

LE LITTORAL DE GRAND-LAHOU ET FRESCO : UNE ZONE SOUS-DEVELOPPEE

OUATTARA Daouda

Doctorant, Institut de Géographie Tropicale, Université Felix Houphouët-Boigny Abidjan.

Daoudi2205@gmail.com

Pr TAPE Bidi Jean

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

bidijean@yahoo.fr

Résumé

A l'instar des autres littoraux de la Côte d'Ivoire, le littoral du centre a été l'une des têtes de pont à la conquête du territoire ivoirien. Dans le but d'exploiter et administrer le nouvel territoire acquis, les colons ont créés les conditions de leur sédentarisation sur ce littoral par la construction de comptoirs de commerce, d'écoles, des plantations, des bâtiments administratifs etc. Cet aménagement a perduré même après l'indépendance de la Côte d'Ivoire par la volonté des nouvelles autorités administratives et politiques. Cependant le constat qu'on fait aujourd'hui du développement de ce littoral est tout autre. En effet, suite au déferlement de vagues hautes et violentes sur ce littoral causant des pertes en vie humaines et matériels avec l'avancée rapide de la mer, les autorités ivoiriennes ont décidées de délocaliser les villes de Fresco (1966) et de Grand-Lahou (1975) à l'intérieur des terres. Ce déplacement de site a provoqué le départ massif des entreprises qui y exerçaient vers des zones moins risquées. Les infrastructures socioéconomiques étant englouties, tous les efforts d'aménagement se sont concentrés sur la reconstruction de ces villes. La présente réflexion s'intéresse aux déterminants du sous-développement du littoral de Grand-Lahou et Fresco. Il est question de ressortir les maux et difficultés qui maintiennent ce littoral dans la léthargie. La méthodologie utilisée s'appuie sur la collecte des informations par la recherche documentaire, l'observation directe et les entretiens avec les acteurs de ce littoral. Les résultats indiquent que ce littoral connaît une léthargie au niveau du développement du fait de la faiblesse de son aménagement car après la délocalisation des villes de Grand-Lahou et Fresco, les efforts d'aménagement se sont concentrés que sur la

reconstruction de ces deux villes laissant les autres localités de la zone pour compte.

Mots-clés : littoral, Grand-Lahou, Fresco, zone, sous-développée.

Abstract

Like the other coasts of Côte d'Ivoire, the central coast was one of the bridgeheads in the conquest of Ivorian territory. In order to exploit and administer the new territory acquired, the settlers created the conditions for their settlement on this coast by the construction of trading posts, schools, plantations, administrative buildings, etc. This development continued even after the independence of Côte d'Ivoire by the will of the new administrative and political authorities. However, the observation that we make today of the development of this coastline is quite different. Indeed, following the breaking of high and violent waves on this coast causing loss of human life and material with the rapid advance of the sea, the Ivorian authorities decided to relocate the towns of Fresco (1966) and Grand-Lahou (1975) inland. This displacement of the site caused the massive departure of the companies which exercised there towards less risky zones. As the socio-economic infrastructures have been swallowed up, all development efforts have been concentrated on the reconstruction of these cities. This reflection focuses on the determinants of the underdevelopment of the Grand-Lahou and Fresco coastline. It is a question of highlighting the evils and difficulties that keep this coast in lethargy. The methodology used is based on the collection of information through documentary research, direct observation and interviews with the actors of this coast. The results indicate that this coast is experiencing a lethargy in terms of development due to the weakness of its development because after the relocation of the cities of Grand-Lahou and Fresco, development efforts have focused only on the reconstruction of these two cities, leaving the other localities in the area behind.

Keywords: coast, Grand-Lahou, Fresco, area, underdeveloped.

Introduction

Les littoraux sont des zones propices à l'installation des hommes et des activités économiques et se présentent aujourd'hui comme « un privilège, mieux une plus-value » pour l'économie des pays à façade maritime Tape (2017, PP. 15-19). Ces espaces jouent

un rôle capital pour les pays et les zones qui en disposent, car favorisant la sédentarisation et l'installation d'une kyrielle d'infrastructures et équipements socioéconomiques. De façon générale, les littoraux constituent des réservoirs de peuplement plus denses et plus animés que les autres parties des territoires. La Côte d'Ivoire, pays de l'Afrique de l'Ouest bénéficiant de plus de 500 kilomètres de façade maritime, ne fait pas dérogation à cela. En effet, Touré (2008, pp. 143-158), souligne que « le littoral ivoirien concentre à lui seul 75% de la population ivoirienne 40 ans après l'indépendance. Cette attraction des littoraux est due à plusieurs facteurs qui sont d'ordre économique et naturel ». Au plan physique, les littoraux sont connus pour leur climat doux, paisible et agréable à vivre. La proximité des mers et/ou océans avec souvent des lagunes ou fleuves, favorise une pluviométrie nettement au-dessus de la moyenne avec des sols riches et une végétation luxuriante que les autres territoires des pays qui en disposent.

Ces facteurs physiques entraînent la massification de la population sur ces espaces et avec elle les activités socioéconomiques. Diverses activités sont rencontrées dans ces zones comme l'agriculture, la pêche, les industries, le commerce, les activités portuaires et le tourisme. Abordant dans le même sens Noin (1999, pp. 65-70), stipule que « les littoraux les plus peuplés et les plus urbanisés sont ceux dont les activités socio-économiques sont tournées vers les activités portuaires, industrielles et tertiaires ». Pour Abe (2005, pp. 13-296), « le littoral ivoirien est connu pour ses vastes plantations de palmier à huile, d'ananas, de bananier, d'hévéa et de cocotier ».

Partant de là, l'on peut dire que cet espace a bénéficié d'aménagements agricoles importants du fait de sa position entre les deux ports du pays. Dans cette zone, la pratique de l'agriculture précisément les cultures d'exportation, est favorisée par un climat plus propice qu'à l'intérieur des autres terres de la Côte d'Ivoire. Aussi, tout au long de la route 'côtière' se sont développées diverses activités concernant les cultures

vivrières et d'exportation. Ainsi, sur cet espace on trouve des cultures comme l'hévéa, le coprah, le café, le cacao et le palmier à huile. Quant aux cultures vivrières, on a le manioc, les maraîchers (laitue, feuille d'oignon, tomate...) N'guessan (2014, pp. 1-11).

A l'époque coloniale, les colons avaient instauré de force la mise en place des cultures pérennes. Ainsi, sous la contrainte, de nombreuses plantations ont vu le jour sur le littoral ivoirien en particulier celui situé entre Grand-Lahou et Fresco. Après l'indépendance, les nouveaux dirigeants ont encouragé cette pratique. Mieux, pour les encourager davantage, l'Etat a mis en place la coupe nationale du progrès qui récompense les meilleurs producteurs de produits agricoles. A partir de cette époque, l'agriculture a connu un décollage spectaculaire en Côte d'Ivoire et particulièrement sur le littoral de Grand-Lahou et Fresco. Partant de là, Kablan et Pottier (2008, pp. 1-11), montrent que « l'agriculture constitue une activité importante pour le littoral ivoirien et que les cultures vivrières représentent 25% des cultures tandis que les plantations agro-industrielles de palmier à huile (90% de la production nationale), d'hévéa (85% de la production nationale), de coprah, banane et ananas (80% de la production nationale chacune) ».

