

## Préface

*Amiral Mohamed-Lamine FADIKA  
Secrétaire d'Etat puis Ministre de la marine de Côte d'Ivoire  
(1974-1987)*

*La Côte d'Ivoire et la Mer*, c'est certes une invite au voyage et aux découvertes, à travers l'étude physique et humaine du littoral, des régions et villes côtières et des activités économiques qu'elles drainent.

*La Côte d'Ivoire et la Mer*, c'est aussi une rétrospective des actions déployées par les militaires et administrateurs français de l'époque coloniale, pour ouvrir le territoire ivoirien sur le monde extérieur par une liaison maritime permanente à travers la lagune Ebrié, en vue de l'approvisionnement de la Métropole en produits tropicaux.

*La Côte d'Ivoire et la Mer*, c'est également et surtout l'histoire d'une « Symphonie Inachevée », marquée par l'engagement sans réserve du Père de la Côte d'Ivoire Moderne, le Président Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, dans l'un de ses combats les plus exaltants et les plus rudes, celui de la Maîtrise de la Mer et de la conquête de notre part légitime de ses immenses richesses, au profit de nos populations laborieuses.

Le Vieux Sage, était bien pénétré des exemples historiques pertinents des Phéniciens de l'Antiquité, suivis par les Grecs, les Carthaginois et les Romains ; puis par les Arabes, les Portugais, les Espagnols, les Hollandais, les Anglais, les Français, par les Cités-Etats de Gênes et Venise en Méditerranée ; de Brème, d'Hambourg et de la Hanse Baltique en Mer du Nord. Ceux-ci tour à tour, ont accédé à la suprématie maritime mondiale ou régionale et fondé durablement leur opulence, leur rayonnement, leur domination sur la

Mer et ses richesses multiformes. Dès l'aube de nos indépendances politiques, le « Vieux » a acquis la conviction que « la voie de notre libération économique passe par la Mer ». Puis il a durement bataillé pour partager avec ses pairs et nos partenaires les plus ouverts, cette conviction et la vision qu'elle lui inspirait pour la Côte d'Ivoire, l'Afrique et le Tiers Monde : nous unir impérativement nous tous Africains, pour libérer la mer confisquée par ceux que le Président appelait les « nantis », et ouvrir à nos vaillants peuples, une source de richesses abondantes, durables et partagées.

Le Professeur JEAN TAPE BIDI, dans ce bel ouvrage, au terme d'un travail minutieux et rigoureux de documentation et de réflexion, d'analyses et de synthèse a su mettre en exergue toutes les dimensions de la problématique maritime dans notre pays ainsi que les temps forts de la croisade historique conduite par le Président FELIX HOUPHOUËT-BOIGNY pour nous libérer et nous enrichir en Mer et par la Mer.

Et nous suivons avec intérêt le Professeur BIDI, évoquer la mise en place du cadre institutionnel multidimensionnel de nos politiques maritimes globales et cohérentes au plan national, régional et international, avec en point d'orgue, la création en Mai 1975 à Abidjan de la future OMAOC, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, puis le développement rapide de nos flottes marchandes, avec une intensification corrélative du trafic par « containers ». Ensuite, l'organisation de nos chargeurs face aux puissants consortiums internationaux de transports maritimes du Nord, enfin l'établissement de notre Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, outil indispensable de formation pluridisciplinaire qui, grâce à un management remarquable, a su s'adapter à toutes les mutations du monde maritime actuel et relever tous les défis nouveaux et pressants qui nous interpellent, s'agissant des besoins en formation.

Le Professeur BIDI a aussi évoqué les rudes batailles que nous avons dû livrer de par le monde, notamment à travers le système des NATIONS-UNIES, pour décoloniser le Droit International de la Mer et ouvrir ainsi la voie à une nouvelle géographie des espaces maritimes mondiaux. Il s'agit de susciter un « New Deal », un Nouvel Ordre dans toutes les dimensions des activités maritimes internationales, qui soit plus équilibré, notamment dans les relations verticales Nord/Sud.

Au nom du « Sacro-Saint » principe de libéralisme, la Côte d'Ivoire a été combattue, jusqu'au cœur des Institutions de Bretton-Woods,

pour avoir mis en œuvre des mécanismes règlementaires de soutien à nos flottes naissantes, s'inspirant de la « règle des 40/40/20 » ! C'était oublier que le système des « 40/40/20 » a été érigé en norme internationale au sein des NATIONS- UNIES. Tous les champions de la « Liberté des Mers » sans aucune exception, à l'image des Pays-Bas et de l'Angleterre ont, avant nous, fait de la réglementation du trafic maritime à outrance pour stimuler l'essor de leurs flottes.

