

ROLE DES TRANSPORTS DANS LE RAVITAILLEMENT D'ASSINIE EN BIENS DE CONSOMMATION (LITTORAL SUD-EST IVOIRIEN)

Dr. Ouattara Seydou

Dr Kablan N'guessan Hassy Joseph

Enseignant-chercheur à l'IGT, Université Félix Houphouët-Boigny de
Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire

Abstract

The purpose of this article is to show the contribution of transports in the availability of food products to Assinie. The collection of secondary data gave an important place in documentary research in the documentation and information centers and administrations. Our analysis also anchored in the direct observation of facts. In addition, we have undertaken open interviews with resource persons. The result of these methodological tools shows that the development of tourism is realized at the expense of agricultural activities which nevertheless allow ensuring the population's feed. Hence, their supply of consumer goods depends on the surrounding communities and more distant. The efficiency of transports appears as a vital necessity due mainly to poverty of the soil for food crops. But also, beyond food concerns, the configuration of the site due to the river system that imposes spatial discontinuities, equips transports role of territorial integrators. They are suddenly an interesting importance for relational life of Assinie, its inhabitants and the development of trade.

Keywords: Assinie, Supplying, Transport, Multimodalism, Consumption, Exchanges, Recomposition

Résumé

Le propos de cet article est de montrer la contribution des transports dans la disponibilité des produits alimentaires à Assinie. La collecte des données secondaires a accordé une place importante à la recherche documentaire dans les centres de documentation et d'information et dans les administrations. Notre analyse s'ancre aussi dans l'observation directe des faits. De plus, nous avons entrepris des entretiens libres avec des personnes

ressources. Le bilan de ces outils méthodologiques fait ressortir que le développement touristique se réalise au détriment des activités agricoles qui pourtant permettent d'assurer l'alimentation des populations. De ce fait, leur approvisionnement en biens de consommation dépend des localités environnantes et plus lointaines. L'efficacité des transports apparaît comme une nécessité vitale à cause principalement de la pauvreté agronomique du sol pour les cultures vivrières. Mais aussi, bien au-delà des préoccupations alimentaires, la configuration du site due au réseau hydrographique qui impose des discontinuités spatiales, fait acquérir aux transports un rôle d'intégrateurs territoriaux. Ils revêtent du coup une importance intéressante pour la vie relationnelle d'Assinie, pour ses habitants et pour le développement du commerce.

Mots-clés : Assinie, Ravitaillement, Transport, Multimodalisme, Consommation, Échanges, Recomposition

Introduction

Assinie fut la première porte d'entrée des Européens sur le territoire ivoirien grâce à la première rade foraine créée en 1687. Cette ouverture sur l'extérieur a permis à la localité de participer au commerce maritime avec la métropole (Aloko-N'guessan, 1989). Toutefois, aujourd'hui, les échanges maritimes n'existent plus à partir d'Assinie. On assiste plutôt à un développement touristique et urbain au détriment des activités agricoles (les seules occupations agricoles à Assinie sont les cultures traditionnelles de coco et de quelques maraîchers) et de la pêche pourtant essentielles à la satisfaction des besoins alimentaires (Dienot, 1980 ; Aphing-Kouassi, 2008 ; Hauhouot-Asseypo, 2008 ; Hauhouot, 2010). Or, la population pratiquait autrefois une agriculture vivrière beaucoup plus importante. Ce qui veut dire qu'on a assisté à une recomposition progressive des activités rurales au point où le tourisme est devenu l'activité principale de la localité (Yao, 2011). Cette primauté du tourisme sur l'agriculture de subsistance crée ainsi une sorte de dépendance alimentaire d'Assinie à l'égard des autres localités proches et lointaines. En conséquence, la satisfaction de cette demande en vivres va exiger un Système d'Approvisionnement et de Distribution Alimentaire (SADA) performant (Mahyao, 2008).

C'est pourquoi le présent article veut montrer le rôle des transports dans la disponibilité des aliments à Assinie. Des auteurs comme Hauhouot-Asseypo (1974), Chaléard (1990), Lauret et Perez (1992), Wilhelm (1997), Aragrande (1998) et Kassi-Djodjo (2011) ont mis en relief le système d'approvisionnement des grandes villes en produits alimentaires et l'importance des transports. Mais, dans le cas particulier d'Assinie, petite localité littorale, les conditions édaphiques médiocres du site revêtent aux

transports un caractère crucial dans l'acheminement des biens de consommation. Le point de départ de ce travail sur les interactions entre les transports et l'approvisionnement en produits alimentaires est basé sur l'idée que le dysfonctionnement du système de transports peut conduire à la désorganisation des circuits de drainage des biens vers Assinie.

Notre réflexion s'appuie sur une revue bibliographique centrée sur la question de l'approvisionnement alimentaire des villes à laquelle s'ajoutent des observations à la veille du jour de marché (dimanche), le jour de marché (lundi) et les autres jours (mardi, mercredi, jeudi, vendredi et samedi) ainsi que des entretiens réalisés auprès des transporteurs, des commerçants, des résidents, des touristes, des hôteliers et des structures étatiques. Les enquêtes de terrain se sont déroulées durant le dernier trimestre de l'année 2014. Un séjour in situ d'une semaine complété par quatre allers et retours ont permis de recueillir la diversité des données liées à la problématique des transports dans les échanges de biens de consommation. Les données récoltées permettent de proposer une grille de lecture qui s'efforce de montrer d'abord les facteurs qui handicapent Assinie dans son autosuffisance alimentaire puis le fonctionnement du système d'échanges de la ville et enfin l'organisation des lieux qui reçoivent les marchandises.

Assinie, un site propice à la pêche mais hostile à l'agriculture vivrière

La dépendance alimentaire d'Assinie à l'égard des autres contrées est fonction de conditionnements divers. Certains sont commandés par le milieu naturel, d'autres sont contingents, dictés par le comportement des mareyeuses et des pêcheurs. En effet, localisé entre la lagune Aby et l'océan Atlantique, le site d'Assinie est propice à la pratique de la pêche. Toutefois, la plus large frange de la population ne jouit pas des protéines halieutiques. Mais, contrairement à cette activité ancienne de prélèvement de ressources aux dépens de l'hydrosphère, l'agriculture n'y trouve pas un terreau favorable.

