LE PONT PHILIPPE GRÉGOIRE YACÉ ET LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE

KONE-TAPE Bidi Fatoumata[1]*;* KOULAÏ Armand, DAKOURI Guissa Desmos Francis

Université Felix HOUPHOUËT-BOIGNY Abidjan

1-Ecole Normale Supérieur Abidjan, E-mails : kone.fatou63@yahoo.com, Koulai.armand@yahoo.fr, ddakouriguissa@yahoo.fr

RESUMÉ

Jacqueville, bande côtière comprise entre l'océan atlantique et la lagune Ebrié, a des atouts physiques et humains qui lui confèrent le statut de zone touristique, agricole, piscicole et industrielle. Malgré ses potentialités, cette région n'a jamais connu un réel développement parce qu'isolée depuis plus de 65 ans à cause du canal de Vridi qui lui a fermé la seule voie d'accès. La construction du pont Philippe Grégoire YACÉ (PGY) en 2015 suscite non seulement un grand espoir chez les populations mais aussi soulève le problème de la place que cet équipement peut occuper dans le processus de développement de la région. L'appréhension de cette corrélation entre infrastructure et développement, a suscité ce présent travail dont le but principal est d'ébaucher les grandes perspectives qui s'ouvrent à Jacqueville avec la mise en service du pont.

La démarche méthodologique utilisée comporte la recherche documentaire, l'observation et les entretiens auprès des autorités administratives, politiques et coutumières de la région.

Les résultats montrent que Jacqueville a plusieurs atouts qui restent peu exploités à cause de la situation d'enclavement. Avec le pont PGY qui respecte toutes les normes requises en matière d'infrastructures, de nombreuses possibilités de développement sur le plan touristique, agricole et industriel vont connaître une embellie. Mais ce développement doit s'inscrire dans une vision de protection de l'environnement, gage de sa durabilité dans cette bande côtière de la Côte d'Ivoire.

Mots clés : Philippe Grégoire YACÉ, perspectives, développement, Jacqueville

ABSTRACT

Philippe Gregoire YACE Bridge and Jacqueville region's development prospects in Cote d'Ivoire

Jacqueville, coastal strip between Atlantic Ocean and Lagoon Ebrié, has physical and human assets which give it the status of tourist area, agriculture, fisheries and industry. Despite its potential, this region has never experienced real development because isolated for over 65 years because of Vridi channel that closed her only access. Construction of the bridge Philip Gregory YACE (PGY) in 2015 not only raises great hope in populations but also raises the issue of the place that this equipment can take in the region's development process. The apprehension of this correlation between infrastructure and development has generated the present work whose main purpose is to outline the great prospects opening up in Jacqueville with the commissioning of the bridge.

The methodology used includes desk research, observation and interviews with the administrative, political and customary in the region.

The results show that Jacqueville has several unexploited strengths, because of its geographical location. With the PGY bridge meets all standards required in infrastructure, many development opportunities for tourism, agriculture and industry will experience an upturn. But this development must be part of a protective vision of the environment, guarantee its sustainability in the coastal strip of the Ivory Coast.

Keywords: Philip Gregory YACE, prospects, development, Jacqueville

INTRODUCTION

Il existe à l'échelle planétaire un consensus sur le fait que les infrastructures favorisent la croissance et le développement (CNUCED, 2013). Considérées comme l'ensemble des installations nécessaires au bon fonctionnement des transports (routiers, ferroviaires, etc.), les infrastructures représentent par extension l'ensemble des équipements (routes, ponts, etc.) qui sous-tendent le développement économique et social des territoires (ELLIS, 2008).

Longtemps coupée du reste du pays en raison des aménagements réalisés au port d'Abidjan, la région de Jacqueville est désormais reliée au reste du territoire ivoirien par un pont réalisé sur la lagune Ebrié. Ainsi, après 65 ans d'attente et 6 ans de travaux, le pont de Jacqueville baptisé pont Philippe Grégoire YACÉ (PGY) est considéré par les autorités administratives et les populations locales comme l'équipement fondateur du décollage économique d'une région aux énormes potentialités touristiques, agricoles et minières. Avec l'avènement du pont, quelles sont les perspectives de développement de la région de Jacqueville ? Cette préoccupation centrale suscite des questions secondaires suivantes :

- Quels sont les caractéristiques et les avantages que procure la construction du pont Philippe Grégoire YACÉ (PGY) ?
- Comment est structuré le paysage de Jacqueville ?
- Comment le PGY va influencer la renaissance des activités socio-économiques de la région de Jacqueville ?

Les hypothèses qui découlent de ces questions sont :

- Doté de tous les aspects d'une infrastructure moderne, le PGY réduit la durée du trajet sur la lagune Ebrié tant pour les personnes que les biens.
- Jacqueville est une zone insulaire et côtière dans laquelle s'est installée une population cosmopolitique pour des raisons économiques.
- La mise en place du PGY va non seulement positionner Jacqueville comme une zone touristique mais aussi redynamiser le secteur agricole dominé par la cocoteraie.

L'objectif principal de ce travail est d'appréhender les perspectives de de développement de la région de Jacqueville au plan social, touristique, agricole et environnemental pour la localité de Jacqueville et sa région. Spécifiquement le travail va consister à :

- montrer les caractéristiques et les avantages que procure le PGY ;
- analyser la structure du paysage de Jacqueville ;

- évaluer les potentialités économiques de la région de Jacqueville avec la mise en place du pont Philippe Grégoire YACÉ.