Sur cet espace les activités économiques sont variées et bien compartimentées. Des populations y affluent souvent pour une activité bien définie. Tandis que certains y viennent pour l'agriculture, le commerce ou le tourisme, les allogènes comme les fanti et autres, venus des pays de la sous-région, sont exclusivement intéressés par l'activité halieutique en mer. L'action des infrastructures et équipements est significative sur la transformation et le développement des littoraux du monde entier. La zone littorale ivoirienne, particulièrement celle située entre Grand-Lahou et Fresco, ne fait pas exception à cette règle. Cette zone fait l'objet d'aménagement depuis l'époque coloniale. Nonobstant, sur ce littoral, l'aménagement constitué d'infrastructures et d'équipements socio-économiques qui

devraient être à la base du développement, de l'épanouissement des populations et de la stabilité du trait de côte, ne reflètent pas les résultats escomptés.

En effet, sur ce littoral, les aménagements sensés contribuer à l'épanouissement des populations sont insuffisants pour impulser le développement de cette frange littorale à l'instar des autres littoraux du pays. La plupart des infrastructures qu'on y rencontre sont situées dans les villes de Grand-Lahou, Fresco et Guitry qui sont les chefs-lieux de département du littoral central. Toute la logique développée plus haut pose le problème de l'insuffisance des infrastructures pouvant impulser le développement durable du littoral central. Cette logique nous conduit à la question suivante : Quelles sont les déterminants du sous-développement du littoral de Grand-Lahou et Fresco ?

Méthodologie

La présente recherche s'est appuyée sur la recherche documentaire, l'observation directe et les entretiens. La recherche documentaire nous a conduits à exploiter les monographies des départements de Grand-Lahou et Fresco, des mémoires, des thèses et articles en rapport avec le sujet. Nos recherches se sont faites dans les bibliothèques de l'IGT (Institut de Géographie Tropicale), de l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement) et au CERAP (Centre de Recherche et d'actions pour la Paix). L'outil internet a aussi été utilisé pour l'obtention des thèses, mémoires, articles et rapports d'activités du secteur économique des deux départements.

L'observation sur le terrain a été faite dans les villes et villages situés sur notre espace d'étude.

A partir du trait de côte, nous avons fait des observations de Toukouzou à Lahou-kpanda, de Lahou-kpanda à Ebounou, d'Ebounou à Fresco et de Fresco à Dassioko. Par la route « côtière » nous avons fait des observations de Grand-Lahou à Dassioko.

Les entretiens ont été menés auprès des autorités préfectorales et municipales des villes de Grand-Lahou et Fresco, de Yocoboué, Lauzoua et Ebounou. A ceux-là s'ajoutent les chefs coutumiers et des riverains. Compte tenu de quelques difficultés liées aux emplois du temps, certains interviewés n'ont pu répondre à notre questionnaire. Au total 65 personnes ont pu répondre à notre questionnaire.

Quand on se réfère à l'histoire, le littoral de Grand-Lahou et Fresco est l'un des espaces à avoir reçu les premiers aménagements administratifs et économiques liés au développement. Cependant, plus de 60 ans après l'indépendance, le constat montre que cette zone est encore difficile d'accès et croupit sous le poids de l'insuffisance des infrastructures socioéconomiques.

Résultats

1. L'espace littoral de Grand-Lahou/Fresco, une zone aux contraintes multiples

La route est un facteur de développement économique et social d'une localité ou d'une zone. L'essor des cités ou contrées est étroitement lié à la disponibilité des infrastructures et équipements routiers. Ces infrastructures sont insuffisantes sur le littoral de Grand-Lahou et Fresco. De plus, elle est en grande partie l'une des zones les plus insulaire du pays, car comprise entre l'océan Atlantique et les lagunes.

1.1. L'insularité du littoral de Grand-Lahou et Fresco

Communément appelé le littoral des trois eaux, la frange côtière de Grand-Lahou et Fresco abrite l'océan Atlantique, cinq lagunes, le fleuve Bandama et trois fleuves côtiers. Ces lagunes et fleuves dans leur spatialisation ont créé des îles et presqu'îles. Bon nombre de localités de cette zone sont situées sur ces îles et presqu'îles. Parmi ces localités on a : Essoname, Badadon,

Likpilassié, Groguida, Dibou, Alèkèdon, Lahou-kpanda, Lauzoua etc. qui ne sont accessibles que par pirogue (photo 1 ; figure 1 ci-dessous). Cette situation rend difficile l'administration et la mise en place des infrastructures et équipements de développement. L'insularité de cette zone rend la tâche difficile aux différents administrateurs.

