les produits pondéreux, notamment les matières premières telles que le bois, l'huile de palme, le coprah et autres étaient transportés au moyen des chalands sur les étendues d'eau (lacs, fleuves et lagunes)

¹ Époque précoloniale : La maison de commerce Arthur Verdier avait mis dès 1890 un bateau à vapeur sur la lagune de Grand-Lahou pour le transport de l'huile de palme provenant de Lauzoua.

localement ou vers Abidjan pour être ensuite exportés en métropole.

Grand-Lahou est une ville déchue après un passé glorieux. Son déclin est lié à la modernisation des rades de Grand-Bassam, Port-Bouët et du port d'Abidjan. Par ailleurs, des facteurs comme la concurrence du rail, la baisse du commerce de l'huile de palme, l'éloignement des chantiers forestiers de la côte, la concurrence de la route au profit d'Abidjan ont contribué à sa faillite (H. Berron, op. cit. :128). De surcroît, l'ancien site du cordon littoral soumis à l'avancée de l'océan est déplacé sur la plaine à 18 km.

Le transport fluvio-lagunaire a été privilégié en raison du manque ou du mauvais état des routes existantes. Compte tenu des difficultés de déplacement, la Côte d'Ivoire a développé son réseau routier au fil des années, passant de 600 km de routes bitumées au moment de l'indépendance en 1960 à 82 000 km dans les années 2000.

Malgré la concurrence sérieuse des communications terrestres qui se déploient inexorablement, le transport fluvio-lagunaire continue de jouer un rôle dans la mobilité des populations et le drain des marchandises, bien qu'il n'ait plus une importance économique de premier plan. De nombreuses localités de la région de Grand-Lahou sont situées au bord du chapelet de lagunes. Elles sont enclavées et de ce fait bénéficient peu ou pas des projets de développement initiés par l'État de Côte d'Ivoire. Pour la population de ces localités, le transport par voie d'eau demeure incontournable. Cependant, il y a un paradoxe car au lieu d'augmenter le nombre d'embarcations assurant la desserte de la région de Grand-Lahou à partir d'Abidjan, c'est l'inverse qui s'est produit. En effet, de 1975 à ce jour, le nombre de pinasses est passé de 10 à 0. Désormais, ceux qui ont besoin de se déplacer en pinasse (groupe de personnes ou marchandises) sont obligés d'en louer. Face au manque criard de pinasse, il y a eu une mutation dans la desserte des localités de la région de Grand-Lahou. Pour se rendre dorénavant à Abidjan, les voyageurs passent par la voie routière en prenant leur correspondance à

Grand-Lahou, ce qui leur revient cher au regard de leur pouvoir d'achat. Ceux qui désirent se rendre dans une localité située au bord du chapelet de lagunes empruntent les pirogues à moteur ou les pinasses qui accostent à Epossa, au bord de la lagune Lahou. Les heures de départ des embarcations qui assurent la traversée ne sont pas fixes. Par ailleurs, elles marquent des arrêts dans les villages ce qui rallonge le temps du trajet, en particulier pour les usagers qui sont pressés. En période de pluie, les conditions de transport dans les embarcations qui ne sont pas couvertes sont difficiles. Enfin, dans les localités où les embarcations ne sont pas régulières, la surcharge est fréquente ce qui pose un problème de sécurité.

La présente étude a pour objet, par le biais d'une analyse diachronique, de montrer aussi bien les permanences que les changements observés dans la desserte des localités de Grand-Lahou par voie d'eau.

I. Méthodologie

Elle s'articule autour de deux points, à savoir la présentation du champ d'investigation et la méthode de collecte des données.

1.1. Situation et caractéristiques du site comme facteurs d'opportunité du transport fluvio-lagunaire

Grand-Lahou est au carrefour d'un plan d'eau lagunaire, d'un fleuve et d'un océan. En 1985, la ville a été érigée en Département par la loi n°85-1086 du 17 octobre 1985 avec une sous-préfecture du même nom. Le Département couvre 2 565 km² pour 151 313 habitants selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH) de 2014. En 1998, la population était de 85 965 habitants. Située à l'origine au bord de la mer, à l'emplacement actuel de Lahou Kpanda qui jouxte Lahou Plage, la nouvelle cité de Grand-Lahou a été créée dans les années 1970. Elle est distante de 18 km de l'ancienne ville coloniale. Le transfert effectif des services administratifs sur le nouveau site a eu lieu le 28 juillet 1975. Le déplacement sur ce nouveau site a été motivé par le danger que représente l'érosion

du littoral par la mer qui rétrécit chaque année la bande côtière entre l'Océan Atlantique et les lagunes Noumouzou et Lahou. Grand-Lahou faisait partie de la région (administrative) des lagunes. Aujourd'hui, elle est classée dans la région des Grands Ponts qui regroupe les départements de Dabou, Jacqueline et Grand-Lahou (Figure 1).