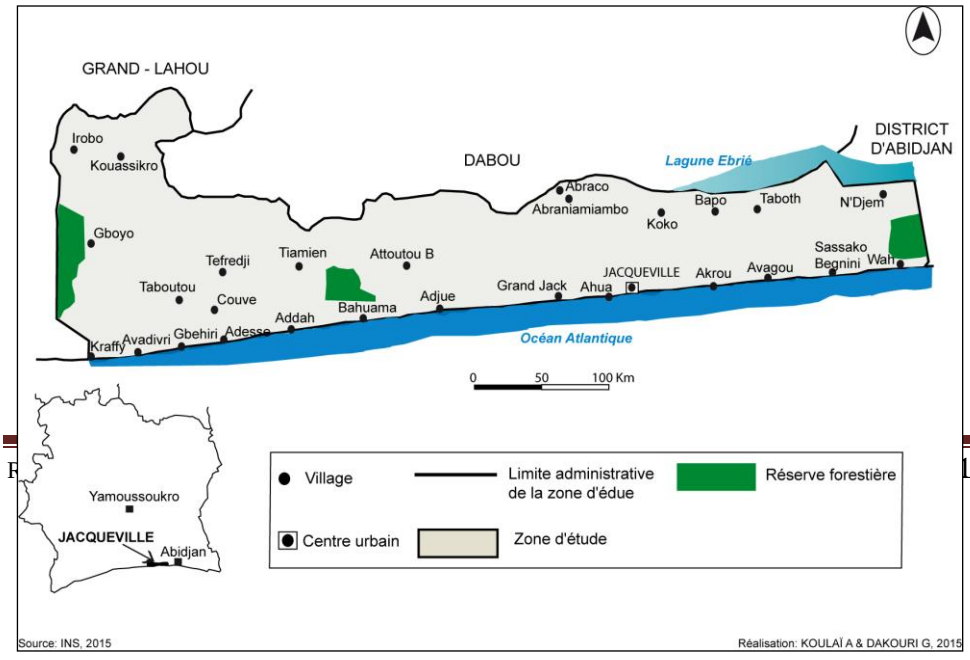
Ce travail s'articule autour de deux points principaux. Le premier présente les résultats qui mettent en évidence les caractéristiques du pont PGY, les structures du paysage de Jacqueville ainsi que les atouts économiques de la région. Le second point est consacré à la discussion dans laquelle des analyses sont faites sur les perspectives de développement de Jacqueville. En outre, ces deux aspects sont précédés d'un cadre méthodologique en vue de circonscrire l'espace d'étude ainsi que les techniques de collecte de données que nécessite un tel travail.

1. MATERIELS ET METHODES

1.1. Zone d'étude

La zone d'étude correspond au département de Jacqueville. Située entre 05°09' N et 04°24' O, elle couvre une superficie de 678 Km^2qui est cernée à la fois par la lagune Ebiré et l'océan atlantique. Jacqueville fait frontière au nord avec le département de Dabou, au sud avec l'océan atlantique, à l'est et à l'ouest respectivement avec le département de Grand-Lahou et le district d'Abidjan (Figure 1). Distante à près de 60 km de la mégalopole abidjanaise, la région est devenue une presqu'île depuis la construction du canal de Vridi en 1950. Depuis cette période, Jacqueville est isolée du reste du pays, car la bande de terre qui la relie au sous-continent a été scindée en deux par ce canal qui s'inscrit dans les projets d'aménagement du Port d'Abidjan.

Figure 1 : Présentation de la région de Jacqueville



1.2-Méthodes de collecte des données

La collecte de données a nécessité un recours à la recherche documentaire, l'observation et les entretiens.

1.2.1-Recherche documentaire

La documentation concerne les études, travaux et articles disponibles sur la région de Jacqueville. Pour les études et travaux, il s'agit des documents de l'Institut National de la Statistique (INS) relatifs aux différents recensements généraux de la population et de l'habitat (RGPH) ainsi que des estimations de population faites entre deux grands recensements. D'autres documents ont été consultés au ministère de l'agriculture, des ressources animales et halieutiques et aux services techniques de la mairie de Jacqueville. Ces documents ont été complétés par des données cartographiques fournies à la fois par l'INS et le Centre National de Télédétection et d'Information Géographique (CNTIG). En ce qui concerne les articles, il s'agit principalement de ceux de la presse, consultés au service archive et documentation du quotidien gouvernemental *Fraternité Matin*.

1.2.2-Observation

C'est la technique de contact avec le terrain qui a permis de vérifier les informations contenues dans la littérature afin de jeter les bases ayant permis de faire une argumentation rigoureuse. Les principales entités observables sont entre autres ; les équipements, les infrastructures de base, l'habitat, les activités économiques et les exploitations agricoles. L'observation s'est réalisée en 2014 et 2015 à travers plusieurs visites dans la zone d'étude.

1.2.3-Entretiens

Dans le cadre du présent travail, des entretiens semi-directs et centrés ont été utilisés. L'entretien semi-direct n'est pas dirigé sur un grand nombre de questions structurées mais il permet aux interlocuteurs de s'exprimer librement (Adou et Mafou, 2014). Ce type d'entretien (semi-direct) s'est fait avec les responsables du service technique de la mairie et de la préfecture de Jacqueville. L'entretien centré a été réalisé avec des leaders d'opinion en

l'occurrence les chefs de villages ou de quartiers, des responsables de communautés religieuses, ethniques ou encore de groupes de jeunesse. Pour ce faire, nos enquêtes ont été effectuées dans six localités du département y compris la ville de Jacqueville. Les critères retenus pour le choix des localités sont entre autres : le niveau d'équipements socio-collectifs, les infrastructures, l'habitat, les activités économiques non agricoles (commerce, transport), l'agriculture et la pêche. Dans ces localités retenues, des guides d'entretien ont été administrés dans le but de connaître les aspirations des populations sur les perspectives de développement dans tous les secteurs d'activité avec l'avènement d'une infrastructure si capitale comme le pont Philippe Grégoire YACÉ.

2. RESULTATS

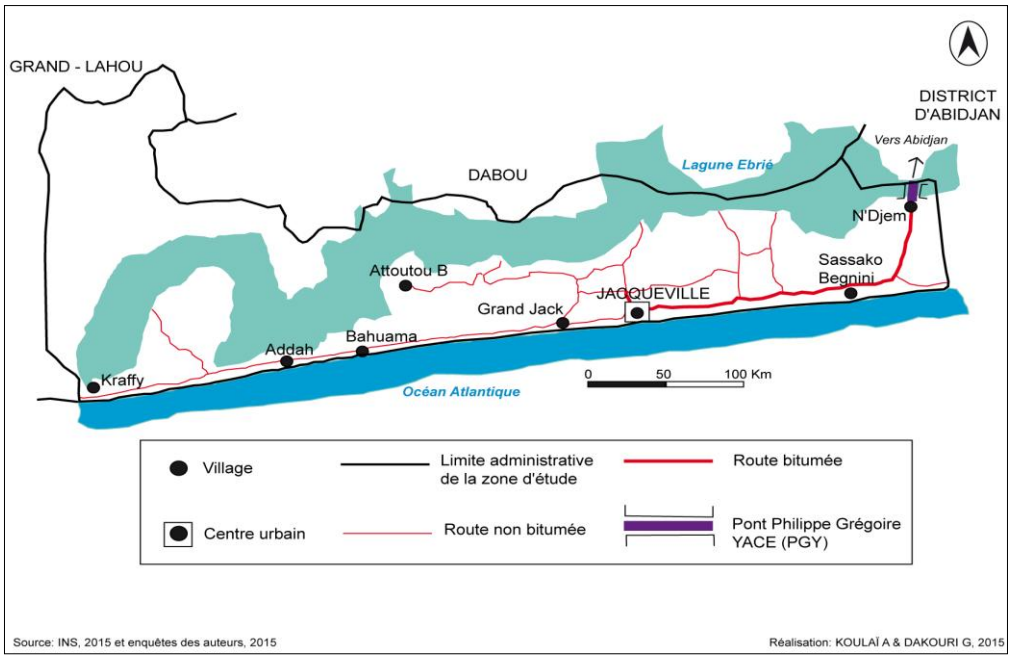
2.1. Caractéristiques du pont Philippe Grégoire YACÉ