Des ressources halieutiques expédiées ailleurs et exposées à une insécurité sanitaire

Le réseau hydrographique a favorisé l'installation de communautés de pêcheurs ghanéens en plus des autochtones pour la capture des espèces composées de poisson et de crustacé (tableau 1). Le système de pêche est encore primaire, les données statistiques sont quasi inexistantes. Les difficultés de collecte des données sont liées à la réticence de la population.

Tableau 1 : les espèces capturées à Assinie

N°	Nom commercial	Nom scientifique	Milieu de vie
1	Machoiron	Arius spp	Lagune
2	Japon	Caranx hippos	Mer-lagune
3	Petit Japon	Caranx senegallus	Mer-lagune

4	Requin	Carcharhinus	Mer
5	Ethmalose	Ethmalosa fimbriata	Lagune
6	Hareng	Sardinella maderensis	Mer-lagune
7	Sardine	Sardinella aurita	Mer
8	Sole	Cynoglossidae	Mer
9	Elops	Elops lacerta	Lagune-mer
10	Carpe rouge	Lustjanus greesis	Lagune
11	Gros mullet	Mugil curema	Mer-lagune
12	Petit mullet	Liza	Mer-lagune
13	Petit capitaine	Galeoide decadactylus	Mer
14	Gros capitaine	Poly dactylus	Mer
15	Carpe blanche	Pomadasys jubelini	Mer
16	Raie	Dasyatis magarita	Mer
17	Raie-guitare	Rhynchobatus lubberti	Mer
18	Barracuda	Sphyræna pistatorum	Mer
19	Ceinture	Trichiurus lepturus	Mer-lagune
20	Brochet	Sphyræna piscatorum	Mer-lagune
21	Crevette rose	Penæus notialis	Lagune
22	Crabe	Callinectes amnicola	Mer-lagune
23	Langouste	Panulirus regius	Mer
24	Mérou	Epinephelus aeneus	Lagune
25	Sosso	Pseudolithus senegalensis	Mer

Source : Enquête de terrain, 2014.

Elle pense que la volonté de structuration de l'activité de pêche par l'État va aboutir à terme à l'imposition de taxes. Pour contourner le service étatique du contrôle de la production halieutique, elle utilise des subterfuges et des astuces.

L'une des astuces consiste à débarquer nuitamment et transporter aussitôt pour la vente les plus importantes quantités de produits pêchés. En outre, il est courant de voir des voitures transporter des paniers de poissons sans les propriétaires car ils ne veulent pas se laisser surprendre par le service de contrôle de l'autorité halieutique. Des signes sont marqués sur le panier et il suffit au conducteur de le déposer au carrefour d'Assouindé. De là, un autre véhicule en partance pour Bonoua récupère le panier et le dépose à la gare de cette ville. C'est de cette manière qu'il poursuit son voyage. Le destinataire final ne fera simplement que reconnaître le signe sur le panier puisqu'auparavant ceux qui sont des partenaires commerciaux choisissent une marque distinctive par laquelle ils reconnaissent la marchandise. Une autre astuce consiste à laisser le soin du transport de la marchandise à un enfant. Ainsi, lors des contrôles, son innocence oblige les agents à être tolérants.

L'expédition des productions halieutiques hors d'Assinie est employée pour des raisons de gains financiers. Les mareyeuses et les pêcheurs estiment que la vente des captures à l'extérieur est plus rentable et

plus rapide que celle faite localement. Du coup, la conséquence de cette pratique est la privation de la population d'Assinie de protéines halieutiques, ou même si elles existent, elles reviennent chères pour l'assinien moyen puisque la quantité vendue sur place est convoitée par les hôteliers pour satisfaire une clientèle le plus souvent nantie.

L'utilisation de ruses ne permet aucune enquête fiable dans le secteur halieutique d'Assinie. Par ce fait, l'autorité n'a aucune emprise ni connaissance réelle de l'activité. Les circuits de commercialisation ne sont pas véritablement maîtrisés. Les seules brides de statistiques issues des enquêtes sont souvent réalisées les jours de marché c'est-à-dire les lundis.

Par ailleurs, l'inquiétude s'empare de plus de plus de la population concernant la sécurité sanitaire des produits de pêche. En effet, la présence de plantes malodorantes appelées « coton d'eau » est constatée sur la lagune. Or, ces plantes sont consommées par certaines espèces de poisson. La crainte des habitants est due au fait que cela leur donne en retour une odeur puante qui rebute et aussi au fait qu'on ne sache pas à terme ses conséquences sur la santé.

Des potentialités agronomiques en défaveur de l'agriculture vivrière

Les diverses mutations du couvert végétal observées par Kwassi (2002) et Bango (2005) et le traitement de l'image landsat TV de 2001 (Hauhouot, 2004) et des images landsat 195-5 de 1986 et 195-6 de 2000 (Koli Bi, 2010 ; Yao, 2011) pour en déduire la cartographie des occupations du sol du littoral Sud-Est attestent la présence uniquement de la culture de coco et de quelques parcelles maraîchères en bordure des plans d'eau comme activités agricoles à Assinie. Les entretiens réalisés auprès de la direction départementale de l'agriculture d'Adiaké¹ ont permis de faire le même constat. Le sol d'Assinie s'est progressivement appauvri. Il est constitué de sable marin impropre aux cultures vivrières de grande consommation. L'avancée de l'eau océanique et le déversement de sable sur les endroits qui auparavant présentaient des richesses agronomiques en sont les causes. Pourtant, l'histoire de la localité révèle en substance la consommation de la grosse banane par les indigènes du cercle d'Assinie. L'igname, le taro, le manioc y étaient également cultivés. Mais, concernant les protéines animales elles étaient importées car l'élevage se pratique assez difficilement en forêt.