Figure 1 : Grand-Lahou dans la région des Grands Ponts

De nombreux plans d'eau favorisant la navigation existent dans la région de Grand-Lahou. On a le chapelet de lagunes localisé dans la partie méridionale. Ce sont les lagunes Noumouzou, Lahou, Tagba, Mackey et Tadio. Ces lagunes sont reliées à la lagune Ebré par le canal d'Azagny long de 17 km, creusé par l'administration coloniale. La région de Grand-Lahou est également traversée sur près de 86 km par le fleuve Bandama (Figure 2).



Figure 2 : Localisation de Grand-Lahou sur le littoral ivoirien

La population autochtone de Grand-Lahou est du groupe ethnoculturel Avikam. C'est une population qui a une tradition de pêche et de navigation. De nos jours, avec le phénomène de migration, on y trouve un ensemble composite de population d'allochtones (Baoulé, Agni, Abbron, etc.) et d'étrangers (Ghanéens, Togolais, Maliens, Burkinabais, etc.) installés à Grand-Lahou à la recherche de terres fertiles et pour l'activité de la pêche. Les activités liées à l'agriculture et à la pêche, qui occupent la majorité de la population, sont dispersées et s'effectuent souvent dans des zones où le réseau routier est inexistant ou en mauvais état. Du fait de la localisation de la région en bordure de la mer et de la présence du chapelet de lagunes et du fleuve Bandama, la pêche fut très développée. Aujourd'hui, le volume de poisson et de crevette capturé a baissé à cause du grand nombre de pêcheurs et de l'utilisation de produits toxiques par certains individus. Pour redynamiser le secteur de la pêche, une période de repos biologique s'avère nécessaire.

1.2. Le recueil des informations

Les permanences et les mutations dans l'organisation de la desserte sur les voies d'eau intérieures à Grand-Lahou ont été étudiées en utilisant plusieurs techniques de recueil des informations notoirement empruntées à la recherche qualitative. Les investigations documentaires effectuées dans les bibliothèques universitaires et les salles de documentation et d'information des centres de recherche ont permis d'analyser les données secondaires. Les travaux de recherche ont été consultés sur le transport par voie d'eau intérieure. Ces études révèlent que cette activité à Grand-Lahou n'est pas nouvelle dans la mesure où les maisons de commerce européennes exploitaient la lagune et le fleuve comme voies de communications depuis l'époque pré-coloniale. Les données primaires ont été collectées sur le terrain à l'aide de focus group discussions avec le personnel navigant et les propriétaires dans les gares d'Epossa et d'Ebonou. Il en est ressorti que le transport par voie d'eau à Grand-Lahou est régenté selon un mode d'exploitation qui permet de rentabiliser l'investissement.

À l'issue de ces enquêtes nous avons pu aussi appréhender l'envergure spatiale des lignes de transport et les changements qu'elles ont subis. À la suite de ces enquêtes, des discussions à bâtons rompus avec des agents de l'administration maritime et un ancien travailleur du service de pêche se sont déroulées près de la gare lagunaire d'Epossa. Ces discussions ont permis d'avoir une vue d'ensemble sur l'organisation du transport fluvio-lagunaire dans la région de Grand-Lahou. Ces enquêtes s'étant déroulées à proximité des gares, nous avons profité pour observer les sites et les embarcations en nous focalisant sur leurs caractéristiques. Nous nous sommes rendus également à Lahou Kpanda pour constater l'avancée de la mer qui réduit inexorablement la superficie de la localité et échanger par la même occasion avec la population de pêcheurs, en majorité ghanéenne et togolaise. En dépit du transfert de Grand-Lahou sur un nouveau site, l'ancien emplacement est demeuré le lieu de résidence des pêcheurs principalement. Des photos ont été prises pour illustrer le texte.

II. Résultats et analyses

Le travail vise dans un premier temps à identifier les acteurs et mieux apprécier l'évolution du transport par voie d'eau à Grand-Lahou. Il tente dans un deuxième temps d'analyser les caractéristiques des embarcations ainsi que l'aire de desserte ; enfin il examine dans un troisième temps l'organisation des voyages et le mode de fonctionnement des embarcations.

2.1. Les acteurs et l'évolution du transport fluvio-lagunaire à Grand-Lahou

Les acteurs du transport par voie d'eau intérieure à Grand-Lahou sont nombreux. Ils se composent des trois entités suivantes : les transporteurs, les usagers et les autorités administratives, politiques, traditionnelles, à savoir le Préfet, le Sous-Préfet, le Maire, les Directeurs régionaux chargés de la gestion des lagunes, la chefferie locale. Tous les acteurs se retrouvent au cours des réunions ou des séminaires pour réfléchir sur la gestion et l'avenir

des activités sur les eaux intérieures, notamment le transport². Les transporteurs sont les acteurs clés parce qu'ils animent quotidiennement le secteur du transport sur le chapelet de lagunes.