Le pont PGY est une infrastructure dont l'objectif de sa construction selon les autorités gouvernementales, est de réduire la durée de trajet sur la lagune. Les travaux de sa réalisation ont durée six ans. En effet, démarré le 1er aout 2009, le pont PGY fut ouvert à la circulation le 21 mars 2015. Selon les données fournies à la fois par le ministère des infrastructures économiques et par l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), le pont de Jacqueville est un pont à poutre à béton avec une circulation à double sens (photo 1). Il comprend dix-sept appuis composés de trois pieux de profondeur comprise entre trente et soixante mètres (photo2). A ces données s'ajoute une voie de déviation (Figure 2).

Photo 1&2 : Aperçu de la partie externe et interne du pont Philippe Grégoire YACÉ

Clichés de COULIBALYAbdoulaye, 2015

Figure 2 : Le pont PGY et le réseau routier de la région de Jacqueville



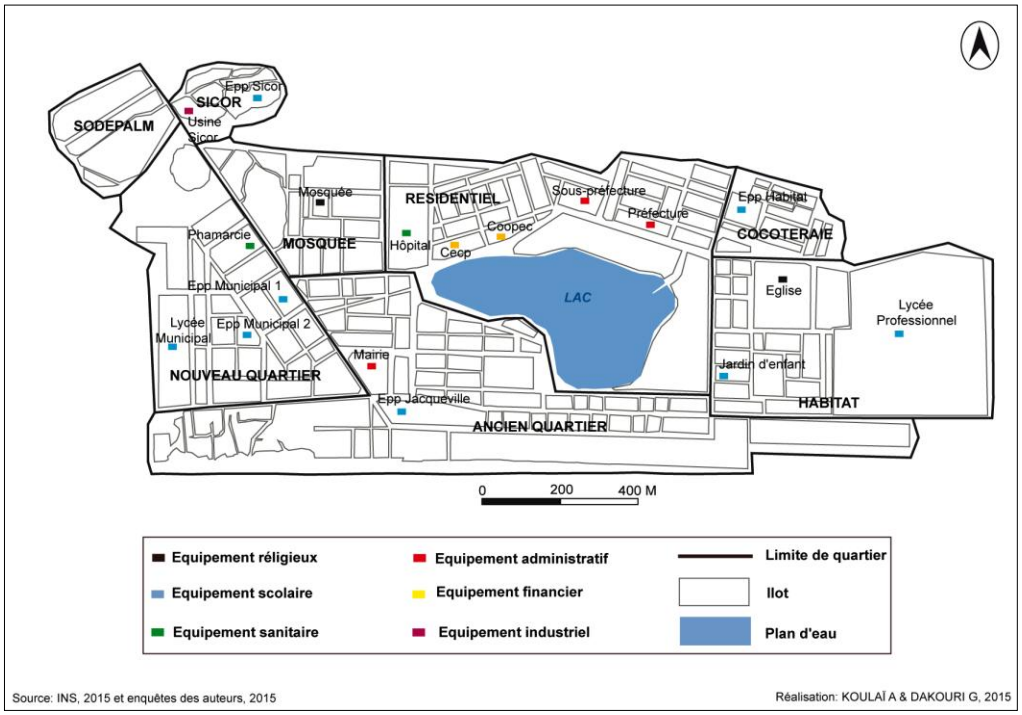
2.2. Structuration du paysage de la région de Jacqueville

2.2.1. Site d'étude

Jacqueville est une région qui est en grande partie insulaire. Elle se trouve sur un relief de bas plateau et de plaine lagunaire. Le sol de la région est caractérisé par un complexe de sables vifs au contact direct avec la mer et une végétation marquée par des groupements herbacés. Au niveau du climat et de l'hydrographie, la région de Jacqueville est soumise à un régime à deux saisons sèches et deux saisons des pluies. Sous l'influence constante de l'océan, la région connaît une faible variation de la température comprise entre 26,5°C et 26,6°C ainsi qu'une pluviométrie moyenne annuelle de 1740 mm. Le réseau hydrographique reste dominé par la lagune Ebrié qui arrose toute la partie septentrionale du département de Jacqueville.

Sur le plan administratif, c'est une région constituée de trente neuf localités dont trente quatre villages, quatre hameaux et la ville de Jacqueville. Cette ville (Figure 3) est à la fois le chef lieu de département et le centre urbain. À ce titre, elle abrite tous les équipements administratifs (la préfecture, la sous-préfecture, la mairie, etc.), des établissements scolaires, sanitaires et bancaires tels la CECP (Caisse d'Epargne), la COOPEC (Coopérative d'épargne et de crédits) qui constituent les principales structures financières du département. La ville de Jacqueville bénéficie également de quelques commodités de base, avec des artères recouvertes de bitume et d'un réseau d'adduction d'eau potable.

Figure 3 : Présentation de la ville de Jacqueville

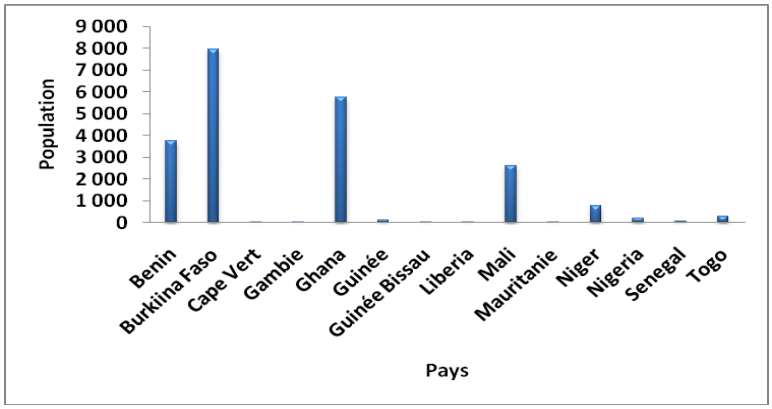


2.2.2-Données démographiques

La région de Jacqueville, selon les données du recensement de 1998 et actualisées en 2008, compte une population totale de 33 531 habitants soit une densité de 49, 45 habitants au kilomètre carré. C'est une population qui vit majoritairement en milieu rural soit 64% de la population contre seulement 36% en milieu urbain. Cette population urbaine vit uniquement

dans la seule ville de Jacqueville qui compte un total de 12 182 habitants. La région reste dominée par les nationaux mais avec une forte présence de la population étrangère issue pour l'essentiel de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) dont la répartition par pays est présentée sur la figure 4.