Le célèbre « NAVIGATION ACT » de Cromwell de 1651, exemple le plus achevé de système de contrôle protectionniste et contraignant des cargaisons, a rythmé sans interruption deux siècles durant, la montée en puissance de la marine britannique, et n'a été abrogé que lorsque la Grande Bretagne a ravi à la Hollande, la place de première puissance mondiale sur les océans.

Notre voix à nous, celle du Président Houphouët-Boigny dont nous étions le modeste Porte- Parole, et qui était celle de la Côte d'Ivoire, de l'Afrique et du Tiers Monde. Voix que nous faisons entendre tout au long du sacerdoce. Cette situation nous a conduits inlassablement dans les conférences, forums et colloques internationaux. Cette voix a toujours été celle de la Raison, de la Mesure et du strict Respect des intérêts légitimes de tous les partenaires en présence, grands ou petits, dans la recherche d'un partage équitable des ressources, capacités et richesses océaniques au profit de toutes les Nations.

Le message houphouëtiste que s'attachait à faire passer cette voix, Message d'Amour, de Partage et de Paix, a su émouvoir les consciences à travers le monde, à tel point qu'il a fini par faire consensus. Mais il a eu le malheur de déranger certains intérêts !

Nous avons donc dû, à notre corps défendant, « stopper », vers le milieu des années quatre-vingt-dix, la belle « mécanique » Houphouëtiste de libération économique par la Mer, et sous la pression des Institutions de Bretton-Woods, démanteler l'Armement National, Joyau et fer de lance de toute notre politique maritime.

Plus de navire battant pavillon ivoirien sur toutes les Mers du Globe. Quelle « cata » !!!!

*La Côte d'Ivoire et la Mer*, c'est donc assurément une « Symphonie Inachevée », mais une symphonie qu'il faudra bien achever un jour !

*La Côte d'Ivoire et la Mer* « maîtrisée », sans la conquête de « l'Economie Bleue » comme on le dit aujourd'hui, n'est pas encore la Côte d'Ivoire totale.

Les Romains en leur temps, scandaient « delenda cartago », à la suite du Sénateur Caton pour mobiliser toutes les énergies, toutes les

volontés vers l'anéantissement de la puissance maritime rivale de Carthage, et asseoir leur suprématie maritime en Méditerranée afin de devenir une puissance impériale.

Nous, nous disons aujourd'hui modestement, mais avec foi et fermeté à nos jeunes : Levons-nous ! Mobilisons-nous ! Achevons « la symphonie inachevée » de notre « Cibouè, Elixir de vie », le Président Houphouët-Boigny. *La Côte d'Ivoire et la Mer*, pour nous libérer et nous enrichir durablement en Mer et par la Mer. C'est un impératif catégorique que l'Histoire nous impose !

Notre conviction est que les générations montantes sauront relever ce défi majeur sous l'autorité du Président OUATTARA, digne continuateur du Président HOUPHOUËT-BOIGNY.

Le bel ouvrage du Professeur JEAN TAPE BIDI, remarquable à tous égards, en porte éloquemment témoignage.

## Avant-propos

Dans ce second tome de l'ouvrage *La Côte d'Ivoire et la Mer*, nous allons témoigner des efforts déployés par les militaires et l'administration coloniale française d'une part, et par l'administration nationale de la Côte d'Ivoire indépendante d'autre part, pour ouvrir le pays au monde extérieur. Cette ouverture se décline en rades, en wharfs, en ports modernes et en politique maritime.

Si la rade paraissait une solution de facilité qui utilisait les dispositions naturelles du littoral marin, il n'en fut pas de même pour les wharfs, système ingénieux de stabilité qui « enjambe » la redoutable barre des côtes africaines.

Oh ! Combien les embarquements et débarquements étaient rythmés par des accidents spectaculaires, telle une grume qui tombe à l'eau ou les frayeurs mémorables de passagères dans les nacelles balançant au bout d'une grue.

On comprend mieux l'opiniâtreté soutenue des officiers et administrateurs Français de l'époque, dans la recherche d'une solution pour relier la lagune et la mer.

L'histoire retiendra ainsi les noms du Commandant HOUDAILLE dont le projet de tracé du chemin de fer au départ d'Abidjan en passant par le « V » baoulé pour rejoindre Dimbokro et Bouaké a été validé d'une part, et d'autre part le projet de port en lagune jusqu'à la baie du Banco, ainsi que celui de donner le nom de Binger, premier Gouverneur et fondateur de la Côte d'Ivoire, à la future capitale du pays. Cependant, les portuaires retiendront entre autres noms, celui de l'ingénieur des Ponts et chaussées Roger PELNARD CONSIDERE, dans le choix et l'expérimentation sur modèle réduit du site de Vridi, pour l'ouverture du futur canal de Vridi.