À l'origine, les embarcations affectées au trafic au long cours en l'occurrence la ligne Abidjan-Grand-Lahou avaient à leur bord un personnel variant de 6 à 10 agents. Ces embarcations avaient une capacité de 40 à 70 places. Parmi le personnel navigant, il y avait un pilote, un mécanicien et des employés chargés d'embarquer et de débarquer les bagages. La taxe perçue sur le transport des marchandises était généralement supérieure au prix de transport payé par les usagers, c'est pourquoi les agents chargés de l'embarquement et du débarquement des bagages étaient plus nombreux. Mais sur le trafic local le nombre du personnel navigant est réduit.

Aujourd'hui, le personnel navigant sur les pirogues à moteur est de deux personnes, le pilote et l'apprenti (co-pilote) qui collecte le prix du transport et range les bagages dans l'embarcation. Le mécanicien n'est plus à bord de l'embarcation. Cette baisse de personnel navigant est imputable à la disparition de la desserte abidjanaise qui fournissait plus de passagers et de marchandises. Par ailleurs, le personnel navigant est formé sur le tas contrairement au pilote et au mécanicien en charge des pinasses qui exploitaient la ligne Abidjan-Grand-Lahou. Le transport sur les voies d'eau intérieures est une activité ouverte à toutes les nationalités. Tant au niveau des propriétaires que du personnel navigant, une pluralité de nationalités s'y intéresse. Le secteur recèle des ivoiriens, des togolais et des ghanéens. Au plan institutionnel, le rôle de l'État dans la problématique du transport est avant tout de faire respecter les lois en organisant le contrôle de la légalité. Le transport sur les voies d'eau intérieure est sous la coupole du Ministère des Transports et la régulation quotidienne est assurée par la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) qui veille au respect des normes

² Du 28 au 31 mai 2018, un atelier a été organisé par le Centre de Recherche Océanologique (CRO) auquel sont conviés ces acteurs.

d'exploitation des engins et surveille les plans d'eau fluvio-lagunaires. Cette mission est dévolue à l'arrondissement maritime à Grand-Lahou implanté dans les années 2000.

En ce qui concerne l'évolution du transport par voie d'eau intérieure à Grand-Lahou, M. San³ a fait remarquer que ce mode de transport a été assuré pendant longtemps exclusivement par les pirogues à pagaie à Grand-Lahou. Les lignes desservies étaient les suivantes : Eossa-Groguida ; Eossa-Lahou Kpanda. Ce transport n'avait pas forcément un but commercial. Il permettait aux familles situées à Lahou-Kpanda de traverser la lagune pour emprunter ensuite le véhicule à Eossa pour se rendre à Abidjan. De plus, il servait de moyen de rallier le champ, l'hôpital, le lieu de pêche, etc. En plus des pirogues, il y a eu le bac pour le transport par voie d'eau intérieure. Son service était gratuit et il avait des heures de traversée précises. Ce qui fait que les pirogues étaient très utiles car elles permettaient le transport à la demande au prix de 100 FCFA par voyageur. Les activités du bac se sont arrêtées en 2008 à cause de nombreuses pannes et des risques encourus. En effet, il fonctionnait avec un seul moteur. L'ensablement de l'embouchure et sa proximité de la zone de navigation empêchait la mise en mouvement de l'embarcation qui n'avait pas le tirant d'eau nécessaire à son déplacement. De nombreuses fois, le bac était ramené au bord par les pétrolettes du transport collectif.

Le transport par voie d'eau a eu son heure de gloire avant l'ouverture de la route bitumée dénommée « *La Côtère* » dont le tronçon Dabou-San Pedro passant par Grand-Lahou a été inaugurée en 1993(K.A. Aka, 2005 : 6). Par le passé, un voyage vers Abidjan était assuré par jour. Il n'existait pas de pont sur le Bandama. Les grandes pinasses étaient nombreuses et dynamiques. Elles sillonnaient la lagune de Grand-Lahou et étaient bien organisées. Elles transportaient du charbon, des matériaux de construction, du poisson, etc. Sur la ligne interurbaine Abidjan-

³ M. San fut le Responsable du service Pêche à Grand-Lahou pendant 25 ans. Il est actuellement à la retraite.

Ebonou, deux pinasses faisaient la navigation par jour. L'une quittait Abidjan tandis que l'autre partait d'Ebonou. Toutefois, l'ouverture de la « La Côtière » a estompé le transport lagunaire interurbain. Cette route relie les localités littorales entre Abidjan et Tabou. Le trafic autrefois dédié au transport lagunaire s'est reporté sur la voie routière plus rapide. Alors depuis 2005, le trafic interurbain par voie d'eau n'existe plus entre Abidjan et Grand-Lahou du fait de la baisse des passagers. Les femmes qui empruntaient les pinasses pour l'évacuation de leurs marchandises se sont déportées sur la voie routière.