Figure 1 : Carte de l'insularité du littoral de Grand-Lahou et Fresco

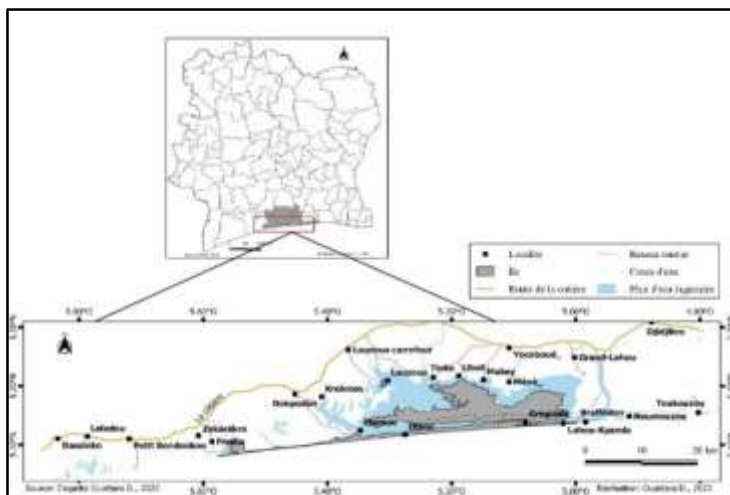


Photo 1 : une île sur la lagune Tagba à Lahou-Kpanda



Cliché : OUATTARA Daouda, 2023

1.2. Le manque de voies de communication

La route est un élément essentiel dans les flux d'échange entre plusieurs localités ou entre deux localités distinctes. Plus il y a des routes en très bon état, plus les cités situées le long de ces routes connaissent la croissance économique. En Côte d'Ivoire, les infrastructures routières sont souvent insuffisantes dans certaines parties, en particulier sur le littoral centre et ouest. En effet, sur cette partie du littoral, il n'y a qu'une seule route qui assure la desserte d'Abidjan jusqu'à Tabou. Cette voie connaît un problème de dégradation majeure due à diverses raisons. Au niveau du littoral de Grand-Lahou à Fresco, la route côtière constitue l'axe terrestre principal et représente la seule porte d'entrée et de sortie de cette zone. Les véhicules sont obligés de faire des longues heures de route là où il ne faut qu'une trentaine de minute. Aujourd'hui cette voie est en réfection d'Abidjan jusqu'à Tabou. Hormis cette route, il existe deux voies secondaires bitumées que sont la route menant de Grand-Lahou à Lahou-Kpanda longue de 15 kilomètres. Cette route ne doit son salut qu'à l'ancienne position de la ville de Grand-Lahou sur le front marin avant sa délocalisation sur le site actuel. Il y a aussi le tronçon carrefour Zegban jusqu'à la ville de Fresco, distante de 7 kilomètres environ. Les autres routes ne sont que des pistes villageoises boueuses et impraticables en saison pluvieuse. Ce sont la route partant de Braffedon aux villages V1, V2 et V3 passant par le bac jusqu'à Badadon ; la route de Dokpodon à Port Gauthier ; la route de Dokpodon à Ebonou, la route de Jacquerville jusqu'à Toukouzou, la route de Lauzoua carrefour jusqu'à Lauzoua, la piste de zuzioko à Kosso, la piste de Petit Bondoukou à Sinikoussou. Le plus souvent, il n'existe aucun véhicule reliant ces villages aux villes de Grand Lahou et Fresco. Au demeurant, les rares véhicules qui font la navette entre certains villages et ces villes suivent le mouvement pendulaire. C'est-à-dire qu'ils quittent les villages pour ne revenir que le soir. Cette situation rend rigide les relations d'échanges entre les villes et ces localités. Mieux, l'île comprise

entre l’océan Atlantique et les lagunes Tagba, Tadio et N’gni reliant le village de Lahou-Kpanda à koyiri, longue d’environ 50 kilomètres, ne dispose d’aucune route ou piste pouvant faciliter le transport des biens et des personnes. Le seul moyen de déplacement qui s’offre aux populations vivant sur cet espace demeure le transport lagunaire ou marin, à travers les pirogues à propulsion manuelle et les pirogues à moteur localement appelés ‘hors-bord’. La voie terrestre est quasiment absente.

1.3. La délocalisation des villes et villages

L’instabilité des littoraux et leur fragilité de plus en plus croissante poussent les autorités des pays dont les finistères présentent des dangers, à prendre des mesures de protection et de sécurisation des biens et des personnes. Dans le Golfe de Guinée, le trait de côte prend de plus en plus de recul laissant la place à l’océan Atlantique. En effet, des vagues de plus en plus violentes viennent régulièrement déferler sur ses côtes occasionnant ainsi des érosions à grande échelle. De plus, les courants des cours d’eaux dans les estuaires s’amenuisant du fait des infrastructures construites en amont de ces cours d’eaux amplifient ce risque. Pour éviter des pertes en vie humaine et la destruction des biens et services, les autorités de ces pays prennent souvent des décisions drastiques concernant certaines parties des littoraux fortement impactées par ce phénomène comme c’est le cas sur le littoral de Grand-Lahou et Fresco. En effet, 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 et 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 tel que mentionné par Kipré (1985, P. 290). L’une des difficultés à laquelle ont été confronté les villes Grand-Lahou et Fresco, est l’étroitesse du cordon littoral sur lequel ces villes ont été bâtie par la puissance coloniale. Ce site qui se trouve à quelques encablures des embouchures du fleuve Bandama et le Bolo sont coïncé entre

l'océan atlantique et les lagunes Tagba et N'gni. La nature de ces sites laisse ainsi entrevoir leur vulnérabilité et leur instabilité devant les constantes agressions marines. Ces villes n'étaient 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 Al, (1999, PP. 169-183). En effet, les sites de Grand-Lahou et Fresco ont subi de plein fouet les contrecoups de l'érosion marine qui a abouti au rétrécissement continu des cordons littoraux sur lesquels les colons les ont bâtis. A Grand-Lahou, la Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, 2015139 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 à abandonner les bâtisses les plus proches du front de mer comme le mentionnent Kipré (1985, P. 290) et Tapé (2004, p. 821). Les autorités coloniales semblaient impuissantes devant la fragilité du trait de côte qui ralentissaient les activités portuaires. Ainsi en 1912, l'ouverture d'une voie ferrée reliant Abidjan à Dimbokro au cœur du pays baoulé change la configuration du système de transport selon Semi Bi (1974, P. 359) et relègue cette zone en second plan. Les activités économiques étant sérieusement endommagées et constamment en péril dans cette zone, l'Etat ivoirien a pris la décision difficile de délocaliser certaines de ses localités suite aux effets dévastateurs des vagues sur les aménagements des villes de Grand-Lahou et Fresco. Cette délocalisation s'est faite par vague successive :

-Elle a commencé par la ville de Fresco, Dassioko et Zuzioko en 1966. Ces localités étaient situées sur le front marin. Elles ont été déplacées à une dizaine de kilomètres à l'intérieur des terres

sauf Kosso qui a été déplacée juste à quelques centaines de mètres sur les hauteurs de la colline avoisinante.

-La seconde vague concerne les localités de Grand-Lahou et Braffèdon. En effet, suite aux dégâts occasionnés par des vagues exceptionnelles dans les années 1970 sur les rivages de Grand-Lahou et Braffèdon engloutissant des biens et des vies humaines, l'Etat a jugé opportun de délocaliser ces cités vers des terres plus tranquilles et moins dangereuses. Ainsi, Braffèdon a été déplacée sur son site actuel juste après l'ancien emplacement du Bac. La ville de Grand-Lahou, elle a rejoint le village Dida de N'Zida à quinze kilomètres à l'intérieur des terres. La délocalisation de ces localités leur a fait perdre leurs premiers acquis infrastructurels. Les villes de Grands-Lahou et Fresco qui regorgeaient de grandes entreprises exerçant dans le domaine maritime et halieutique ont été délocalisées. De plus, ces villes comptaient de grands magasins de commerces et des entreprises qui exerçaient dans plusieurs domaines. Après la délocalisation, ces villes sont réparties à zéro car les infrastructures laissées derrière elles ont été englouties par les flots. Pis encore, ce ne sont pas toutes les infrastructures qui étaient sur les anciens sites qui se sont réinstallées sur les nouveaux sites, en particulier les entreprises qui ont opté pour des contrées moins dangereuses et propices à leurs activités.

2. Un espace marqué par les problèmes administratifs

Le littoral de Grand-Lahou à Fresco tout comme les autres terroirs de la Côte d'Ivoire rencontre des difficultés administratives. Ces difficultés sont de divers ordres, touchant aussi bien l'aspect administratif que l'aspect sécuritaire.