Les analyses qui précèdent montrent de multiples mutations et distorsions qui vont à l'encontre de la satisfaction des besoins alimentaires des habitants d'Assinie. En effet, les premiers rôles joués par le transport maritime n'ont pas prospéré pendant longtemps. Les capacités productives de la localité sont devenues médiocres du fait des potentialités édaphiques

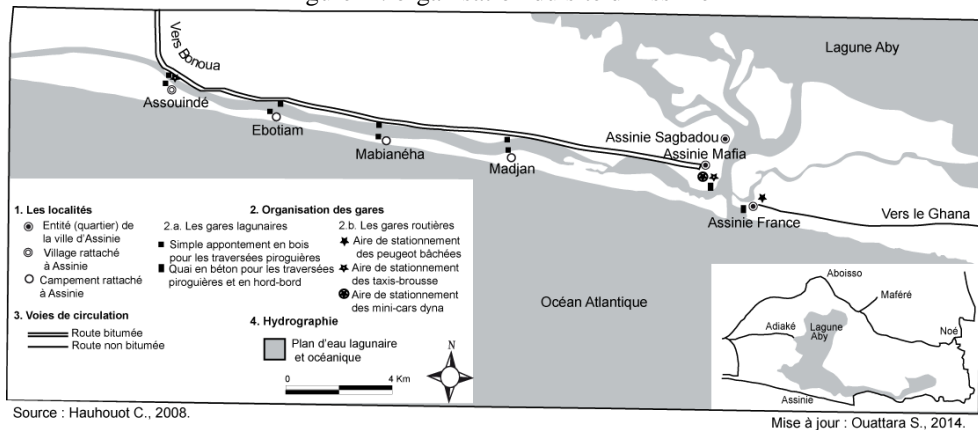
¹ : Assinie fait partie du département d'Adiaké qui en est le chef-lieu.

qui se sont appauvries. Le détournement des circuits de commercialisation des ressources halieutiques et leur insécurité sanitaire privent les assiniens d'une ressource qui devrait leur profiter primordialement. En dépit de ces handicaps, les habitants assurent leur besoin alimentaire. Avec l'exploitation des réseaux de voies de communication qui permettent l'acheminement des vivres des autres régions bien pourvues, les transports arrivent à combler le déficit alimentaire de la localité.

Une combinaison de diverses stratégies de transports

À Assinie, toute la vie économique repose sur l'efficacité et la dynamique des transports qui structurent et organisent l'espace autour des centres de regroupement que sont le marché hebdomadaire et les boutiques. Les pensées suivantes de Hatcheu illustrent cette importance des transports. Selon lui, « l'étude du système d'approvisionnement et de distribution alimentaire des villes est un mouvement de « va et vient » entre l'agglomération en question et son hinterland » (Hatcheu, 2003). « Le transport conditionne la qualité, la compétitivité et la régularité de l'approvisionnement des marchés urbains. Le transport et la circulation sont au cœur des relations villes-campagnes et de la question alimentaire dans les villes africaines. L'acheminement des vivres pose aussi bien des problèmes d'infrastructures, de modes et de moyens de transport que de conditions de circulation » (Hatcheu, 2000). La localité d'Assinie est constituée de trois entités (Assinie Mafia, Assinie Sagbadou et Assinie France) en plus des villages comprenant Assouindé, Ebotiam, Mabanéha et Madjan dispersés sur le bord de mer. Son approvisionnement en produits alimentaires s'effectue par deux types de desserte : le transport routier et le transport lagunaire (Figure 1) grâce auxquels divers circuits innervent l'espace, de nombreux acteurs se mobilisent et une variété de moyens y concourt.

Figure 1 : organisation du site d'Assinie



Le transport lagunaire, un moyen de braver la fracture géographique et de rallier les villages environnants

La configuration géographique créée par la lagune Aby qui morcelle le site guide l'installation des piroguiers et des propriétaires de hors-bord. Leurs activités permettent d'assurer la fonctionnalité de la communication entre les différents compartiments. Plusieurs mouvements pendulaires réguliers existent entre les berges de la lagune. Nous avons notamment le trafic entre le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia et l'île d'Assinie Mafia, le trafic entre le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia et Assinie quartier France et le trafic entre Assouindé Terminal et Assouindé village. Cependant, à côté de ces déplacements réguliers journaliers, se déroulent un service à la demande (occasionnel) et un autre qui est hebdomadaire.

Entre le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia et l'île d'Assinie Mafia, deux types d'exploitants utilisant les pirogues existent : ceux qui assurent des liaisons régulières et ceux qui effectuent des traversées occasionnelles. Pour le premier type de trafic, aucun appontement ni quai n'est construit pour matérialiser la gare. C'est seulement la présence des pirogues stationnées au bord de l'eau qui peut faire penser à l'existence d'un transport lagunaire entre les deux rivages. La traversée coûte 50 FCFA. Les embarcations ont une capacité de 8 passagers au maximum. Cette navette transporte en majorité les femmes qui vont acheter du poisson destiné à la vente et les gardiens des résidences secondaires. Elle commence à 6 heures du matin et prend fin la nuit à 20 heures. Le quai moderne (en béton armé bien construit) est la gare du second type de trafic qui relie le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia à l'île d'Assinie Mafia et le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia et Assinie quartier France. Les traversées entre le quai et l'île sont assurées par les jeunes piroguiers du village. L'île est un endroit fréquenté par les touristes nantis. Les navettes se font à la demande des clients qui veulent rejoindre l'île à partir du quai. Elles coûtent 1 000 FCFA. Le caractère occasionnel des trafics et la qualité des passagers amènent les exploitants à pratiquer ce tarif élevé en dépit de la petite distance à parcourir. Les jeunes en profitent pour majorer leurs gains financiers. Le week-end (samedi et dimanche) est la période où ce type de navette est demandé et le nombre de passagers peut atteindre 5 voire 10. Par ailleurs, hormis ces mouvements pendulaires réguliers et occasionnels de courtes distances entre le noyau ancien villageois d'Assinie Mafia et l'île d'Assinie Mafia, les voyages pour des parcours plus longs sont également effectués à la demande des passagers (photo 1).



Photo 1 : transport de passagers à la pirogue après négociation. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Dans ce cas, une négociation de tarif de traversée s'entame entre les piroguiers et les passagers. Pour ce qui est du transport vers des résidences secondaires, le coût de passage se négocie entre 1 000 et 2 000 FCFA. Mais, quand les piroguiers assurent le transport entre Assinie Mafia et les campements qui l'environnent, les tarifs sont nettement plus importants : Ebouando (2 500 à 3 000 FCFA), Egbéi (4 000 à 5 000 FCFA), Essô (4 500 à 5 000 FCFA), Koukoukou (6 000 à 7 000 FCFA), Mowa (2 000 FCFA). Le trafic entre Assinie Mafia et les campements environnants est, la plupart du temps, commandité par les commerçantes qui désirent rallier Assinie le jour du marché.