2.2. Les caractéristiques des embarcations et l'aire de desserte

Le transport par voie d'eau dans la région de Grand-Lahou est assuré par des acteurs privés disposant de pirogues à moteur et de pinasses traditionnelles. En effet, les pirogues sont des embarcations taillées dans du bois sans toit (Photo 1). Elles sont de différentes tailles, 8 à 12 mètres de long et 1 à 2 mètres de large.



Photo 1: Une pirogue à moteur reliant Lahou-Kpanda et Epossa.

Cliché des auteurs, 2018.

Quant aux pinasses (ou pétrolettes), elles sont en grande majorité fabriquées avec du bois et se différencient par leurs tailles (Photos 2 et 3).



Photos 2 et 3 : Des embarcations (pétrolettes) de transport amarrées à la gare lagunaire d'Epossa. Clichés des auteurs, 2018.

On y installe un moteur de 15 à 40 chevaux en fonction de la capacité de l'appareil. Les transporteurs de Grand-Lahou affectionnent la marque de moteur Yamaha parce qu'elle est fiable, disent-ils. Par ailleurs, le service après-vente est assuré grâce à des mécaniciens qui résident sur place. Ces derniers s'approvisionnent en pièces détachées à la demande des clients. Il y a une seule embarcation en polyester, la plus ancienne dont l'âge est estimé à une trentaine d'années. Les pétrolettes ont un toit posé sur quelques montants qui ne couvrent pas tout l'intérieur de l'embarcation. Le tableau 1 présente les caractéristiques des embarcations recensées au débarcadère d'Epossa.

Tableau 1 : Les caractéristiques des embarcations intra régionales et le prix de transport

Lignes desservies à partir d'Epossa.	Nombre d'embarcations	Nombre de places	Temps de parcours	Prix de transport en FCFA
Lahou Plage	7	10 à 20	10 à 15 mn	200
Lahou Kpanda	18	30 à 40	20 à 30 mn	300
Groguida	6	60 à 100	1 h	600
Toukouzou	3	60 à 100	2 h	1 500
Ebonou	3	40 à 70	4 h	2 000

Source : Enquêtes de Ouattara Seydou et Aka Kouadio Akou, juin 2018.

À partir d'Epossa, nous avons recensé 5 lignes desservies par 37 embarcations au total. Les lignes, les embarcations, le temps de parcours et le prix de transport se présentent comme suit :

- Epossa-Lahou Plage : 7 embarcations de 10 à 20 places assurent le transport des usagers. Le temps de parcours varie de 10 à 15 minutes. Le prix de transport est de 200 FCFA.
- Epossa-Lahou Kpanda : 18 embarcations de 30 à 40 places effectuent le ramassage des usagers. Le trajet dure 20 à 30 minutes et le prix du transport est de 300 FCFA.
- Epossa-Groguida : 6 embarcations de 60 à 100 places animent cette ligne. Le voyage dure 1 heure au prix de 600 FCFA.
- Epossa-Toukouzou, desservie par 3 embarcations de 60 à 100 places. Le temps de parcours est de 2 heures. Le prix de transport est de 1 500 FCFA.
- Epossa-Ebonou exploitée par 3 embarcations de 40 à 70 places. Le trajet dure 4 heures au prix de 2 000 FCFA.

Plus le temps de parcours est long, plus le prix de transport est élevé. À part les deux premières lignes (Epossa vers Lahou Kpanda et Lahou Plage), les embarcations qui desservent les autres localités sont de véritables omnibus. Depuis l'arrêt des

activités des pinasses en provenance d'Abidjan, les lignes intra-régionales permettent d'accéder aux différentes localités côtières. À l'instar d'Epossa, un autre débarcadère existe à Tadio. Là-bas, le transport est moins dynamique. Seulement deux lignes sont créées, Tadio-Ebonou et Tadio-Lauzoua. Le prix de transport est de 1 000 F et le voyage dure 1 heure sur chacune des deux lignes. Les embarcations sont de véritables omnibus car elles marquent un arrêt dans les localités comme Tioko, Kokou, etc. De Tadio à Ebonou, il y a 3 pinasses de 60 à 100 places alors qu'une seule pirogue à moteur exploite la ligne Tadio-Lauzoua. Généralement, cette pirogue à moteur est louée par les usagers car les voyages ne sont pas réguliers. D'après M. Alla Ezo Pierre⁴, les embarcations de Tadio sont généralement louées pour transporter des marchandises. Aussi, les jours de marché et de cérémonies religieuses ou funéraires, les villageois se déplacent en groupe.