Figure 4: Répartition de la population étrangère de Jacqueville par pays



Source : INS, 2009

Sur cette figure les burkinabè et les ghanéens constituent les fortes communautés étrangères de la région.
L'autre caractéristique de la population de Jacqueville est la forte proportion de jeunes avec 73% soit 24 478 habitants sur un total de 33 531 habitants. Pour ce qui est de la répartition par sexe, les hommes et les femmes ont presque les mêmes proportions mais avec une légère avance pour les hommes soit un total de 17 106 de masculins contre 16 425 de féminins.

2.3. Réalités économiques de la région

La situation économique de Jacqueville nécessite une revue des différentes activités économiques développées dans la région.

2.3.1. Commerce et transport

Les activités commerciales dans la région tournent autour de la vente des produits de pêche en mer et en lagune. À cela s'ajoute, le commerce de manioc transformé (semoule de manioc), des produits issus de la noix de coco et d'autres produits agricoles comme le latex, le palmiste etc. En dehors de ces activités, on rencontre dans la région quelques petits commerces de

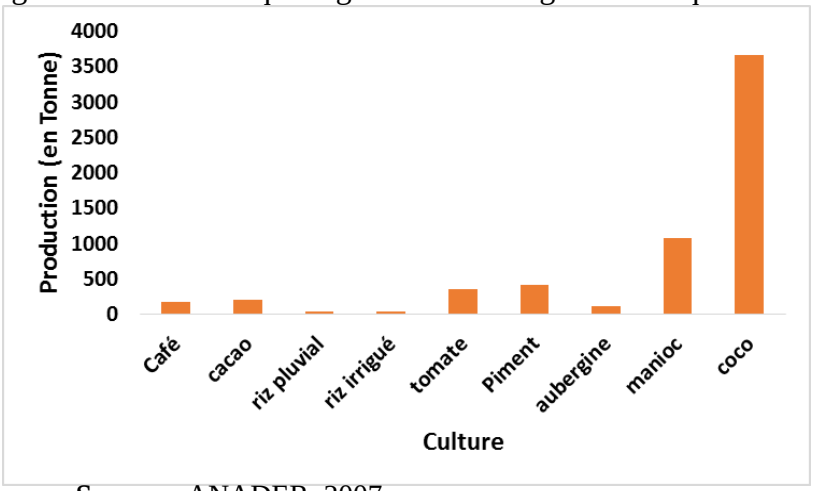
produits manufacturés. Ces produits sont vendus soit sur les marchés des villages ou de la ville, dans des boutiques ou soit dans des petits supermarchés notamment en milieu urbain.

En ce qui concerne le transport, la région de Jacqueville compte au total deux cents dix-huit kilomètres de routes dont trente cinq bitumées et cent quatre-vingt trois non bitumées, selon les données fournies par la préfecture et le service technique de la mairie. Ce réseau routier est dans un bon état dans l'ensemble. Une telle situation facilite la circulation des personnes et des biens. Les populations cibles, affirment par ailleurs que le transport par voie terrestre est assuré dans la région par des véhicules de transport un commun (minicars), des véhicules personnels banalisés. Le transport à Jacqueville se fait également par voie lagunaire à l'aide du bac et des pirogues dont l'intensité des activités connaît une baisse depuis l'avènement du pont.

2.3.2-Agriculture et pêche

Jacqueville est une région qui a des potentialités agricoles. Sur ce cordon littoral sablonneux, on rencontre de nombreuses plantations de cocotiers qui s'étendent sur plusieurs ha. Cette forte présence de la culture de coco est à l'origine de l'implantation d'usine de transformation de la noix de coco appelée SICOR. En marge des plantations de coco, se développent d'autres produits agricoles dont les statistiques pour la campagne 2006-2007 sont présentées sur la figure 5.

Figure 5 : Les statistiques agricoles de la région de Jacqueville



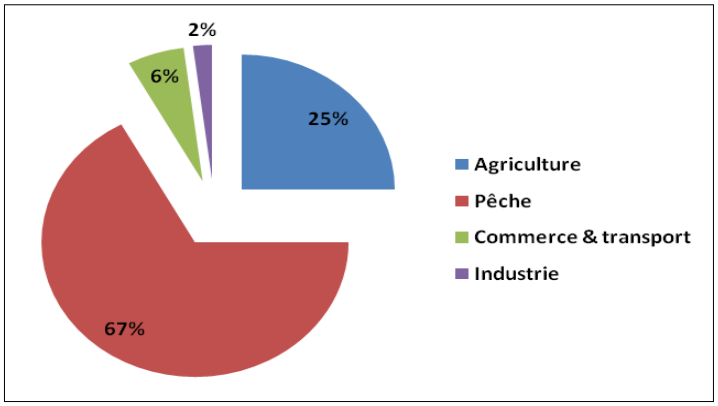
Source : ANADER, 2007

À l'instar de toutes les régions de la Côte d'Ivoire forestière, les cultures du café et du cacao se pratiquent à Jacqueville mais à une petite échelle à cause des propriétés physiques du sol. Les cultures légumières y trouvent des sols qui s'adaptent à leurs exigences. Le manioc y demeure la principale culture vivrière avec une production estimée en 2006-2007 à près de mille soixante dix-huit tonnes. Selon les mêmes statistiques, la noix de coco domine l'essentiel de la production agricole avec plus de trois milles six cents tonnes soit 60%.

Disposant d'une façade maritime et lagunaire, la région de Jacqueville est réputée pour être une zone de développement de la pêche. À ce titre, il existe dans la région un centre d'élevage d'alevins sur les rives de la lagune Ebrié à cinq kilomètres du centre ville. Ce centre permet d'approvisionner les nombreuses unités aquacoles de l'intérieur de la Côte d'Ivoire. Quant à la pêche, elle se pratique essentiellement de façon artisanale en mer ou en lagune. Les produits issus de la pêche sont multiples. Il s'agit des poissons de divers types et des crustacés constitués de crabes et de crevettes.