La qualité des clients et les distances à parcourir ont une incidence sur les coûts des voyages. Les touristes sont généralement plus taxés que les autres catégories de clients et les voyages qui s'effectuent en dehors de la sphère géographique d'Assinie Mafia sont plus chèrement facturés.

Les traversées mettant en communication Assinie Mafia avec Assinie quartier France sont assurées à la fois par les pirogues et les hors-bord. Celles des pirogues coûtent 500 FCFA avec 10 passagers au maximum comme capacité totale à charge. Mais, il arrive souvent que les femmes autochtones ne déboursent que 300 FCFA à cause des liens de parenté qui les unissent aux transporteurs. Les pirogues sont au nombre de 8 mais seulement 2 naviguent par jour. La technique consiste à ce qu'une pirogue se trouve sur chaque berge de la lagune. Les recettes les plus importantes sont engrangées les lundis car en plus du transport de personnes, les marchandises sont également une source d'augmentation du chiffre d'affaires. Les voyages assurés par les hors-bord (photo 2) entre Assinie Mafia et Assinie quartier France coûtent 300 FCFA. Quatre engins sont chargés d'assurer les voyages. Toutefois, selon une stratégie mise en place deux effectuent les traversées

journalières. Leur capacité maximale est de 45 passagers qui est rarement atteinte. Lorsqu'un hors-bord est sur une rive, le nombre de passagers doit atteindre 10 au minimum, sinon il ne lève pas l'ancre. L'équipage comprend 4 membres : un pilote, un matelot et deux chargeurs. Comme pour les pirogues, les lundis correspondent aux jours où le trafic est dense. 10 voyages sont alors possibles. Mais, en dehors des jours de marché ou des rares jours de grandes manifestations, le temps d'attente est plus long ; il atteint parfois 2 heures.



Photo 2 : un hors-bord et des passagers en attente au quai. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Le nombre de voyages ne peut alors dépasser 4. La clientèle est composée non seulement des habitants d'Assinie-France qui se rendent à Assinie-Mafia pour s'approvisionner en produits alimentaires ou pour rendre des visites à leurs parents ; mais aussi et surtout de personnes qui transitent par Assinie-France pour emprunter les "Peugeot bâchées" qui effectuent le transport entre Assinie et le Ghana. Les recettes recueillies sont issues du trafic des personnes et du transport de marchandises. En plus des navettes pendulaires quotidiennes entre Assinie-Mafia et Assinie-France, des voyages hebdomadaires se tiennent tous les samedis entre Assinie Mafia et Mowa. La ligne est en rapport avec le jour du marché de Mowa. En effet, les samedis, les engins transportent les commerçants et leurs marchandises d'Assinie à Mowa pour le marché de ladite localité qui se tient tous les dimanches. Après le marché, le même hors-bord transporte les commerçants qui reviennent à Assinie chargé de banane, de manioc et de ses dérivés. Le trajet qui dure 2h 30 minutes coûte 2 000 FCFA en aller simple comme en aller et retour. De plus, existe t-il un autre transport hebdomadaire (les vendredis), entre Assinie Mafia et Jewy Wharf (Ghana). Le coût des voyages s'élève à 3 000 FCFA qu'ils soient en aller et retour ou en aller simple.

La dernière ligne, c'est-à-dire Assouindé Terminal-Assouindé village, est assurée par des pirogues d'une capacité de 10 passagers. Le trafic quotidien coûte 50 FCFA. Les piroguiers n'attendent pas le remplissage de l'embarcation avant de réaliser la traversée. Même si un seul passager se trouve sur la berge, il peut négocier le voyage.

Le transport routier, principal vecteur usité

De nombreuses lignes quotidiennes sont exploitées à partir d'Assinie pour le transport des personnes et des biens. Il s'agit des lignes Assinie Mafia-Abidjan (avec possibilité d'escale à Samo, Bonoua et Grand-Bassam), Assinie Mafia-Grand-Bassam (avec possibilité d'escale à Samo et Bonoua), Assinie Mafia-Bonoua (avec possibilité d'escale à Assouindé et Samo), Assinie Mafia-Assouindé et Assinie quartier France-New-Town (Ghana). Toutefois, à l'instar du transport lagunaire, les transporteurs effectuent des voyages occasionnels et hebdomadaires.

La ligne Assinie Mafia-Abidjan est récente. Elle a été ouverte en 2008. Avant cette année, le transport entre Abidjan et Assinie Mafia occasionnait plusieurs ruptures de charge. Le trajet en aller simple coûte 2 000 FCFA. Il est assuré par deux mini-cars communément appelés "Dyna" de 17 places chacun (photo 3). Chaque car effectue un ou deux voyage (s) par jour en aller et retour. Mais, les lundis, le nombre de voyage connaît une légère hausse. Ils peuvent réaliser trois à quatre voyages puisqu'en plus des passagers ordinaires, la gare d'Abidjan reçoit les commerçants désireux de participer au marché hebdomadaire.



Photo 3 : un mini-car "Dyna" en chargement. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014

Le trafic entre Assinie Mafia et Grand-Bassam est assuré par 4 "Renault 505" de 9 places (y compris le chauffeur). Le voyage coûte 1 300 FCFA. En dehors du lundi où le nombre de voyages peut atteindre 4, les autres jours, chaque chauffeur n'effectue pas plus de 2 voyages.

Les liaisons directes entre Assinie et Bonoua sont l'affaire des taxis-brousse (Photo 4) de 6 places assises (dont le conducteur). Ils sont au nombre de 57. Le trajet coûte 1 500 FCFA pour un temps de parcours de 45 minutes. À la création de la ligne par les transporteurs d'Assinie, le nombre de voitures était insuffisant. Alors, ils conclurent un accord avec leurs collègues Abouré de Bonoua. Cet accord stipulait la possibilité aux Abouré de renforcer la ligne en leur permettant de travailler en aller et retour. Toutefois, il mentionnait aussi qu'ils devaient se retirer dès que les transporteurs d'Assinie arrivaient à acquérir une flotte importante permettant d'assurer convenablement le trafic.