En construisant le port d'Abidjan, l'administration coloniale ouvrait de fait la Côte d'Ivoire à la métropole et au reste du monde. Et ce n'est certainement pas « de gaîté de cœur » que la France a lâché « la benjamine des colonies françaises », formule utilisée par le Président Félix HOUPHOUËT-BOIGNY.

Le port est devenu par la suite, selon la formule consacrée, le « poumon » de l'économie ivoirienne remplissant ainsi à souhait le rôle que lui avaient prédit ses concepteurs.

Fort de cette expérience qui a profité à tout l'aménagement du pays, les autorités ivoiriennes vont rééditer l'expérience des colonisateurs, en créant de toutes pièces un port et une ville dans le sud-ouest : San-Pedro.

Mais, c'est en voulant « s'émanciper » des pays développés par la mise en place d'une politique maritime, que toutes les contradictions vont naître.

Je voudrais pour ma part retenir les noms des Historiens SEMI BIZAN, pour les infrastructures de l'espace colonial Ivoirien, Pierre KIPRE, pour les aspects des villes coloniales en Côte d'Ivoire, Jean-Noël LOUCOU pour la Côte d'Ivoire moderne, Christophe WONDJI qui a permis de démêler les rivalités entre les trois premières capitales de Côte d'Ivoire, Grand-Bassam, Bingerville et Abidjan et Henriette DIABATE pour l'historique de la création de la ville d'Abidjan. Mon Profond Respect à tous ces Anciens qui ont parcouru des pans entiers du territoire et les Archives françaises pour nous rapporter l'histoire de la Côte d'Ivoire. Un remerciement appuyé au Professeur KIPRE pour l'écoute et son engagement sincère pris à mes côtés lors de la rédaction de ma thèse d'Etat.

Je voudrais retenir aussi les noms des Géographes Jean-Charles FILLERON précédemment à l'université d'Abidjan et André VIGARIE de l'université de Nantes. Le Professeur FILLERON est cet universitaire Français qui m'a fait descendre des hauts plateaux et paysages de savanes et forêts galeries de Touba, où je m'y plaisais faisant de la géographie physique, pour les rivages bruissant et d'écume de la mer. C'était le début d'une série de sorties, d'abord sur le littoral à l'est d'Abidjan, pour reconnaître les cordons littoraux entre Port-Bouët et Grand-Bassam, la granulométrie des sables et constater à partir des photographies aériennes de 1956 et 1970, les dégâts causés par l'érosion littorale suite à l'ouverture du canal de Vridi. Cette infrastructure a largement contribué à dénuder la « plage d'Abidjan ». C'était aussi le temps des longues marches sur les plages rectilignes d'Assinie-Assouindé, et de constater l'évolu-

tion des plages suite aux premiers aménagements touristiques ; On voyait déjà à cette époque surgir sous les cocotiers les premières résidences secondaires. Ensuite l'étude du littoral ouest commence par la découverte du site de Grand-Lahou, rongé par l'érosion et les derniers départs des populations à l'intérieur des terres. Quelques irréductibles semblaient s'entêter à rester sur ce site invoquant diverses raisons qui tiennent plus de l'émotion. Puis, ce fut Fresco et surtout Sassandra, avec sa rade et les ruines du wharf, son site collinaire apprécié par les premiers colons qui y ont bâti la résidence du Gouverneur. Cependant, ce site favorise les ravinements et transforme les rues en rigoles dès les premières averses.

Le Professeur FILLERON m'a surtout fait voir la différence entre les falaises vives et les falaises mortes. Au sud-ouest, la ligne de rivage se dessine par des décrochements donnant des caps et des baies magnifiques. Cette reconnaissance du littoral était complétée par des sorties chaque année avec l'ensemble des étudiants en Licence de l'option « Géographie des mers et exploitation des océans ». Cette initiation à la géomorphologie littorale a été complétée par une lecture assidue des ouvrages et des thèses de nos collègues de l'ex Faculté des Sciences de l'Université d'Abidjan. Ces sorties personnalisées ont duré jusqu'en 1990, année du retour en France du Professeur FILLERON. Entre-temps de 1986 jusqu'en 1993, j'ai été pris trois semaines par an à Nantes, par le Professeur André VIGARIE de l'université de Nantes. Ce dernier, au seuil de la retraite, m'a patiemment enseigné le modèle du triptyque portuaire à l'issue de plusieurs séances de travail, et fait découvrir à coup de sorties pédagogiques, plusieurs ports français et européens. Merci à ces deux Géographes qui ont introduit les enseignements du milieu maritime à l'IGT et ont en même temps façonné durablement le cours de ma formation supérieure et de ma vie.