Or, selon H. Berron (1980 : 168-169), sur les voies d'eau intérieures, existaient plusieurs types de lignes qui desservait les différentes localités à l'aide de deux sortes d'embarcations. La ligne de desserte inter-régionale entre Abidjan et Grand-Lahou (Figure 3) était animée par huit pétrolettes (*El padre, Ehua-Martine, Daaga, Abotane, Iroko, Donne-à-Dieu, Tout-Passe et Lauzoua*).

Mais six parmi elles animaient la ligne Grand-Lahou-Ebonou (ligne locale) à travers deux circuits bien distincts. Le circuit nord assuré par quatre pétrolettes (*Tout-Passe ; Donne-à-Dieu, Lauzoua, Daaga*) fait des ruptures de charge dans les localités de Makey, Tiokossokrou, Tioko, Lauzoua, Bassépé et Tadiovalékro entre Grand-Lahou et Ebonou. Quant au circuit sud, il était parcouru par El Padre et Ehua Martine en faisant escale à Groguida, Adjadon, Greguiberi, Kokou, Lokohiri et Bengrédon (Figure 4).

⁴ M. Alla Ezo Pierre⁴ est le propriétaire de la pirogue à moteur qui exploite la ligne Tadio- Lauzoua. Il est également le pilote de cette embarcation.

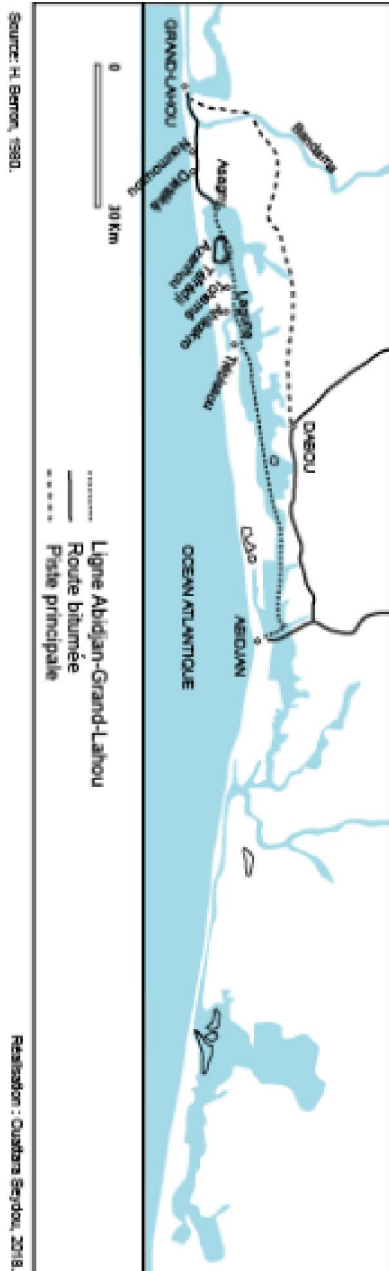
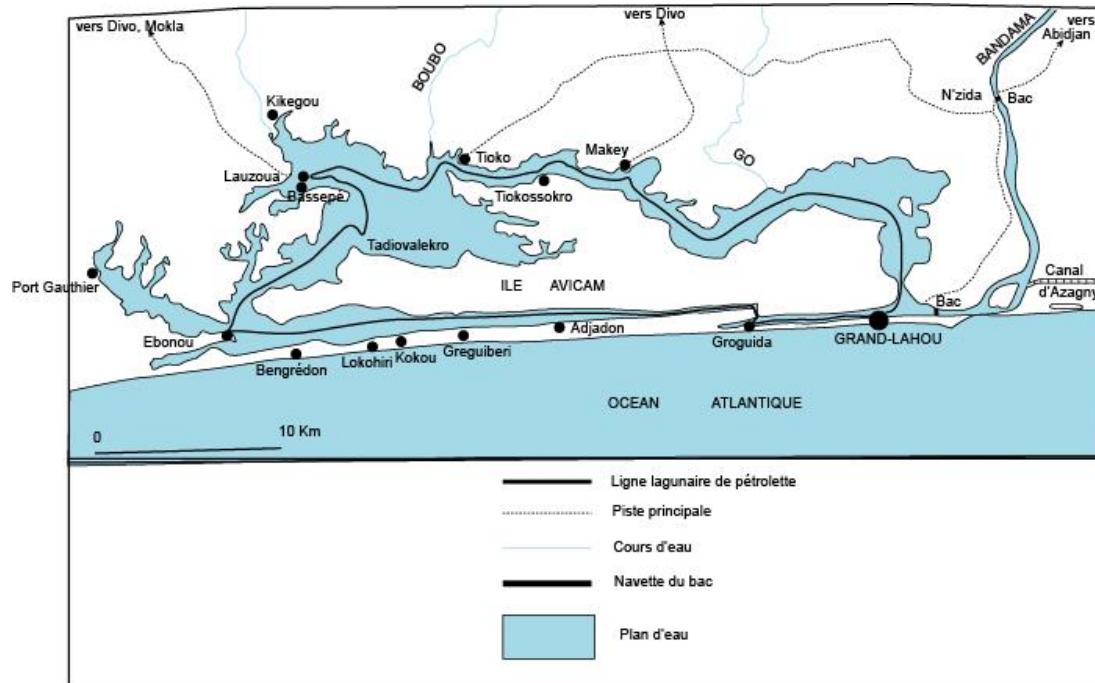