Photo 4 : une vue de la gare de taxis-brousse assurant la liaison Assinie-Bonoua. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Mais, quand cela fut demandé aux Abouré, ils refusèrent d'abandonner la ligne au profit de la population d'Assinie qui l'a créée. Un conflit éclate entre le peuple Essouma d'Assinie et le peuple Abouré de Bonoua pour le contrôle de la ligne. Après moult débats et tentatives de résolution, les deux camps conviennent au fait que le trafic se fasse en aller simple sans possibilité de retour (dans les deux sens). Quand un taxi chargé part d'Assinie pour Bonoua, il retourne vide à Assinie et vice-versa.

La ligne Assinie Mafia-Assouindé est exploitée par une quarantaine de taxis-brousse de cinq places. Le voyage coûte 700 FCFA mais d'Assouindé à Bonoua il est de 800 FCFA pour respectivement 20 et 25 minutes de trajet. En dehors du lundi (jour de marché d'Assinie Mafia) et dimanche (jour de marché d'Assouindé) où le nombre de voyages peut atteindre 5 par véhicule, les autres jours, il ne va pas au-delà de 3 si les véhicules attendent d'avoir toutes les places occupées. Et c'est rarement que cela arrive. Les chauffeurs font souvent des tours sur les artères du village à la recherche de la clientèle. Même s'il n'a qu'un client, le chauffeur peut se

mettre en route tout en espérant en avoir d'autres sur le reste du tronçon. C'est ce type de flotte qui se rend les lundis dans les villages environnants (Essankro distant de 15 km à 400 FCFA, Etuésika distant de 17 km à 500 FCFA, etc.) où les conditions physiques des sols sont plus propices aux cultures, à la recherche de la clientèle.

Une vingtaine de "Peugeot bâchées" (photo 5) est chargée de la liaison Assinie quartier France-New-Town (Ghana). Mais, 10 circulent par jour.



Photo 5 : arrivée d'une "Peugeot bâchée" à sa gare d'Assinie quartier France. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Le chargement des engins est organisé selon un système particulier inventé par les gestionnaires de la ligne. On pourrait le nommer "système d'ordre croissant et décroissant". Ce qui signifie que si un conducteur charge le premier un jour donné, le lendemain il le fera le dernier. Par contre, s'il a été le dernier à charger, le jour suivant il sera le premier à le faire et ainsi de suite. Les voyages coûtent 500 FCFA pour les trajets courts, 1 000 FCFA pour les trajets moyennement longs et 1 500 FCFA pour ceux qui aboutissent au Ghana. Le chargement doit être complet (10 passagers) sinon le véhicule ne démarre pas. Huit voyages sont effectués en moyenne le lundi contre 4 les autres jours. Avant l'ouverture de la route reliant Bonoua à Aboisso, ce tronçon était très fréquenté. Mais, cette affluence s'est estompée actuellement. La route Bonoua-Aboisso a donc eu un impact négatif sur la fréquence des trafics entre Assinie quartier France et le Ghana. Les passagers transportés ici sont majoritairement les ghanéens et les nigériens.

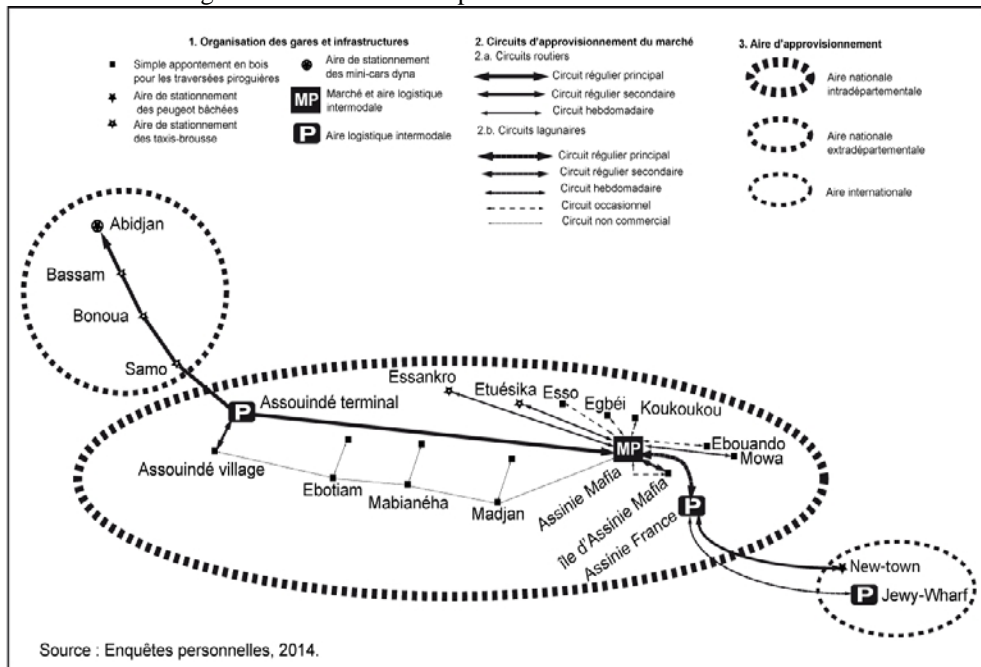
Les recettes de certains chauffeurs de "Peugeot bâchées" qui stationnent à Assinie quartier France sont particulièrement améliorées les lundis parce que certaines femmes les sollicitent pour le convoyage des marchandises vers le marché d'Assinie. Dans ce cas, le tarif habituel subit une hausse. Il se négocie entre 6 000 et 7 000 FCFA. Une autre frange de plus en plus importante de femmes se rend à Abidjan (au marché Gouro

d'Adjamé) chaque jeudi pour l'achat de leurs marchandises qui sont ensuite transportées par des "Peugeot bâchées" acquises par location. Le fret se négocie entre 18 000 et 20 000 FCFA. Toutefois, d'autres femmes, à cause du poids très important de leurs marchandises, ont recours à des engins de grande capacité tels que les camions de marque Kia, Mazda de 3,5 tonnes.

Une intermodalité qui atténue les césures spatiales

La fracture géographique du site d'Assinie a commandé l'instauration d'un transport multimodale (Figure 2). Cette coexistence de différents modes de transport implique souvent des complicités entre les gestionnaires des gares. À Assinie Mafia, les gares lagunaires des lignes Assinie Mafia-Assinie quartier France et Assinie Mafia-île et les gares routières des lignes Assinie Mafia-Abidjan, Assinie Mafia-Grand-Bassam, Assinie Mafia-Bonoua et Assinie Mafia-Assouindé sont les unes à côté des autres.