Pour ce qui est de la répartition de la population selon les activités agricoles et aquacoles, les enquêtes montrent une forte présence des autochtones (Allandjan, Ahizi et Avikam) dans la pêche soit 70 % des exploitants de ce secteur. Les allochtones composés d'ivoiriens non originaires de la région, s'intéressent plutôt à l'agriculture. Ils constituent à ce titre, les principaux acteurs du monde agricole de Jacqueville avec plus de 90% des producteurs. Ils se spécialisent dans l'exploitation de nombreuses plantations de cocoteraie. Les allogènes se retrouvent dans les deux secteurs d'activité mais avec une préférence pour la pêche et la production de manioc. Mais d'une manière générale, les enquêtes témoignent de ce que la pêche reste une activité qui occupe une grande partie des actifs dans la région (Figure 6).

Figure 6 : Répartition de la population active de Jacqueville par activité



Source : enquêtes terrain, 2015

2.3.3-Tourisme

La situation de la région, prédispose Jacqueville à être une zone d'intenses activités touristiques, car les atouts pour le tourisme sont variés. Pour les autorités administratives et politiques locales, la région possède soixante-quinze kilomètres de plages et cent cinquante kilomètres de rives sur la lagune Ebrié (Photo 3). Ces données confèrent à la région d'énormes possibilités de développement d'un tourisme balnéaire et lagunaire. Il existe également dans la zone des îles que certains disent habités par les génies et un village lacustre. Jacqueville possède des lacs comme celui situé dans le chef lieu de département et le lac d'abreby et des sites historiques comme les bâtisses coloniales (Photo 4). En dépit de ces atouts, le tourisme dans la région de Jacqueville est pour l'instant peu développé.

Photo 3 et 4 : Vue de la plage et d'une maison coloniale à Jacqueville

Clichés de l'auteur, 2015

2.3.4. Mines et industries

La région de Jacqueville, selon les autorités et les populations locales, a un sous-sol qui regorge de riches dépôts de minerais, de pétrole et de gaz au large et à l'intérieur de ses côtes. Elle constitue la plus importante zone de production pétrolière de la Côte d'Ivoire. Ainsi, les champs pétroliers et gaziers dénommés champ ''lion'', ''panthère'' et ''fox-trot'' localisés en eau profonde sont déjà en exploitation. D'autres champs pétroliers ont été découverts comme celui du champ ''baobab''.

Quant aux activités industrielles, elles tournent autour de la transformation de la noix de coco. À cet effet, une usine de transformation de noix de coco dénommée Société Ivoirienne de Coco Râpé (SICOR) a été implantée dans la ville depuis 1976. Mais celle-ci a connu des problèmes d'ordre sécuritaire liés aux crises politiques qu'a vécu la Côte d'Ivoire. Ces situations ont nécessité sa fermeture et sa délocalisation en 2010. Mais depuis la fin du mois de Janvier 2015, la SICOR a fait son retour dans ses installations de départ (Photo 5). À cette unité industrielle, il faut ajouter une école de formation professionnelle appelée Centre des Métiers de la Maintenance Industrielle qui, selon les responsables de la SICOR, constitue la première source d'approvisionnement en main-d'œuvre pour les industries de la région.

Figure 5 : Aperçu des installations de l'usine SICOR de Jacqueville

Cliché de l'auteur, 2015**.**

3. DISCUSSION

La région de Jacqueville au regard des différents résultats présentés est une zone qui a d'énormes potentialités pour asseoir son développement à la fois économique, social et même environnemental. Cependant, du fait de son enclavement et vivant presqu'en autarcie, tout ce potentiel est très peu exploité.

Avec la fin de la construction du pont PGY qui ouvre cette région au reste du pays, il souffle un vent nouveau dans le département de Jacqueville. C'est dans ce cadre que Konan (2015) pense que le pont PGY marque la renaissance de la ville de Jacqueville et partant le reste de la région. Ce regain d'espoir permet de faire des analyses sur les possibilités de développement envisageables pour la région dans plusieurs secteurs et domaines d'activité.

3.1. Emergence d'un nouveau modèle urbain

En tant que principal centre urbain de la région, la ville de Jacqueville est une cité qui se particularise par son calme loin de tous les stress que l'on peut rencontrer en milieu urbain. Ainsi, pour Konan (2015), les habitants de Jacqueville ont la chance d'avoir une ville où l'on peut encore prendre le temps d'apprécier les choses. Cette ville a le charme que certains lui

conféraient à savoir sa situation entre la mer, le lac et la lagune. Cette situation est avérée sur le terrain, car en plus d'être située entre la mer au sud et lagune Ebrié au nord, la ville de Jacqueville possède un lac en plein centre ville. Mais avec son ouverture sur le monde extérieur du fait du pont PGY, c'est son environnement ordinaire propre qui va connaître un bouleversement.

Ce nouvel environnement va imposer un ordre nouveau à la structure urbaine de la localité dans la mesure où le désenclavement va attirer de nombreuses populations de tous genres dans la ville. Cela va sans doute nécessiter un nouveau modèle d'occupation de la ville. Ce sera une opération urbanistique qui doit permettre une croissance rationnelle de la localité (Steck, 2008). Avec l'accès facile, la localité va connaître une arrivée probablement massive de population qui aura des besoins en logement qui ne pourront être comblés que par un logement de qualité qui respecte les normes requises en matière d'urbanisation. C'est donc des habitats avec un modèle axé sur le confort (Constamin, 1997), reposant sur trois types de logements que sont : la caravane-sérail, l'immeuble et le pavillon. Ces habitats en dépit de leurs différences morphologiques, présentent tous trois éléments de confort marqués par la présence d'équipements tels que les douches et les WC, les raccordements à l'eau et à l'électricité. La réussite d'un tel projet à Jacqueville recommande l'intervention des sociétés immobilières. A l'instar de la ville d'Abidjan, Jacqueville va connaître une promotion immobilière par l'entremise des sociétés qui seront à mesure de bâtir de nouveaux quartiers, voire une ville nouvelle avec toutes les commodités telles que les VRD (Voirie et Réseaux Divers). C'est donc un nouveau modèle d'aménagement urbain qui s'imposera à la localité et ce grâce au pont qui va également favoriser une dynamisation de la population.