Figure 3 : Ligne inter-régionale lagunaire Abidjan-Grand-Lahou en 1980



Source : H. Berron, 1980.

Réalisation : Ouattara S., 2018.

Figure 4 : Lignes locales de pétrolette et de bac en 1980

Toutefois, une autre pinasse indépendante, *Drakar*, appartenant à un Libanais, ravitaillait les boutiques villageoises et transportait vers Grand-Lahou le coprah produit autour de l'île Avicam dans une sorte de transport à la demande. Elle ne transportait pas de passagers. Enfin, une pinasse effectuant la navette hebdomadaire, desservait la ligne fluviale, à 70 km sur le Bandama, entre Grand-Lahou et Bacanda. Cette pinasse a arrêté sa navette en 1977 avec le développement du réseau routier autour de Bacanda. Ce sont les petits villages situés sur les rives du Bandama qui sont les plus touchés par la suppression du trafic fluvial. Hormis ces types de trafics, des navettes sur la lagune de Grand-Lahou étaient faites par le bac. Cependant, l'étude menée par K.A.Aka (op. cit. : 7) a révélé que les pirogues, les pinasses et le bac desservaient deux types de lignes : une ligne locale et une ligne interurbaine. La ligne locale est desservie par les pirogues, avec ou sans moteur et le bac. C'est une ligne d'environ 2,5 km qui relie Epossa à Lahou Kpanda. La traversée dure une dizaine de minutes et s'effectue tous les jours (Figure 5).



Conception : AKA Kouadio A., réalisation : SANOGO S. I.G.T. /LATIG avril 2004

Figure 5 : Configuration des lignes sur les voies d'eau en 2005

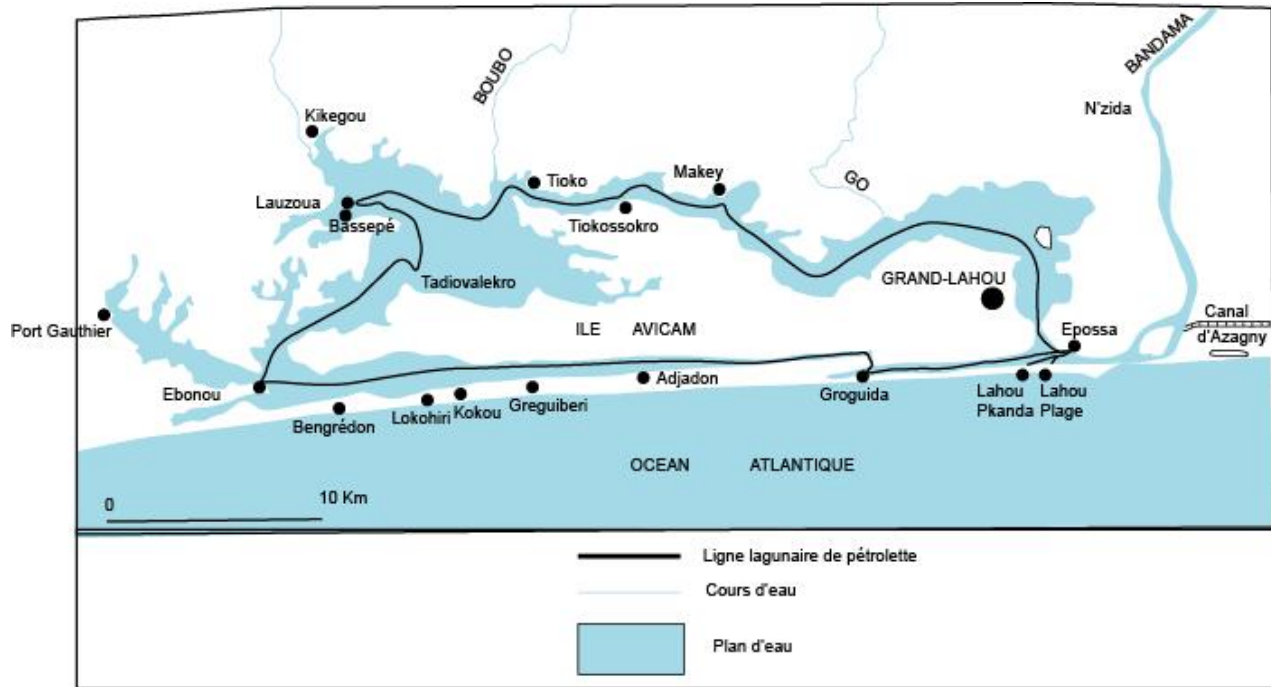
L'analyse de la desserte à travers les enquêtes plus récentes et les travaux antérieurs révèlent une certaine mutation des embarcations et des trajets mais aussi une permanence. En effet, si les embarcations du transport lagunaire sont demeurées archaïques, le modèle a subi tout de même une modification. Les pétrolettes anciennement usitées ont entre 10 à 20 mètres de long et 3 à 4 mètres de large. Elles ont un toit posé sur quelques montants et des bâches qui peuvent être déployées pour protéger l'intérieur de l'engin, permettant ainsi la navigation par tous les temps, y compris les fortes averses de la grande saison des pluies. Des bancs sont alignés autour du moteur qui occupe le centre de la coque (moteur in bord). Mais aussi le moteur peut être hors-bord. Les bagages sont le plus souvent empilés sur le toit (Photo 4).