2.1. L'inégale répartition des services administratifs

Les villes de Grand-Lahou et Fresco étant les chefs-lieux de département du littoral dans cette zone, elles bénéficient de

nombreuses infrastructures étatiques, privées et semi-privées. En effet, quelques ministères et infrastructures parapubliques sont représentés dans ces villes. Les autres localités ne disposent que souvent d'établissements scolaires et/ou d'un dispensaire. Les seules localités disposant d'au moins une infrastructure administrative hormis les écoles et les centres de santé sont : Lauzoua, Yocoboué, Ebounou et Toukouzou, qui bénéficient chacune d'une sous-préfecture. Ces villes absorbent donc presque 90% des infrastructures au détriment des autres localités de l'espace. Aussi, dans certaines sous-préfectures, comme celle de Lauzoua située dans la région du Loh-Djiboua, il y a des discordes entre des villages et le chef-lieu de la sous-préfecture qui est Lauzoua. Ces derniers ne veulent pas être administrés par Lauzoua et se réclament de la sous-Préfecture de Grand-Lahou qui est située dans une autre région administrative celle des grands ponts. Ces derniers ne prennent pas part aux actions de développement de cette sous-préfecture et préfèrent qu'elles leur viennent de Grand-Lahou. Pourtant la sous-préfecture de Grand-Lahou ne les prend pas en compte.

2.2 L'insuffisance des services sécuritaires

Au niveau sécuritaire, la situation n'est point reluisante. C'est seulement dans les villes de Grand-Lahou et Fresco qu'on trouve les instances sécuritaires. En effet, ces villes sont dotées de brigades de gendarmerie, d'un détachement des eaux et forêts, d'un arrondissement de la police maritime, de la police pêche. La ville de Fresco ne dispose pas encore de Commissariat de police. Ce dernier est en construction. Par contre, elle dispose d'un détachement de bataillon militaire chargé de la sécurisation du sud-Ouest et d'un escadron de gendarmerie. Les agents de sécurité que l'on rencontre en dehors de la ville sont ceux qui sont souvent en patrouille de 2 agents à moto. Parmi ceux-ci figurent les policiers dans la zone de Grand-Lahou et les gendarmes dans la zone de Fresco, les agents des eaux et forêts dans les forêts classées d'Azagny, Dassioko sud, Adahidou et de

Fresco. Les marins sont sur le front lagunaire à Lahou Kpanda, sur le front marin à Toukouzou, Koyiri et à Pendadou. Les agents de sécurité ne disposent pas de vedettes pour sillonner les villages et campements insulaires. Par conséquent, les populations sont livrées à elles-mêmes et aux trafiquants sans scrupules. Dans cette zone, la distance à parcourir avant d'atteindre un agent de sécurité est très longue. Cette situation facilite la tâche aux délinquants qui s'installent sur l'île de Groguida pour s'adonner à des activités très peu recommandables. Dans ces zones, les voyous et le trafic clandestin font la loi. Les Ghanéens installés sur le front marin vaquent à leurs occupations de pillage du fond marin sans être inquiétés. Mieux, ils font entrer frauduleusement par pirogue des produits ghanéens sur le territoire ivoirien. Enfin, ils rapatrient impunément leurs butins amassés de façon illégale sur le littoral de Grand-Lahou et Fresco vers leur pays d'origine le Ghana.

3. La paupérisation de la population

La faiblesse du revenu des populations vivant sur la zone littorale de Grand-Lahou les pousse souvent à vivre dans la pauvreté et la précarité. Ils vivent dans des conditions pitoyables loin de la modernité.

3.1. L'habitat

La mondialisation progressive traduit à la fois l'extension à l'échelle mondiale des réalités et des phénomènes littoraux dynamiques, ainsi que l'accentuation et l'intensification d'une gamme intense d'interactions et d'interdépendances sur l'ensemble des espaces côtiers comme l'indique Koulaï (2015, p.159). En effet, en Côte d'Ivoire, l'une des réalités géographiques de ces dernières décennies réside dans le mouvement de littoralisation et de maritimisation des sociétés et des économies. Ce modèle de littoralisation dont la spatialisation se traduit par une concentration massive de la population sur la

frange littorale constitue un processus complexe. Pour Akou (2003, PP. 136-146), ce phénomène s'inscrit également dans une évolution temporelle des modes d'habitation et d'organisation de l'espace compte tenu des facteurs socio-économiques et naturels qui les accompagnent car il s'agit d'un ensemble de mouvements socio-spatiaux spécifiques à chaque ville littorale, combinant occupation et utilisation progressive du littoral, liées au développement des activités et à leurs différentes évolutions. Ainsi, en Côte d'Ivoire, les zones littorales situées aux alentours des villes portuaires (Abidjan et San-Pedro) connaissent un élargissement spatial avec des constructions plus modernes et plus huppées. Tandis que sur le littoral de Grand-Lahou et Fresco les constructions restent encore statiques et traditionnelles. En effet, les populations rencontrent des difficultés liées à la pauvreté. Par manque de moyens financiers, elles dorment dans des constructions de fortune faites de matériaux de récupération. De Toukouzou jusqu'à Salifoukro en passant par Krokrom, Ebounou, Dokpodon jusqu'à Dassioko, les habitations sont les mêmes. Ce sont des cours communes faites de bambou, de palmier avec la toiture en papaux comme l'indique la photo 2 ci-dessous. Plus de 80% des habitations rurales de cette zone sont faites de façon traditionnelle.

Photo 2 : type d'habitat du littoral de Grand-Lahou.



Cliché : OUATTARA. Daouda, 2023

Un autre facteur de la construction de ces abris de fortune réside dans la tradition des peuples autochtones Dida, Godié et Avikam. En effet, ces peuples ont pour principale habitation de base les constructions en cours commune faites de matériels de fortune. Ces différentes cours sont séparées les unes des autres par des palissades. Les allogènes venus s'installés sur le front marin ont copié ce type d'habitat qui est moins coûteux et moins difficile à mettre en place. Pour certains allogènes, ils construisent ces abris de fortune parce que l'érosion marine les harcèle de jour en jour. Certains changent l'emplacement de leur maison 2 à 3 fois au cours d'une même année. Les villages qui sont dans ce cas sont : Lahou-Plage, Groguida, Gnanngandon, Kpandadou, les campements V1 et V3 situés à l'Ouest de Fresco.

3.2. Les conditions de vie

Bikpo (1997, p. 327), décrivant le cadre de vie des villages et campements des pêcheurs autochtones et allogènes vivant sur ce littoral, révèle que le lieu d'habitation des pêcheurs est fait de matériaux de récupération. Les ruelles des villages et campements sont « insalubres », « sordides » et il n'y a pas de toilettes individuelles. L'usage de latrines publiques sur pilotis aggrave davantage « l'insalubrité, la pollution et la dégradation de l'environnement ». Cette situation est illustrée par la photo 3 ci-dessous.