3.2. Une mutation de la population

La réalisation du pont PGY facilitera la mobilité de la population entre Jacqueville et les autres régions du pays. Cette situation va favoriser un changement ou même une mutation au niveau de la structure de la population de la région. Ainsi, les potentialités agricoles occasionneront une arrivée massive de populations allochtones et allogènes dans la région de Jacqueville. Cette immigration agricole transformera les structures démographiques des villages qui ne seront plus des localités à peuplement autochtone. Ce seront désormais des villages cosmopolites à l'image des villages de la Côte d'Ivoire forestière (Tapé et Koulaï, 2014). Ainsi, les

localités rurales de la région de Jacqueville ne seront plus composées de peuples qu'on appelle les 3A (Allandjan, Ahizi et Avikam), mais des villages dont la population sera constituée d'une forte communauté d'ivoiriens non originaires de la zone et de celle des pays de la CEDEAO. Le milieu urbain va également connaître une mutation au niveau de sa démographie. Dans la ville de Jacqueville on note déjà une forte présence de populations allochtones et allogènes, mais le phénomène va encore s'amplifier avec le désenclavement grâce au pont PGY. Ce sera sans doute une localité où la population non autochtone sera majoritaire en termes de proportion comme cela se voit dans la plupart des villes secondaires de la Côte d'Ivoire. On peut citer comme exemple de ville : Divo, Issia où les populations non originaires de la région constituent la plus grande proportion de ces localités (Bolou, 2008 et Gogoua, 2013).

Au niveau de la structure sociale, la localité de Jacqueville va servir d'habitation pour de nombreux fonctionnaires de la ville d'Abidjan. Située à une trentaine de minutes de la capitale économique ivoirienne, bon nombre de travailleurs trouveront utile d'y habiter et se rendre quotidiennement à Abidjan. Ce type de peuplement est déjà observé dans les villes périphériques d'Abidjan comme Grand-Bassam, Anyama ou Bingerville où l'accès est facile. En plus de la population, la réalisation du pont PGY va aussi favoriser la redynamisation des activités économiques dans la région de Jacqueville.

3.3. Nouveau souffle pour les activités économiques

La réalisation du pont PGY aura des retombées indéniables sur l'économie de la région de Jacqueville. À ce titre, Djezou (2015), fait mentionner que l'une des premières retombées de la construction du pont est incontestablement le retour de la Société Ivoirienne de Coco Râpé (SICOR) dans la ville de Jacqueville. Le retour de cette unité industrielle va contribuer à la lutte contre la pauvreté dans le département. C'est dans cette logique que la reprise des activités de la SICOR permettra à de nombreux jeunes du département d'avoir du travail pour contribuer à l'amélioration de leurs conditions de vie. Les responsables administratifs de la SICOR affirment que leur retour est guidé par le souci de prendre une place capitale dans le développement de Jacqueville qui s'amorce avec de l'avènement du pont PGY. Dans ce processus de développement, les responsables pensent que la présence du pont entrainera l'installation de nombreux chefs d'entreprise à Jacqueville. Cette situation selon eux, va permettre à la région de rattraper

son retard. À l'instar du tissu industriel, ce sont toutes les activités économiques qui vont connaître une dynamique de sorte à repositionner la région de Jacqueville comme une zone indispensable dans divers domaines.

3.3.1. Epicentre d'un tourisme balnéaire à l'ouest de la ville d'Abidjan

Le tourisme balnéaire reste développé dans la région d'Abidjan. Cependant, ce tourisme se fait pour l'essentiel dans le secteur sud-est de cette ville. Cette zone part de la commune de Port-Bouët jusqu'à Assinie et demeure l'endroit privilégié de la population de la ville d'Abidjan en quête de loisir en bordure de mer. C'est dans cette logique que Koné (2012) mentionne que, les Abidjanais parcourent chaque week-end, les routes à destination du littoral sud-est avec pour points de chute la route Port-Bouët-Grand-Bassam, les villes de Grand-Bassam, Assinie et le village d'Assouindé. L'attraction pour le tourisme dans la zone située au sud de la ville d'Abidjan s'explique par les aménagements qui y sont réalisés. Ainsi, on peut citer en exemple, le littoral d'Assinie qui a fait l'objet d'un plan ambitieux d'aménagement touristique. On y dénombre deux stations touristiques : le *Club Méditerranée* et *Valtur* (*ex-hôtel des Palétuviers*), un peu moins d'une dizaine d'établissements touristiques plus modestes (Hauhouot, 2010).

Cette situation donne l'impression de ce qu'il n'existe pas d'espace pour le tourisme balnéaire dans la zone nord-ouest d'Abidjan alors que des potentialités y existent. À ce titre, on peut citer un vaste espace lagunaire qui part de la baie du banco jusqu'à Grand-Lahou en passant par Jacqueville. À cela, s'ajoute une façade maritime qui compte des localités comme Jacqueville et Tokouzou dans lesquelles les plages montrent un bilan sédimentaire positif (Hauhouot, 2010). Situées dans un secteur considéré comme stable donc à l'abri du déferlement des vagues, les plages de la région de Jacqueville pourraient être de nouveaux pôles d'attraction pour le tourisme balnéaire avec le désenclavement par le biais du pont PGY.

À cet effet, les conditions physiques et l'accès facile à la région pourront entrainer de nombreux aménagements touristiques et hisser la ville de Jacqueville au rang d'une localité comme Assinie (Konan, 2015). Les signes pour un vrai développement du tourisme existent déjà dans la zone. Ainsi, Jacqueville connaît une dynamique au niveau de ces réceptifs hôteliers. À ce titre, on constate, la construction de nouveaux hôtels et ce dans la zone d'extension de la ville notamment dans les quartiers SICOR et SODEPALM.

Ainsi, sur un espace de moins d'un ha, on note la présence de 4 à 6 hôtels. Tous ces aménagements vont s'accroître en intensité avec la réalisation du pont PGY et permettre à Jacqueville d'être la principale zone pour le tourisme balnéaire à l'ouest de la ville d'Abidjan. Ses plages pourront devenir des espaces de loisirs pour les populations des communes de Yopougon, Adjamé, Abobo et Attecoubé.