Photo 4 : La pinasse Jocelyne en partance pour Ebonou.

Cliché de K.A. Akou, 2005.

De plus, en termes de maillage spatial, on observe une disparition de la desserte interurbaine (Abidjan-Grand-Lahou) au profit d'une multiplication des lignes intra-urbaines (Figure 6).



Source : H. Berron, 1980.

Mise à jour : Ouattara S., 2018.

Figure 6 : Configuration actuelle des lignes de pétrolettes

2.3. L'organisation des voyages et le mode d'exploitation des lignes : une pratique ancienne adoptée

Les trafics sur les voies d'eau intérieures sont gérés tant sur le plan administratif qu'opérationnel par des syndicats, associations ou regroupements comme moyens de régulation des lignes, d'approbation de nouveaux arrivants, de règlement des litiges entre propriétaires, de répartition des jours de travail de chaque pinasse afin de mieux rentabiliser les lignes, de représentation d'un outil de communication. L'appartenance au syndicat ou à l'association, par les propriétaires, est possible qu'après acquittement d'un droit d'adhésion (H. Berron, 1980 :168 ; G.E.G. Kabran, 2016 :141 ; N.H.J. Kablan, 2010 : 67). Toutefois, dans certains secteurs, cette entente est difficile. Les opérateurs se livrent une concurrence (G.E.G. Kabran, op.cit. :144). À Grand-Lahou, les rapports entre les gestionnaires du transport et ceux du syndicat semblent être compliqués actuellement. En effet, lors des enquêtes de terrain effectuées en juin 2018, le personnel navigant ne reconnaissait qu'un premier syndicat créé en 2008-2009. Avec ce syndicat, les embarcations en circulation payaient 500 F /jour et 300 F par chargement. Mais du fait de la mauvaise gestion, il fut dissout en 2012. En 2015, une nouvelle équipe dirigeante a été mise sur pied. Très vite, elle a été écartée pour des raisons similaires. En 2017, un renouvellement de l'équipe managériale du syndicat a eu lieu avec l'instauration d'un ticket à l'instar de ce qui se faisait en 2008-2009. Cette fois-ci, toutes les démarches administratives ont été faites pour conférer un caractère légal au syndicat des transports fluvio-lagunaires de Grand-Lahou. Malheureusement, la même crise qui a concouru au démantèlement des précédents syndicats est survenue, occasionnant l'arrêt de toute contribution financière de la part des exploitants des embarcations. La gestion quotidienne du transport est désormais dévolue aux propriétaires et au personnel navigant.

L'exploitation d'une ligne par un propriétaire d'embarcation n'est possible qu'après paiement d'un droit de ligne au syndicat qui

s'élève à 2000 FCFA⁵ pour toute la durée de l'activité quelle que soit la taille de l'embarcation. Mais pour les affaires maritimes, le droit de ligne est fonction de la capacité de l'embarcation et du type d'activité (plaisance, transport de marchandises, transport de passagers). Ainsi, le droit de ligne d'une embarcation de 30 places c'est-à-dire 28 places plus 2 membres d'équipage est de 30 000 FCFA. Le transport par voie d'eau au niveau d'Epossa n'est soumis à aucune taxe communale puisque le débarcadère est situé à 18 km de la localité de Grand-Lahou, hors de sa circonscription qui se limite à 6 km. Cette situation résulte du déplacement de ville de Grand-Lahou, victime de l'avancée de la mer. Auparavant, il n'y avait pas de structure étatique qui gérait le transport par voie d'eau intérieure à Grand-Lahou. Les lignes ont été créées par Ali Raymond, un habitant de Lahou Kpanda. C'est à lui que les nouveaux transporteurs s'adressaient pour faire intégrer une embarcation dans le trafic lagunaire.