Photo 3 : Latrine sur la lagune Tadio à Lauzoua



Cliché : OUATTARA. Daouda, 2023

Dans ce même ordre d'idée, Apling (2008, p. 363), insiste sur le fait que des latrines sont construites directement sur la lagune et qu'elle sert aussi de dépotoir pour les ordures ménagères. On trouve des résidus de bitume tout au long des plages avec des élevages de porcs et des savonneries artisanales (kabakourou) qui déversent directement leurs effluents dans la lagune. Toutes ces insalubrités impactent négativement la qualité de vie des riverains, l'équilibre de l'écosystème lagunaire et celui de l'océan. En effet, à travers les déchets solides ou liquides déversés directement dans les plans d'eau de ce littoral sans traitement, la qualité de l'eau se dégrade et modifie génétiquement les espèces animales et végétales vivant dans ces eaux. Une fois ces saletés ingurgitées, les poissons sont contaminés et transmettent des maladies aux populations à travers la consommation. Ainsi, des maladies comme les cancers, la diarrhée, les infections pulmonaires et l'amibiase y sont fréquentes. Aussi, cette situation est à l'origine de la contamination des nappes phréatiques. Comme conséquence, les populations des villages et campements situés sur la grande île sont obligées d'importer de l'eau douce de la partie terrestre. Pis, les riverains de cette zone menant encore une vie basée sur la tradition et les coutumes, transforment les baies et bordures lagunaires ainsi que les plages en lieux de soulagement et de dépotoir de tout genre, alors que celles-ci devraient être aménagées pour une mise en valeur comme indiquée par la photo 4 ci-dessous. Aussi, sur ces mêmes plages situées entre l'océan et les villages, on trouve des cimetières. De Toukouzou jusqu'à kosso, le constat est le même.

Photo 4 : tas d'ordures sur les berges de la lagune Tagba à Groguida



Cliché : OUATTARA. Daouda, 2023

4. Les problèmes infrastructurels

Plusieurs problèmes sont à la base du sous-développement du littoral de Grand-Lahou et Fresco. Parmi ces problèmes, l'insuffisance des infrastructures et équipements demeure l'épine dorsale. L'insuffisance criarde des infrastructures sur le littoral de Grand-Lahou à Fresco se situe à plusieurs niveaux.

4.1. Les problèmes liés à l'éducation et à la santé

Au niveau éducatif, cette zone manque encore d'infrastructures scolaires. En effet, des villages comme, Salifoukro, kouadiokro, gnangnandon, kpandadou, koyiri etc. ne disposent pas encore d'établissements scolaires. Les élèves de ces localités sont obligés de parcourir des kilomètres pour rejoindre l'école. D'autres font des traversées journalières à bord des pirogues pour se rendre dans des villages voisins situés à des kilomètres. Aussi, dans certains villages et campements, des écoles fonctionnent encore de façon clandestine. Ces écoles clandestines sont des bâtiments de fortune construits avec des

moyens traditionnels (terre cuite, paille et bois de récupération) comme le montre la photo 5 ci-dessous.

Photo 5 : Ecole communautaire dans la zone de Grand-Lahou et Fresco



Cliché : OUATTARA Daouda, 2023

Ces écoles naissent de la volonté des villageois de scolariser leurs enfants. A cet effet, ils construisent des cabanes de fortune faisant office d'école. Souvent, l'Etat y affecte des enseignants. Mais dans la majeure partie, ce sont des enseignants bénévoles qui y donnent les cours moyennant un intéressement de la part des parents d'élèves. De même, pour d'autres villages des écoles existent mais sont en état de délabrement avancé.

De plus, les équipements tels que les tables bancs font défaut. En effet, par manque de bancs, les élèves du primaire jusqu'au secondaire sont souvent obligés de s'asseoir à trois voire quatre sur le même banc. Cette situation impacte négativement le rendement des élèves. A cela s'ajoute l'insuffisance d'enseignants du fait de l'enclavement des localités. En ce qui concerne les écoles secondaires, seules les villes de Grand-Lahou et Fresco disposent chacune d'un lycée Moderne. Grand-Lahou dispose également de deux centres de formation en agriculture et en pêche. Hormis ces villes, les seuls collèges

qu'on rencontre sont situés à Ebounou, Dassioko et Yocoboué. Celui de Lauzoua est en construction. En somme, sur le plan éducatif, les villes de Grand-Lahou et Fresco sont les plus équipées au détriment des autres, car disposant de plusieurs écoles primaires publiques et privées. Sur le plan sanitaire, cette zone est encore en manque d'infrastructures et d'équipements. La plupart des populations sont loin des centres de santé. La grande île sur laquelle sont situées les villages d'Essouame, Badadon, les V (V1, V2 et V2) et Likpilassié ne compte aucune infrastructure sanitaire. Pour se soigner, les populations sont obligées de parcourir souvent des dizaines de kilomètres à pirogue pour rejoindre soit le centre de santé d'Ebounou, Lahou-Kpanda ou Lauzoua. Sur la bande de terre comprise entre l'océan Atlantique et la lagune Tagba, allant de Lahou-kpanda à Koyiri, longue d'environ 100 kilomètres, il n'existe que deux infrastructures sanitaires dont une à Dibou et l'autre à Lahou-kpanda. Parmi ces deux infrastructures, seule celle de Lahou-kpanda est fonctionnelle avec un infirmier, une sage-femme et une fille de salle. Pourtant, les distances entre les villages, les campements et les villages disposant de centres de santé sont très grandes. Les localités rurales disposant de centres de santé sont Toukouzou, Djateket, Braffèdon, Lahou Kpanda, Ebounou, Dibou, krokrom, zegban, dassioko, zuzuoko, Petit Bondoukou, Lauzoua et Yocoboué. Ces infrastructures ne suffisent plus et ne sont plus adaptées aux exigences de la population, car les besoins des bénéficiaires augmentent de jour en jour, alors que la disponibilité de ces infrastructures ne suit pas. Parmi les localités de cette zone, seules les villes de Grand-Lahou et Fresco sont les plus équipées car comprenant un hôpital général et des cliniques privées. Cependant, ces hôpitaux généraux ne comportent aucun service spécialisé. Ils sont mal équipés. Les cas les plus graves sont évacués soit sur Dabou, soit sur Abidjan, soit sur Sassandra. Les centres de santé ruraux sont pour certains en état de délabrement très avancé comme celui d'Ebounou.

D'autres manquent de personnel soignant comme c'est le cas de Dibou qui n'est pas encore ouvert.