3.3.2. Nouveau front pour le développement des résidences secondaires

La résidence secondaire est couramment considérée comme une habitation autre que la résidence principale. Il s'agit en fait d'une habitation où l'occupant y conduit des activités dites « secondaires ». Certaines personnes disposent de plusieurs habitations qu'elles occupent à tour de rôle dans l'année. Par exemple, une personne qui vit dans son appartement en milieu urbain onze mois de l'année et qui passe ses vacances dans sa maison de campagne, dispose de deux résidences. La première est qualifiée de résidence principale et l'autre, de résidence secondaire. De même, une personne qui voyage toute l'année d'une de ses nombreuses résidences à une autre, ne disposera de fait que d'une seule résidence principale et de nombreuses résidences secondaires. C'est à ce titre que, Insee (2005) considère une résidence secondaire comme un logement utilisé pour les week-ends, les loisirs ou les vacances. Ce type d'habitation est de plus en plus développé en Côte d'Ivoire notamment dans les localités qui ont une façade maritime. Ainsi, la localité d'Assinie au sud-est d'Abidjan reste la zone où se sont développées de nombreuses résidences secondaires en bordure de mer. Ces résidences, d'une part, se caractérisent par un style architectural qui s'intègre très bien au paysage et d'autre part, ils sont alignés parallèlement à la plage en formant une ligne rarement interrompue par des accès à la plage (Hauhouot, 2010).

La région de Jacqueville présente des atouts favorables au développement des résidences secondaires. Il s'agit de sa position entre mer et lagune. Du fait de son enclavement cette zone est restée pendant longtemps en marge du mouvement de construction de résidences secondaires malgré sa proximité avec la métropole abidjanaise. Mais avec la construction du pont Philippe Grégoire YACÉ, elle pourrait devenir la nouvelle zone de développement des résidences secondaires. C'est dans ce cadre que, Konan (2015) pense que Jacqueville pourrait rapidement devenir l'endroit où tout ''nanti'' devrait rêver de posséder une résidence secondaire, au bord de l'eau.

Outre, les résidences secondaires, la région de Jacqueville peut devenir une zone incontournable dans le domaine agricole avec l'avènement du pont PGY.

3.3.3. Principal bassin de développement et de production agricole basé sur la noix de coco

Le cocotier est la principale culture pérenne des populations du littoral ivoirien. C'est une culture qui est adaptée aux conditions physiques de ces régions côtières. La mince bande du cordon littoral coincée entre la lagune Ebrié et l'océan atlantique constitue la principale zone des plantations de cocotiers en occupant entre 78 et 90% des superficies des terres cultivées dans les régions comme Assinie, Port-Bouët et Jacqueville (Dian, 1985). De toutes ces zones, Jacqueville était la principale pour le développement de cocotiers qui occupait 2 608 ha sur un total de 5840 ha pour le secteur d'Abidjan comprenant les Sous-préfectures de Bingerville, Bonoua, Dabou, Grand-Lahou et Jacqueville. L'hégémonie spatiale de cocoteraie se traduit sur le terrain par de nombreuses plantations occupant de grandes surfaces. Ainsi, sur l'axe Abidjan-Jacqueville, on note la présence de nombreuses plantations de cocotiers qui s'étendent sur plusieurs hectares. Cette emprise de la "cococulture'' dans le paysage agricole de la région de Jacqueville a suscité l'implantation d'une usine de transformation de noix de coco en l'occurrence la SICOR. La présence de celle-ci se justifie dans la mesure où les productions de noix de coco sont toujours supérieures aux autres produits agricoles de la région. Cependant, le secteur de la cococulture connaît aujourd'hui des difficultés avec la fermeture temporaire de cette unité industrielle entre 2010 et 2015 pour des raisons de sécurité. A cela, s'ajoutent les difficultés qu'éprouvaient les producteurs dans l'acheminement des noix de coco vers la ville d'Abidjan à cause de la lagune. Ces problèmes d'évacuation des noix s'expliquaient d'une part, par l'absence de pont et d'autre part, par la traversée au moyen de débarcadère qui n'est pas régulière. Ces problèmes sont résolus grâce au pont PGY qui facilite l'acheminement des produits agricoles en général et ceux du coco en particulier. Cette infrastructure pourrait entrainer la redynamisation du secteur de la cococulture. Ainsi, Jacqueville deviendrait une zone agricole en matière de production de noix de coco à l'instar des régions de Bonoua et de Soubré, qui sont les principaux bassins de production de l'ananas et de cacao pour la Côte d'Ivoire (Oura, 2010 et Ouattara, 2010).

Le positionnement de la région de Jacqueville comme épicentre du développement de la production de noix de coco nécessite un renouvellement des vergers de cocotiers. En effet, la plupart des plantations de coco rencontrées dans la zone sont vieilles car, elles datent des années 50, 60 et 70. Une situation qui occasionne une baisse des rendements des cocotiers. C'est dans cette optique, qu'il serait judicieux de remplacer les cocotiers déjà existants par de nouvelles variétés comme les cocotiers hybrides nains avec les cocotiers nains plus productifs (Konan & *Al,* 2006). Ces derniers proposent qu'il soit mis en place un système de culture basé sur l'association de cocotiers avec *l'acacia mangium* dans une même exploitation. Cette technique permettra à la fois d'améliorer la fertilité des sols sur un sable quaternaire et de produire du bois pour les usages ménagers. C'est donc un développement agricole durable dans la mesure où celle-ci permet d'augmenter la productivité des cocotiers (économie), d'améliorer la fertilité des sols (environnement) tout en produisant de l'énergie pour les foyers (social).

3.3.4. Pont PGY comme élément essentiel pour l'adoption d'un développement durable dans la région de Jacqueville

Le pont PGY fait l'unanimité chez les populations locales de ce que cet équipement va certainement contribuer au développement économique et social de la région. Cependant, les grandes perspectives socio-économiques qui se profilent pour la région, pourraient par exemple, servir de base aux autorités locales pour la mise en place d'un développement durable à Jacqueville. En effet, les problèmes environnementaux constatés dans le secteur sud de la ville d'Abidjan ainsi que dans les autres régions côtières de la Côte d'Ivoire, doivent susciter une attention particulière chez tous les acteurs sur la nécessité de prendre en compte la dimension environnementale dans le processus de développement de Jacqueville. La croissance démographique et économique des localités du littoral ivoirien a engendré de nombreux risques environnementaux exacerbés par l'anthropisation (Robin et *al,* 2004). Pour ces auteurs, les difficultés se matérialisent par des risques sanitaires sur les plages (souillure des plages par des excréments humains, des ordures ménagères, des plaques d'hydrocarbures et les souillures d'origine humaine comme les foyers d'habitations traditionnelles ou précaires jouxtant les plages). À ces risques, l'on peut ajouter des problèmes environnementaux d'origines naturelle et anthropique comme l'érosion côtière, l'envahissement

des plans d'eau par les végétaux aquatiques envahissants (VAE) et les ensablements des baies lagunaires (Robin & *al*, 2004 et Bouabre, 2013).