Figure 2 : circuits de transports d'Assinie et intermodalité



Le hors-bord stationné à Assinie Mafia lève l'ancre seulement si au moins 10 places sont occupées. Ce nombre n'est pas fixé au hasard. La logique tient au fait que le nombre de places des "Peugeot bâchées" de l'autre côté de la rive c'est-à-dire à Assinie quartier France est également 10. Les exploitants espèrent qu'après la traversée les passagers emprunteront ces véhicules. Il arrive souvent que les chauffeurs appellent les exploitants de hors-bord au téléphone pour s'en informer. Les opérateurs de hors-bord en

font autant avec les chauffeurs de la ligne Assinie Mafia-Assouindé pour se renseigner s’il y a des passagers en partance pour le Ghana.

Pour ce qui est de la relation entre le transport routier et le transport lagunaire au niveau d’Assouindé, il faut dire que les véhicules en provenance d’Assinie Mafia pour Assouindé ou de Bonoua pour Assinie continuent quelquefois leur course jusqu’à Assouindé Terminal où se trouve la gare des pirogues chargées de la traversée aboutissant à Assouindé-village.

Une diversité de bassin d’approvisionnement en recomposition

Une gamme assez variée de possibilités de transports s’offre aux commerçants pour le ravitaillement d’Assinie en produits alimentaires. Mais, même si, les origines de ces denrées semblent présenter une certaine hétérogénéité et spécialisation, Abidjan, la capitale économique produit de plus en plus un effet polarisant (Figure 3).

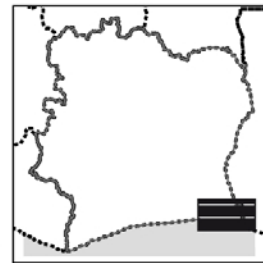
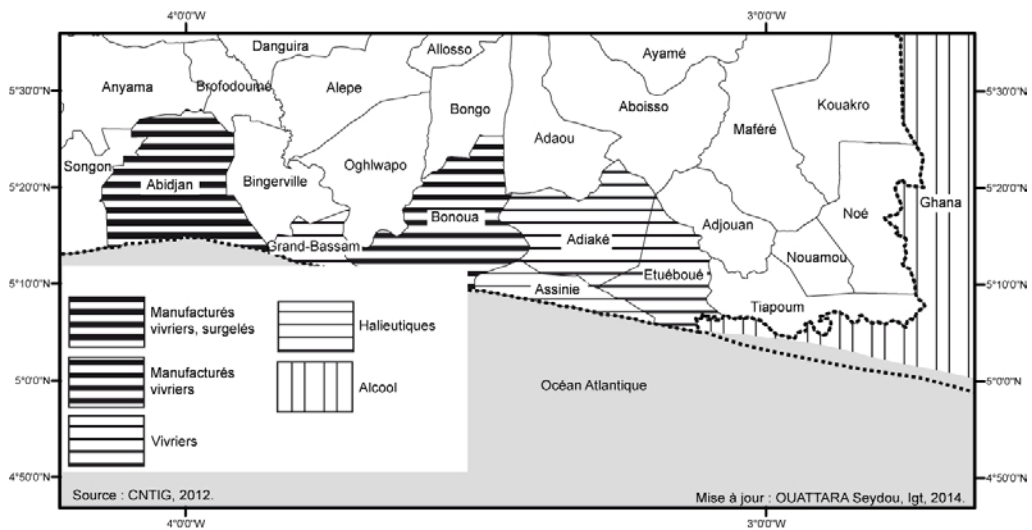


Figure 3 : Typologie des produits et bassins d’approvisionnement



Les protéines animales et les produits manufacturés proviennent principalement d’Abidjan et de Bonoua

Hormis le poisson frais qui provient des eaux assiniennes, les autres protéines animales vendues sur le marché sont des produits surgelés importés à partir du port d’Abidjan. Ils sont achetés par les commerçantes de façon

périodique avec une fréquence allant de deux semaines à un mois. Ils se composent de cartons de viande de porc, de cartons de volaille (dinde, poulet), de cartons de pattes de bœuf et de cartons de poisson. Quant aux produits manufacturés, ils sont convoyés par des grossistes basés à Bonoua et à Abidjan. Les denrées se composent de riz, de sucre, de boisson, d'huile, de cube maggi, de sardine, de biscuit, de sel, de Nescafé, de Nesciao, de lait et d'eau minérale pour ravitailler les boutiques (Photo 6).



Photo 6 : un camion d'approvisionnement d'Assinie en produits manufacturés. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Cependant, la filière ghanéenne est aussi mise à contribution. Les importations sont des boissons alcoolisées, du sucre, de la mayonnaise, de la friperie, des ustensiles de cuisine, des CD piratés et des glacières. Mais, en partance pour le Ghana les véhicules transportent des crustacés, du poisson et du riz.

Les vivriers, des produits aux origines diverses mais Abidjan est en passe de s'imposer

L'inventaire typologique des denrées alimentaires et de leurs lieux d'origine présente une diversité de situations ; soit les aliments sont convoyés à partir des localités environnantes à l'intérieur du département (Mowa, Ebouando, Koukoku, Egbei, Eso), soit de localités du département voisin (Samo, Bonoua, Grand-Bassam), soit à partir d'Abidjan. Ils comprennent les vivriers de base dont les céréales (riz, maïs), la banane plantain, les racines tubérisées (manioc), les tubercules (igname) et les vivriers secondaires incluant les condiments (piment, aubergine, gombo, tomate, oignon, persil, etc.), les légumes (choux, concombre, courgette,

carotte, etc.), les fruits (orange, mangue, citron, fruit de la passion, etc.) dans des sacs ou dans des caisses. Force est de constater, néanmoins, l'importance grandissante de la filière abidjanaise due à la multiplicité des marchés et à la facilité d'approvisionnement en quantité suffisante.