4.2 Les problèmes liés au tourisme et à l'agriculture

Le tourisme est un secteur pourvoyeur d'emplois et de devises économiques Pour les pays et zones qui en possèdent les atouts. Ce secteur est encore plus rentable si les acteurs de ce domaine mettent en place des infrastructures touristiques modernes et attractives. Selon Kouadio et Al (2014, p. 21), malgré des recettes touristiques estimées à plus de 300 milliards de Fcfa en 2014 pour une contribution de 4,8% au PIB la Côte d'Ivoire est en-dessous des rendements touristiques qu'elle peut tirer de son espace marin et côtier. Consciente de cette situation, la cote d'ivoire a mis en place un projet d'aménagement touristique sur le front Est de son littoral (Grand-Bassam, Assinie et Assoinde) comme le stipule Hauhouot (2010, PP. 305-320), le littoral d'Assinie a fait l'objet d'un programme ambitieux d'aménagement touristique initié dans les années 1972. Ce plan prévoyait la construction de bases nautiques dans la lagune et celle de réceptifs touristiques et de résidences secondaires sur le bord de mer. Sous la cocoteraie, entre la mer et la rivière, deux secteurs ont été réservés à la construction de réceptifs hôteliers, à Assouindé et à Assinie. Seul celui d'Assouindé a effectivement accueilli (presque tous) les établissements projetés. En effet, l'État a construit un hôtel classique (*Sitour*) et deux villages de vacances exploités par des opérateurs privés (*Valtur* et *Club Méditerranée*). L'hôtel *Sitour* est le plus modeste de ces réceptifs. C'est un hôtel d'une vingtaine de chambres réparties entre des bungalows doubles ou individuels Dienot, (1980, p. 361). Plusieurs paillotes installées sous la cocoteraie, près de la lagune ou sur le bord de mer, permettent aux touristes d'admirer le paysage et de se détendre. Pour Dienot (1980, P. 361), On ne peut pas chiffrer le montant global des investissements réalisés faute de données suffisantes. Toutefois, on connaît celui des réceptifs construits par l'État. Ils

ont nécessité des investissements à hauteur de 15.468.000.000 millions de Fcfa. Malheureusement, cette activité n'est pas développée ni fait l'objet d'un aménagement spécifique sur le littoral de Grand Lahou et Fresco, quand bien même qu'il dispose de tous les atouts favorables à la pratique de cette activité. En effet, cette zone regorge de toutes les potentialités touristiques (baies, plages, plan d'eau lagunaire, lacs, fleuves, paysages, faune et flore). Sur ce littoral on distingue cinq lagunes (la lagune Tagba, la lagune N'gni, la lagune Tadio, la lagune Mackey et la lagune Niouzoumou), le fleuve Bandama, des lacs, des fleuves côtiers et l'océan Atlantique. On a également des îles et des bandes de terre comprises entre l'océan, la lagune Tagba et la lagune N'gni. Mais aucune de ces potentialités n'est encore véritablement mise en valeur. Les populations locales n'ont pas encore conscience de la richesse dont elles disposent. Pour certains, la vulnérabilité de la zone est la cause du non aménagement touristique de ce littoral. Car pour eux l'érosion marine qui ronge cette partie du littoral ivoirien pourrait tout emporter du jour au lendemain. Sur le front marin on ne rencontre que trois hôtels : un établissement dénommé « Hôtel Cap Lahou » et l'autre appelé « Singapour » situé sur le front marin au niveau de Braffedon. Ces établissements n'ouvrent leurs portes que les week-ends. Un autre hôtel situé à Kosso à l'Ouest de Fresco est ouvert permanemment mais est en piteux état du point de vue sanitaire. Il est également difficilement accessible.

Sur cette partie du littoral, les équipements agricoles constituent une richesse majeure pour la population qui y vit. En effet, avec la flambée du prix des matières premières agricoles, les terres cultivables de cette zone ont été mises en valeur à travers les plantations d'hévéa, de coco, de palmier à huile, de café et de cacao. Sur le littoral Ouest, l'économie de plantation a été bousster par l'Etat par la mise en place de nombreuses plantations en vue d'accompagner l'installation et l'effectivité

des activités du port de San-Pedro comme le souligne Ogo (2019, p.110). Pour ce faire, un développement à grande échelle d'une agriculture industrielle et villageoise s'est opéré à San-Pedro et son arrière-pays, un territoire peu peuplé où le facteur "terre" n'était pas limitant selon Schwartz (1993, p. 343).

Cependant, Tous ces projets agricoles à grandes échelles n'ont pas touché le littoral de Grand-Lahou et Fresco. Sur ce littoral, les plantations qu'on rencontre sont celles des paysans autochtones et allogènes. Ces plantations sont le fruit d'une culture extensive et itinérante. Les rares plantations industrielles qu'on y voit sont à l'abandon aujourd'hui. Aussi, en s'adonnant à ces cultures de rente ou d'exportation, ces populations ont délaissé les cultures vivrières censées les nourrir. Les parcelles allouées aux produits de rente sont largement plus importantes que celles allouées aux cultures vivrières et maraichères. De ce fait, la majorité du vivrier consommé dans cette zone provient de la ville d'Abidjan. Cette situation explique la cherté de la vie et la non diversification des mets dans la plupart des villages. Sur ce littoral, l'aliment de base est l'attiéké. Ainsi, partout dans les villages, la fabrication de cet aliment occupe une place de choix. Certaines femmes sont organisées par petits groupes de production d'attiéké de façon traditionnelle. Cette production est destinée à nourrir les familles.

4.2. Les problèmes liés à la pêche et à l'industrie

Selon Bikpo (2010, pp. 321-346), parmi les problèmes que connaît la pêche en côte d'ivoire, la piraterie halieutique occupe une place de choix car elle a fait baisser la production nationale de 30 à 40 % ces cinq dernières années. Selon elle, en 2007, les importations ont couvert 83 % des besoins globaux en protéines halieutiques de la Côte-d'Ivoire. Or, la Côte-d'Ivoire dispose d'une façade maritime aussi grande que celle de la région des Pays de la Loire en France. Pour rehausser la baisse de la productivité halieutique du littoral ivoirien, l'Etat a mis en place

un projet visant à construire des mini ports de pêche ou débarcadère moderne sur les littoraux de Grand-Lahou et Sassandra. Aujourd'hui seul celui de Sassandra est fonctionnel avec les activités annexes qui vont avec. Cependant, pour ces infrastructures halieutiques, les seules réalisations modernes qu'on trouve sur le littoral de Grand-Lahou jusqu'à Fresco sont le lycée de pêche et le nouveau débarcadère de pêche. Le lycée de pêche dispose de deux sites, à savoir le site des cours théoriques situé dans la ville de Grand-Lahou et le site dédié à la pratique située sur les berges de la lagune Tagba, entre Braffedon et Lahou-kpanda. Construit pour rendre pratique la formation des élèves après leur passage au lycée de pêche, ce site est aujourd'hui à l'abandon depuis 2019, car il n'exerce plus les missions qui lui étaient assignées. En effet, conçu pour servir d'escale et ravitailler les bateaux en vivres, carburant et glace, ce site possède deux salles de conservation du poisson frais pêché sur place et deux autres salles de production de glace industrielle avec un portique de débarquement des caisses de poissons. Ce centre dispose également d'une salle de plongée pour l'apprentissage des plongées en eau profonde. Tout ceci est aujourd'hui à l'abandon et le chenal qui permet de passer de la mer pour débarquer à cette escale est quant à lui bouché par l'ensablement de l'embouchure (lagune, Bandama et Océan).