Ces problèmes environnementaux évoqués peuvent apparaître dans la région de Jacqueville à la faveur du développement économique et social. C'est pour cette raison qu'il serait souhaitable d'intégrer les risques liés à l'environnement dans le processus de développement de tous les secteurs d'activités envisageables dans la région de Jacqueville comme le préconisait Koulaï (2014) pour le secteur agricole. Jacqueville peut se servir des solutions déjà évoquées par certains auteurs. Il s'agit pour (Robin & *al*, 2004) de recourir à l'approche globale et intégrée de l'environnement de la Côte d'Ivoire par le biais d'un plan national d'action environnemental (PNAE). Ce plan prévoit en son programme quatre, des actions ciblées en vue d'assainir et de stabiliser les plages. Il s'appuie sur un code de l'environnement qui renforce, entre autres, la répression contre la pollution et institue une étude d'impact avant toute entreprise de nature à porter atteinte à l'environnement.

CONCLUSION

Zone côtière et insulaire, la région de Jacqueville possède de nombreux atouts pour asseoir son développement. En premier lieu, on peut souligner ses potentialités en matière de tourisme avec plus de 75 kilomètres de plages, un important plan d'eau lagunaire ainsi que quelques vestiges historiques de la colonisation. C'est aussi une zone de développement de l'agriculture notamment la culture du coco. À ces atouts, l'on peut ajouter un tissu industriel marqué par la présence d'une usine de transformation de noix de coco.

Cependant, tout ce potentiel est très peu exploité à cause de son enclavement. Ce phénomène a non seulement laissé la région en situation de retard sur le plan du développement, mais a aussi mis en évidence l'importance des infrastructures et des équipements dans le développement d'une région. Le pont Philippe Grégoire YACÉ construit sur la lagune Ebrié permet à la fois de sortir la région de son isolement et de susciter de grands espoirs pour le développement de cette zone insulaire. Ainsi, lors de l'inauguration du pont PGY, les autorités gouvernementales, les responsables de l'administration, les cadres et les populations locales étaient unanimes de ce que cette infrastructure est l'élément catalyseur du développement de Jacqueville.

Les analyses faites dans la présente étude ont montré que cette région peut devenir une grande zone agricole en particulier dans la culture du coco.

En outre, toutes ces perspectives de développement doivent s'inscrire dans une logique de protection de l'environnement de sorte à éviter à la région de Jacqueville tous les problèmes environnementaux que connaissent les autres zones côtières comme Abidjan, Grand-Bassam ou Assinie. C'est à ce prix que le développement tant rêvé pour Jacqueville pourra se maintenir dans le temps.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ADOU (D.) et MAFOU (K.), 2014. « Problèmes de cohabitation entre populations rurales dans une zone à économie de plantation en Côte d'Ivoire : cas du département de Vavoua » in, *Géotrope* n°1, Abidjan pp 7-18

BOLOU (A.), 2008). *Etude géographique de la filière du vivrier sur les urbains marchés de Divo*, Mémoire de maîtrise, université de Cocody, IGT, Abidjan 116 p.

BOUABRE (G.), 2013). « Développement urbain et menace d'érosion à Abidjan », *in European Scientific Journal* (Octobre 2013, vol 9), pp 55-71.

CNUCED, 2013. *Contribution au développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique : le rôle du secteur privé,* Genève, 20 p.

CONSTAMIN (B.), 1997. « Le modèle ivoirien en question, la promotion d'un modèle axé sur le confort, la conception du modèle », KARTALA, Paris, pp 513-515

DIAN (B.), 1985. *L'économie de plantation en Côte d'Ivoire forestière*, thèse d'état, NEA, Abidjan, 458 p.

DJEZOU (C.), 2015. « Jacqueville ; le rêve devient réalité », Reportage in *Fraternité Matin*, Abidjan, pp 24.

ELLIS (R.), 2008. « Infrastructure et développement (s); illustrations choisies, *Cbre*, Paris 12 p.

GOGOUA (G.), 2013). *Croissance urbaine et dégradation de l'environnement dans la ville d'Issia*, Thèse unique de géographie, IGT, Abidjan, 337 p.

HAUHOUOT (C.), 2010). « Le littoral d'Assinie en Côte d'Ivoire : dynamique côtière et aménagement touristique », in *Les cahiers d'outre-mer*, 251, pp 305-320.

INSEE, 2005. *Définitions et méthodes-résidence secondaire,* Paris, 2p.

KONAN (K. J.-L.), ALLOU (K.), N'GORAN (A.), DIARASSOUBA (L.) ET BALLO (K.), 2006. « Bien cultiver le cocotier en Côte d'Ivoire, Direction des innovations et des systèmes d'information », in *CNRA*, Abidjan, 4p.

KONAN (V.), 2015. « Jacqueville, ou la renaissance d'une ville », Editorial in *Fraternité matin*, Abidjan, pp 2.

KONE (F.), 2012. *Structuration de l'espace touristique à l'est d'Abidjan (Vridi-Assinie) : Analyses, cartographie, et perspectives environnementales*, Thèse unique, IGT, Abidjan, 273p.

KOULAÏ (A.), 2014). *Agriculture et développement durable dans la région des montagnes : cas du département de Kouibly*, Thèse unique de géographie, IGT, Abidjan, 337 p

OUATTARA (S.), 2010. *Ports et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire*, thèse unique de géographie, IGT, Abidjan, 424 p.

OURA (K.), 2010. *Agriculture et urbanisation à Bonoua*, thèse unique de géographie, IGT, Abidjan, 414 p.

ROBIN (M.), HAUHOUOT (C.), AFFIAN (K.), ANOH (P.), ALLA (D. A.) et POTTIER (P.), 2004. « Les risques côtiers en Côte d'Ivoire (Coastal hazards in Ivory Coast) ». In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, 81e année, 2004-3 (septembre), Aménagement des littoraux et conséquences géomorphologiques / Les littoraux sableux et dunaires. pp. 298-314.

STECK (J.-F.), 2008. « Yopougon, pop city, Poy… périphérie et modèle urbain ivoirien », in *Autrepart*, n°47, pp 227-244.

TAPE (B.) et KOULAÏ (A.), 2014. « Etude d'un réseau de campement dans l'ouest forestier de la Côte d'Ivoire : l'exemple des localités de Douagué et de Blenimeouin », in *Géotrope* n°1, pp 61-74