De nombreuses alternatives sont utilisées par les acteurs pour le ravitaillement d'Assinie en produits alimentaires. Les moyens de transports routiers et lagunaires sont particulièrement dynamiques les lundis. Les différentes correspondances et intermodalités mettent du bémol sur le morcellement du site qui pourrait constituer une difficulté de circulation. La desserte d'Assinie en produits alimentaires se redessine spatialement en faveur d'Abidjan. Selon Koli Bi (2010) et Yao (2011), d'importantes mutations agricoles dans la région du Sud Comoé se manifestent. Les populations s'adonnent de plus en plus aux cultures d'exportations telles que l'hévéa et le palmier à huile. Par conséquent, les productions vivrières sont en baisse régulière et leurs prix renchérissement.

Une mise à disposition des denrées alimentaires via le marché et les boutiques

Les endroits de prédilection où se rencontrent consommateurs et vendeurs de produits alimentaires sont le marché et les boutiques. Le marché est un équipement collectif de première importance pour la population d'Assinie. Il sert de lieu de regroupement et de vente des produits de consommation. Mainet (1985) le considère comme *un repère ou un point stratégique. Il est au centre des intérêts financiers, des enjeux fiscaux et de batailles politiques comme ils sont au cœur de la production du social.* Douka (2011) le conçoit en tant *qu'un endroit où les consommateurs s'approvisionnent en produits manufacturés et vivriers. Il s'agit de lieu d'échanges, de transactions entre les producteurs et les consommateurs si le circuit est direct. Par contre, dans le cas d'un circuit long la transaction s'effectue entre les consommateurs et la pléthore d'intermédiaires grossistes, demi-grossistes et détaillants qui sont soit des commerçants indépendants soit des commerçants affiliés à une coopérative.* Dans la région, il a été institué un système de marché à la fois hebdomadaire et tournant. Le lundi a été choisi comme le jour du marché d'Assinie. C'est durant ce jour que le marché connaît une activité intense, une affluence maximale (Photo 7). Les autres jours par contre, le marché reste désespérément vide. Assinie est un marché potentiel pour les autres localités à cause de la pauvreté du sol hostile à l'agriculture vivrière.



Photo 7 : l'animation particulière d'Assinie un jour de marché. Cliché de OUATTARA Seydou, 2014.

Les femmes se rendent tour à tour sur ces marchés hebdomadaires qui permettent aux acheteurs de parcourir plusieurs endroits afin d'y collecter des quantités suffisantes. Néanmoins, ce procédé renferme de nombreux inconvénients. En effet, elles sont obligées d'acheminer quotidiennement de faibles quantités ou d'expédier des produits moins frais issus de plusieurs lieux de tractations. Cette pratique a été confirmée par des commerçantes de produits vivriers d'Assinie qui l'ont formellement expérimentée. Les produits (photos 8 à 11) sont vendus en détail, en demi-gros ou en gros selon le système répandu sur tous les marchés ivoiriens.



Photos 8 à 11 : cette planche de quatre photos montre une vue des variétés de produits alimentaires vendues sur le marché d'Assinie. Clichés de OUATTARA Seydou, 2014.

Pour pouvoir se nourrir tous les jours, la population doit s'approvisionner conséquemment. Malheureusement, ces produits coûtent très chers car les prix subissent les coûts de transport. Le drame pour Assinie est qu'en plus de son handicap en matière d'agriculture de subsistance, les distances d'approvisionnement s'allongent. De nombreuses familles n'arrivent pas à honorer les repas quotidiens. Une astuce consiste à ne pas préparer chez soi mais de se rendre dans un restaurant. Quant aux boutiques, elles sont les vitrines qui montrent les produits manufacturés importés vers Assinie. Elles se présentent sous différentes tailles qui caractérisent leur importance les unes par rapport aux autres.

La présence des boutiques et la tenue du marché hebdomadaire à Assinie revêtent une importance capitale pour la population. Mais, les lieux d'approvisionnement qui s'éloignent ont une incidence négative sur les prix des produits et sur les habitudes alimentaires.

Conclusion

Au terme de notre analyse, nous retenons que les mutations et reconversions subies par la localité d'Assinie la contraignent à une dépendance alimentaire. Cependant, le travail démontre que les transports demeurent au cœur du système relationnel de la ville avec le reste du monde. Ils constituent une activité qui a pour objet les échanges de bien ou de personnes. De manière directe, la route et la lagune sont les deux principaux canaux d'approvisionnement. Mais, certaines denrées étant importées via la mer et le rail, les voies maritime et ferroviaire se voient aussi attribuer indirectement une certaine importance. L'activité de transport est un service en étroite relation avec la réalité socio-économique et politique d'un territoire. Sa demande résulte de la nécessité de relier les activités de production, de consommation ou de distribution situées dans des lieux différents. Le système de transport apparaît comme une des solutions que se donne la société pour maîtriser les discontinuités spatiales. Par conséquent, il revêt une importance capitale pour la vie relationnelle d'un pays, d'une région, d'une ville et donc pour leurs habitants et leurs entreprises.

À l'instar des villes littorales comme Grand-Bassam, Dabou, Grand-Lahou, Jacqueville, Sassandra et Tabou, Assinie a connu son moment de gloire maritime à l'aune des infrastructures portuaires qui symbolisaient la courroie de transmission avec la métropole. Leur déclin survient avec les créations successives des ports d'Abidjan et de San Pedro qui matérialisent une nouvelle redistribution des pôles de développement maritime. La relative prospérité puis la décadence d'Assinie en matière maritime n'a pas pour autant enclavée géographiquement la région car elle bénéficie d'un transport multimodal. Alors, s'il est vrai que la ville est défavorisée par son sol comparativement aux autres localités qui produisent ce qu'elles

consomment, malgré tout grâce aux transports, elle arrive à se ravitailler en denrées alimentaires. Les coûts de transports peuvent renchérir certes les prix des vivres mais Assinie ne connaît pas de rupture. Chaque acteur qui participe à l'alimentation d'Assinie utilise une catégorie de transport en fonction de son positionnement géographique et de ses moyens. Ainsi, le marché et les boutiques sont approvisionnés régulièrement.

Cette réflexion s'est appesantie sur le rôle des transports dans la satisfaction d'un des piliers essentiels de la sécurité alimentaire, selon les spécialistes de la question : la disponibilité des denrées alimentaires. Une autre perspective pourrait étudier l'impact des transports sur la sécurité alimentaire dans sa plénitude. Alors, l'analyse intégrera les effets des transports sur l'accessibilité et l'utilisation des approvisionnements.