Le débarcadère est construit et occupe une superficie d'un hectare et demie qui lui a été cédé par le lycée de pêche. Cet espace est exigu et l'étroitesse de son quai ne permettra pas à plusieurs bateaux ou aux grands bateaux de pêche d'accoster. Ce port de pêche constitue l'unique débarcadère de pêche après ceux des ports d'Abidjan, San-Pedro et Sassandra. Sensé redorer le blason du littoral de Grand-Lahou et Fresco en matière de pêche tout en réorganisant le secteur halieutique de la zone, le port de pêche est déjà confronté à un sérieux problème qu'est l'embouchure des trois eaux de Lahou-Kpanda. L'aménagement et le désensablement de cette embouchure nécessite des moyens

pharamineux car en plus du sable, cette embouchure et ses pourtours donnant accès au port de pêche contiennent encore des gravats de l'ancienne ville de Grand-Lahou engloutie par les eaux dans les années 1970. Jusque-là, le projet appelé 'WACA' devant permettre l'aménagement et le désensablement de cette embouchure n'a pas encore vu le jour. Hormis ces deux infrastructures, il n'existe qu'une seule coopérative de pêcheurs dument constituée en abrégé 'SCOOPS AYOKA'. Les autres pêcheurs qui ne sont pas dans cette coopérative vendent leur prise à la criée ou au plus offrant. De plus, les autochtones de cette zone ont abandonné la pêche aux mains des pêcheurs étrangers qui vont en mer et reviennent vendre leurs prises journalières aux femmes venues des localités situées sur la route « côtière ». Ces derniers ne prélèvent que des miettes sur la prise de ces pêcheurs. Dans certains villages et campements, rien ne leur est prélevé de leur prise. Ils pillent donc en toute impunité les eaux. Les autochtones pratiquent désormais la pêche de subsistance sur les lagunes, les fleuves et les lacs. Ces lieux sont interdits aux pêcheurs étrangers sous peine d'être sévèrement amendé. Les autochtones ont progressivement abandonné la pêche en mer aux mains des étrangers suite à la raréfaction du bois pour la fabrication des pirogues pour aller en mer. Cette raréfaction du bois pour la fabrication des pirogues est due à la création des nombreuses forêts classées dans la zone. Aujourd'hui, ces anciens pêcheurs et descendants de pêcheurs se sont transformés en agriculteurs, commerçants, transporteurs etc.

Les dynamiques fonctionnelles sur le littoral ivoirien laissent apparaître une diversité d'acteurs, une large palette d'activités et une gamme infinie d'interactions (Goiffon M., 2003, p.1) car à côté des villes portuaires, des villes secondaires se transforment et se développent. Si les pouvoirs restent centralisés, il n'y a pas qu'Abidjan et San-Pédro qui soient en expansion sur le littoral ivoirien. Le pays compte des villes littorales secondaires

halieutiques (Sassandra, Grand-Béréby), touristique (Grand-Bassam) et un sous-sol riche en hydrocarbure (Jacqueville). A Grand-Béréby, la beauté et la qualité du paysage marin et des plages reflète son attractivité touristique. Quant au littoral de Jacqueville, il abrite quatre champs pétroliers, quatre champs gaziers en off-shore, quatre champs d'exploitation pétrolière, et un champ pétrolier en développement. Ces villes secondaires, à la faveur de la colonisation (exemples de Grand-Bassam et Sassandra), de leur proximité avec les villes portuaires (cas de Jacqueville et Grand-Bassam) et de certaines politiques infrastructurales (constructions de ponts et de la baie des Sirènes et des entreprises) ont évolué démographiquement (passant de 216 653 habitants en 1998 à 382 198 habitants en 2014), économiquement (créations d'entreprises, de stations-service) et spatialement via la réalisation de vastes projets de viabilisation et de lotissement. Sur le littoral-Est, ce sont les villes de Grand-Bassam (43 km d'Abidjan), et de Jacqueville (60 km d'Abidjan) qui se développent dans le cadre du projet d'aménagement du Grand-Abidjan selon Akou (2003, pp. 136-146). Aussi, selon lui, la "démaritimisation" de la vie socioéconomique du littoral de Grand-Lahou et Fresco découle de la conjugaison de contingences historiques, politiques et environnementales. Il existe des inégalités et des disparités en termes de développement socioéconomique au sein de cet espace littoral Tapé (2004, P. 821). Au nombre des régions marquées par ces inégalités de développement sur la façade atlantique ivoirienne, le littoral de Grand-Lahou et Fresco occupe une place de choix. 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 ces villes s'animaient et laissaient entrevoir la mise sur pied d'équipements adaptés au besoin de la colonisation. Paradoxalement de nos jours ce littoral 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 comme le soulignent le Ministère de l'environnement (2003a, P. 41 ; 2003b, P. 89) et Capdel, 2006, p. 87). Aujourd'hui, l'industrie de ce littoral est représentée par quelques entreprises : L'IDH, la SICOR, la PALMCI, la SOCIETE MINIERE DU LITTORAL (SML), la PALM INDUSTRIE. La SICOR est fermée depuis des années et ses ouvriers sont toujours au chômage technique. Les infrastructures qu'elle avait construite sont aujourd'hui en ruine. Le siège de la PALMCI et ses usines de fabrication se trouvent à Irobo, qui dépend du département de Jacqueville. La zone de Grand-Lahou ne bénéficie que de la présence de ses plantations sur son sol. L'IDH quant à elle est implantée dans la ville de Grand-lahou. Elle est la seule entreprise hévéicole de la zone. Tout comme la SICOR, la PALM INDUSTRIE a également fermé ses portes. Elle a abandonné son site et ses plantations aux mains des autochtones laissant ainsi tout son personnel au chômage. Aujourd'hui la brousse a envahi tous ses sites et magasins qui servaient à stocker et à traiter le coprah. La fermeture de cette entreprise a posé un frein au développement socioéconomique de ce secteur. Les plantations sont mal entretenues, Les maisons des ouvriers sont en ruine. Les quelques maisons qui restent encore debout sont en piteux état. La Société Minière du Littoral située dans la sous-préfecture de Lauzoua est une société d'extraction de minerai. Elle crée divers problèmes aux populations et villages installés aux alentours. En effet, suite aux activités de cette entreprise, plusieurs problèmes et maux ont surgi au sein des populations riveraines. Ces problèmes sont d'ordre sanitaire, agricole, social, et économique :

- Au niveau sanitaire les maux sont les maladies respiratoires, la pollution, la contamination des eaux et de la nappe phréatique ;
- Au niveau agricole on a la dégradation des sols, disparition des sols cultivables, agression des forêts classées ;
- Au niveau social on note les nuisances sonores, la prostitution, l'insécurité galopante, le déguerpissement des populations.

Ces entreprises dont quatre en fonction sont nettement insuffisantes pour impulser un développement significatif dans cette zone. La faiblesse de l'industrialisation du littoral de Grand-lahou et Fresco provoque de nombreux maux à savoir le chômage, l'exode de la jeunesse vers des destinations meilleures, l'oisiveté etc. Le départ massif des populations provoque le dépeuplement des bourgades comme Lauzoua, Toukouzou, Lahou-Kpanda, Groguida, les villages V1, V2 et V3 pour ne citer que ceux-là.