Conclusion

L'étude expose les permanences et les mutations intervenues dans l'organisation de la desserte par voie d'eau des localités côtières du département de Grand-Lahou. En raison de la chute brutale du nombre de pinasses assurant la liaison entre Abidjan et Grand-Lahou, les transporteurs ont réorganisé la desserte. Désormais, des embarcations partent et arrivent à Epossa située à 18 km de Grand-Lahou et à Ebonou, à l'autre bout du chapelet de lagunes. Les embarcations sont demeurées archaïques mais diversifiées. Elles sont composées de pirogues avec ou sans moteur, avec ou sans toit et des pinasses. Les pirogues sont affectées sur les lignes de courte distance alors que les pinasses assurent le ramassage des usagers sur les longues distances. Il y a une tentative d'organisation des transporteurs à travers les syndicats mais faute d'une gestion saine et transparente, des efforts restent à faire.

⁵ FCFA : Les valeurs en francs sont exprimées en CFA. US \$1 = 500 FCFA ; £1 = 1000 FCFA ; 1 € = 655 ,957FCFA. Il s'agit de la moyenne. Les valeurs indiquées peuvent varier en fonction des fluctuations de chaque monnaie.

Malgré l'effort de développement du réseau routier, le transport par voie d'eau reste le mode de transport par prédilection des habitants des localités enclavées. Aussi, la location des embarcations est fréquente du fait de leur irrégularité dans certaines localités. Le transport des marchandises occupe une place de choix dans l'activité du personnel navigant.

Bien qu'elles jouent un rôle important, les embarcations doivent être renouvelées afin de garantir la sécurité. Malgré l'entretien sur place, la plupart des embarcations demeure archaïque. Somme toute, l'État de Côte Ivoire doit avoir un regard plus accru sur les activités qui se déroulent sur le chapelet de lagunes de la région de Grand-Lahou pour le bien-être des populations de cette zone.

Bibliographie

ABOUA N., 2003, *La problématique du secteur privé du transport fluvio-lagunaire à Abidjan. Quelle contribution à l'offre et à la réduction de la pauvreté ?* Travail de fin d'étude, Yamoussoukro, INP-HB/ BNETD, 89 p.

AKA Kouadio Akou, 2005, *Transport par voie d'eau et développement en milieu rural : le cas de la région de Grand-Lahou en Côte d'Ivoire*, in *Journal of transportation research board*, n°1909, pp.1-18.

AKA Kouadio Akou, 1997, *Les transports en Côte d'Ivoire*. Centre de recherches architecturales et urbaines, Abidjan, 31 p.

AKA Kouadio Akou, 1988, *L'organisation des transports collectifs à Abidjan*, thèse de doctorat unique de Géographie, Université de Paris X Nanterre, 333 p.

AKA Kouadio Akou 1986, *Les transports collectifs face au développement urbain : le cas d'Abidjan en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Institut d'Ecologie Tropicale, 57 p.

AKA Kouadio Akou, 1982, *L'évolution des transports lagunaires dans la région d'Abidjan*, mémoire de maîtrise de Géographie, Université de Paris X Nanterre, 147 p.

BERRON Henri, 1980, *Tradition et modernisme en pays lagunaire de basse Côte d'Ivoire*, Édition ophrys, 386 p.

HAUHOUOT Diambra Asseypo Antoine, 1973, *Abidjan : des résidences aux zones actives-étude de migrations quotidiennes de travailleurs*, annales de l'Université d'Abidjan, série G, tome 5, pp.7-46.

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2010, *Transports lagunaires et développement économique et social : le cas de la lagune Ebrié à Abidjan* in *l'armature du développement en Afrique : industries, transport et communication*, Karthala, pp.59-76.

KABRAN Gnankon Estelle Gisèle, 2016, *Les entraves au développement du transport en lagune Ebrié à Abidjan*, thèse unique de doctorat de géographie, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire), 290 p.

OUATTARA Seydou et Kablan N'guessan Hassy Joseph, 2015, *Rôle des transports dans le ravitaillement d'Assinie en biens de consommation (Littoral Sud-Est ivoirien)*, *European Scientific Journal (ESJ)*, vol.11, n°2, pp.70-90.

TEYA Pascal, 1999, *Transport fluvio-lagunaire et de plaisance*. Ecole Nationale d'Administration (ENA).

SEMI-BI Zan, 1974, *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire (1900-1940)*, annales de l'Université d'Abidjan, série 1, volume 2, pp.121-124 et 330-331.