References :

Aloko-N'guessan J., 1989. *Transports, communication et organisation de l'espace* en Côte d'Ivoire, thèse de doctorat d'Etat-ès-Lettres, arts et sciences humaines, 3 tomes, Université d'Abidjan, 1344 p.

Aphing-Kouassi G., 2008. *Fréquentation du tourisme national sur les plages et le littoral ivoirien*, in Géographie du littoral de Côte d'Ivoire. Éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée, coopération universitaire Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)/Nantes (France), Pottier P. et Anoh P. (dir.), Saint-Nazaire, La Clonerie, pp.124-142.

Aragrande M., 1998. *L'étude des SADA des villes des pays en développement Guide méthodologique et opérationnel*, Rome, Italie, FAO, Coll. « Aliments dans les villes », 150 p.

Chaléard J.L., 1990. *Réponses paysannes à la croissance urbaine en Côte d'Ivoire septentrionales*, in Cahiers d'Outre-Mer, 43 (169), janvier-mars 1990, pp. 5-24.

Chaléard J.L., 1996. *Temps des villes temps des vivres : l'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala.

Coquery M., 1997. *Planification urbaine et distribution alimentaire en Afrique*, col. « Aliments dans la ville », FAO, Rome.

Dienot J., 1980. *L'impact du complexe touristique d'Assinie (Côte d'Ivoire) sur le milieu local, régional et national. Les ombres du soleil*. Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle de l'Université de Paris VIII-Vincennes, 2 tomes, 739 p.

Douka A.M., 2011. *La contribution des coopératives dans la régulation des marches de vivriers à Abidjan : l'exemple de la Comagoa Roxy*, in sécurité alimentaire et approvisionnement des marchés urbains en Côte d'Ivoire. Éléments de réflexion, scénarios d'organisation, propositions, Koffié-Bikpo C. et Nassa D. (dir.), Paris, Harmattan, pp.107-126.

- Eboï M.W., 1987. *De la prospérité à la paupérisation de la région des lagunes de Côte d'Ivoire (1893-1960)*, Nouvelles Éditions Africaines, Abidjan, 170 p.
- Hatcheu E.T., 2003. *L'approvisionnement et la distribution alimentaires à Douala (Cameroun) : logiques sociales et pratiques spatiales des acteurs*, thèse de doctorat unique, Université de Paris I Panthéon Sorbonne, 455 p.
- Hatcheu E.T., 2000. *Les commerçants et les transporteurs dans l'approvisionnement vivrier et la distribution alimentaire à Douala (Cameroun)*, *Bulletin de l'APAD* [En ligne], n°19, mis en ligne le 12 juillet 2006. Consulté le 10 janvier 2014. URL : <http://apad.revues.org/431>.
- Hauhouot-Asseypo A., 2008. *Culture, nature et tourisme en Côte d'Ivoire. Essai sur la trilogie d'un pari de développement manqué*, Abidjan, Educ (Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire), 179 p.
- Hauhouot-Asseypo A., 1974. *Le ravitaillement d'Abidjan en produits vivriers non importés*, IGT, Abidjan, 43p.
- Hauhouot C., 2010. *Le littoral d'Assinie en Côte d'Ivoire : dynamique côtière et aménagement touristique*, Cahiers d'outre-mer, Revue de Géographie de Bordeaux, 2010, vol. LXIII, n°251, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, pp. 365-390.
- Hauhouot C., 2004. *Les pressions anthropiques sur les milieux naturels du Sud-Est ivoirien* ; Géo- Eco-Trop, n°28, pp. 69-82.
- Kablan N.H.J., 2011. *Enjeux et perspectives de développement des transports à Jacqueline (Côte d'Ivoire)* in Géotrope (Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement) de l'Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan, n°2, Abidjan, EDUCI (Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire), pp.83-102.
- Kassi-Djodjo I., 2011. *Transport et approvisionnement de la ville d'Abidjan en produits vivriers*, in sécurité alimentaire et approvisionnement des marchés urbains en Côte d'Ivoire. Éléments de réflexion, scénarios d'organisation, propositions, Koffié-Bikpo C. et Nassa D. (dir.), Paris, Harmattan, pp.242-261.
- Koffié-Bikpo C. Y., 1997. *La pêche artisanale maritime en Côte d'Ivoire : étude géographique*, Thèse de Doctorat en géographie sciences humaines de la mer, Université de Nantes, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional, 299 p.
- Koli Bi Z., 2010. *Dynamique de l'occupation du sol et mutations socio-spatiales en pays Éhotilé d'Assinie sur le littoral Est de la Côte d'Ivoire*, GEOTROPE, 20 p.
- Kwassi A. E., 2002. *Apport de la télédétection satellitaire à la gestion intégrée du littoral : cartographie des mangroves et de l'occupation du sol des îles Éhotilé (Lagune Aby - Côte d'Ivoire)*, Mémoire de DEA, EDAT-UAC, 78 p.

- Lauret F., Pérez R., 1992. *Méso-analyse et économie agro-alimentaire*, In Economie et Sociétés, Cahiers de l'ISMEA, série AG, n° 21, pp. 99-118.
- Mahyao A. G., 2008. *Étude de l'efficacité du système d'approvisionnement et de distribution des ignames précoces Kponan à travers le circuit Bouna-Bondoukou-Abidjan en Côte d'Ivoire*, thèse de doctorat unique, Université de Cocody-Abidjan, 219 p.
- Monnier Y., 1983. *Les sols*, in Les atlas Jeune Afrique Côte d'Ivoire, Jeune Afrique, pp.20-21.
- Van-Chi N.R.B., 1976. *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*, thèse de doctorat d'Etat, Institut fondamental d'Afrique Noire, Dakar, 927 p.
- Wilhelm, L., 1997. *Les circuits d'approvisionnement alimentaire des villes et le fonctionnement des marchés en Afrique et Madagascar*, In Programme FAO approvisionnement et distribution alimentaire des villes, Revue et Collection Aliments dans les villes.
- Yao K. A., 2011. *Dynamique d'exploitation et approche de gestion intégrée des aires protégées : cas du Parc National des Îles Éhotilé*, thèse de doctorat unique, Université de Cocody-Abidjan, 296 p.