4.4. L'insuffisance liée à l'électricité et à l'adduction en eau potable

Pour ce qui est de l'électricité et de l'adduction en eau potable, le constat n'est point reluisant. Plus de la moitié des localités consomment encore l'eau des bornes fontaines et de la lagune. Le problème de l'eau potable est criard sur ce littoral. Sur plus d'une vingtaine de localité, ce sont seulement les localités de Zegban, Grand-Lahou, Fresco, Dassioko, Yocouboué, Toukouzou, Ebounou et Braffèdon qui disposent de châteaux d'eau fonctionnels. Le non accès à l'eau potable occasionne de nombreuses maladies comme la dysenterie, la diarrhée, les maladies liées aux matières fécales alors que les centres de santé sont insuffisants et éloignés. D'autres villages comme Kosso disposaient de château d'eau. Mais par manque d'entretien, la tuyauterie de ce château est devenue défailante ne pouvant donc plus servir l'eau à la population comme avant, ce dernier est

transformé aujourd'hui en forage qui distribue l'eau dans des bonbonnes. Son eau est tirée à l'aide d'un moteur à essence.

Au niveau de l'électricité, la plupart des localités électrifiées ne sont pas connectées au réseau électrique national. Elles sont alimentées par des moteurs électriques. Ces localités sont Ebounou, Lahou-Kpanda, Likpilassié, Groguida, Lauzoua etc. Une fois de plus, la remarque fait cas de ce que ce sont les localités qui sont situées sur la terre ferme qui bénéficient de l'électricité car raccordées au réseau électrique national. Les villages et bourgades situés sur les îles n'en disposent pas. Pourtant dans les ruelles de Lahou Kpanda, on constate la présence de poteaux électriques avec des files. La raison évoquée est que la compagnie ivoirienne d'électricité s'est retirée de ces localités suite à l'avancée majeure de l'érosion marine et de la montée des eaux lagunaires.

Conclusion

Comme on peut le constater, la zone côtière de Grand-Lahou à Fresco rencontre des difficultés en termes d'aménagement, l'empêchant ainsi de connaître un développement économique et social. Ce sous-développement est en partie dû au fait que suite à la délocalisation de la plupart des localités situées sur ce littoral, les efforts d'aménagements ne se sont concentrés que sur les villes de Grand-Lahou et Fresco. Tous les efforts d'aménagement étaient concentrés sur la reconstruction et l'équipement de ces villes au détriment des autres parties. Ainsi, la majeure partie de ce littoral est resté enclavé, sous-équipé et dénudé de toutes infrastructures et équipements des années 1970 jusqu'aujourd'hui, car n'ayant bénéficié d'aucun aménagement majeur. Cet aménagement reste encore insuffisant pour impulser le développement réel malgré l'existence d'immenses atouts. Ajouté à cela, l'érosion marine est une réalité non négligeable

qui mériterait d'être sérieusement prise en compte par les aménageurs.

Références bibliographiques

Abe J. (2005). *Contribution à la connaissance de la morphologie et de la dynamique sédimentaire du littoral ivoirien : cas du littoral d'Abidjan : essais de modélisation en vue d'une gestion rationnelle*. Thèse de doctorat d'Etat Es Science Naturelles, Univ, cocody, pp13-296

Akou D. (2015). *La « demaritimisation » de la vie socio-économique dans le département de Grand-Lahou (sud de la cote d'ivoire)*, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (2003) Institut de Géographie Tropicale, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, 2015, pp 136-146

APhing K. (2001). *Le tourisme littoral dans le sud -ouest Ivoirien*. Thèse 3^{ème} cycle, Univ, cocody, 363p.

Bikpo C. (2010). *La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique*, Les Cahiers d'Outre-Mer, 251 Juillet-Septembre 2010/3 (n° 251), pages 321 à 346

Bikpo K. (1997). *La pêche artisanale maritime en côte d'Ivoire : étude Géographique*, thèse de géographie, Université de Nantes, 327P

Capdel. (2006). *Schéma directeur pour le développement du département de Grand-Lahou, Tome I, Etude de diagnostic socioéconomique*. Projet de Développement Municipal: Abidjan, 87p. DCGTx, (1986)

Diénot J. (1980). *L'impact du complexe touristique d'Assinie (Côte-d'Ivoire) sur le milieu local, régional et national : « les ombres du soleil »*. Tome I. Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Paris VIII : Paris, 361p.

Hauhouot C. (2010). *Le littoral d'Assinie en Côte-d'Ivoire : dynamique côtière et aménagement touristique*, pp. 305-320 <https://doi.org/10.4000/com.6023>

Hauhouot C., et Al. (1999). *Les risques naturels en Côte d'Ivoire*, in Cahier Nantais n° 51, Nantes, pp 169-183.

Kablan H., Pottier P. (2008). « *La problématique de la gestion intégrée des zones côtières en Côte d'Ivoire* » in, POTTIER.P et ANOH. K. P (2008) Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : Elément de réflexions pour une politique de gestion intégrée pp249-273

Kipré P. (1985). *Villes de Côte d'Ivoire 1893-1940*. Abidjan, NEI, Tome I, 238 p et tome II, 290 p.

Kouadio A., et Al. (2014). *Rapport sur l'état de l'environnement marin et côtier de la côte d'ivoire (reem-ci)*, Ministère de l'Environnement et du développement durable, P21

Koulai L. (2015). *Plastic waste inputs from land into the ocean*. *Science*, 347: 768–771

Ministère de l'Environnement. (2003 a). *Projet du livre blanc du littoral de Côte d'Ivoire*, Abidjan ,41 p.

Ministère de l'Environnement. (2003 b). *Diagnostic de l'environnement du littoral de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 89 p

N'guessan A. (2014). « *La 'côtière' un axe routier majeur de la zone littorale en côte d'Ivoire extrait de la Dynamique des Milieux et des Sociétés* » in revue de géographie de Lomé, pp1-11

Noin D. (1999). « *La population des littoraux du monde information géographique* », Vol. 63, n° 2, pp 65-70

Ogou A. (2019). *Port, Aménagement et Développement Durable À San-Pedro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire)*, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire, p.110)

Semi B. (1974). *La politique coloniale des travaux publics 1900-1940*, in Annales de l'Université d'Abidjan, série I (Histoire), 359 p.

Tape B. (2017). « *Préface* » in AKOU L et N'GUESSAN A. A B (2017). *Le port dans la ville* pp 15-19.

Tapé B. (2004). : *Economie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire : Etude géographique*. Abidjan, Université de Cocody, IGT, Thèse d'Etat, 821 p.

Toure M. (2008). « *Structure du modèle spatial ivoirien : réglage territorial et pressions humaines sur le littoral de côte d'Ivoire* » in POTTIER.P et ANOH. K. P (2008) Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : Elément de réflexions pour une politique de gestion intégrée pp143-158.