Merci aux Professeurs C. CABANE, J.P. CORLAY, J. CHAUSSADE, P. POTTIER, J. GUILLAUME et M. ROBIN qui ont animé l'Avenant de l'Accord entre l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN) et l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université d'Abidjan.

Ce fut la mise en place dès 1986 de l'option « Géographie des mers et exploitation des océans » à l'Institut de Géographie Tropicale de l'Université d'Abidjan, qui a nécessité au départ, la collaboration de l'Institut de Documentation et de Recherches en Economie Maritime (IDREM) et du Centre de Recherches Océanologiques (CRO). Tous mes remerciements à tous ces chercheurs dont Mamadou BIGOT, Jean Claude KOUASSI, Jean NOT, HIE Daré et Jacques ABE du

CRO, qui ont pendant une dizaine d'années participé à la formation de plusieurs promotions d'étudiants. J'ai eu l'immense honneur d'être régulièrement invité aux « Jeudis de l'IDREM » par feu le Capitaine de vaisseau L. TIMITE, alors Directeur Général de la Marine.

Les contacts étaient désormais établis avec les deux ports d'Abidjan et de San-Pedro, et les structures d'appui que sont l'OIC, la SISA, l'ARSTM et le Secrétariat Général de la CMEAOC/TM. Les directions respectives m'ont largement ouvert leurs portes. Merci aux différents Directeurs Généraux d'alors et à certains de leurs collaborateurs comme DJEDJE Gnakale, Paul TCHINOA, N'GUESSAN N'guessan, Bernard GOHI BI. Le summum de cette collaboration a été atteint lors des 8<sup>es</sup> Journées Géographiques de San-Pedro, du 16 au 20 mai 1994, avec pour thème « Economie portuaire et structuration de l'espace national ». Cet évènement a vu la participation de tous les acteurs et partenaires du milieu portuaire et maritime avec l'ensemble des Géographes.

Que nos jeunes collègues qui ont été formés dans cette option et qui sont P. ANOH, C. Y. KOFFIE-BIKPO et N. ABOYA qui se sont orientés vers la branche « Pêche et Aquaculture », C. HAUHOUOT et P. DANGUY en « Géomorphologie Littorale », N. G. APHING-KOUASSI et B.F. KONE-TAPE en « Tourisme Littoral », D. G. DAKOURI en « Port et environnement lagunaire et marin », et tous les autres qui ont choisi « Port et transport maritime » ; de ce sous-groupe, je peux retenir pêle-mêle les noms de H. N. KABLAN qui a étudié en 2000 pour sa thèse de 3<sup>e</sup> cycle « les arrière-pays des ports ivoiriens », en 2010, Alexis B. N'GUESSAN a fait une thèse unique sur « l'avant-pays européen du port de San-Pedro », D. YAO BELI a traité du sujet « Etude de la distribution de la viande importée par voie maritime », et S. OUATTARA a produit une thèse sur « Port et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire » tandis que K.V.KANGA, a traité en 2013 du sujet « Les sociétés maritimes en Côte d'Ivoire ». Tous les étudiants de cette branche et leurs enseignants auront là, en plus, dans cet ouvrage, en une seule fois, toute la brève et riche séquence de la politique maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire.

Tous ces jeunes collègues sont le résultat de ces longues sorties sur la grève, des multiples séances de travail avec les Professeurs FILLERON et VIGARIE. Ils sont aujourd'hui les principaux animateurs de l'option « Géographie des mers et exploitation des océans » et garants de cette mission confiée à moi par l'accord et la volonté du Professeur A. HAUHOUOT ASSEYPO, alors responsable scien-



tifique de l'I.G.T. A eux de ne pas décevoir et diluer cette formation dans la complaisance, la suffisance et la facilité.

Notre ambition aujourd'hui est double : c'est d'une part, la création d'un Institut des Sciences Humaines de la Mer (ISHMer) dédié à la recherche, en collaboration avec l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM), et d'autre part, amener les décideurs politiques et les responsables économiques à se pencher à nouveau sur la politique portuaire et maritime du pays. Cela commencerait par l'amélioration des voies de desserte de l'hinterland des ports, notamment pour le port de San-Pedro dont toutes les potentialités de départ perçues par le Président Félix HOUPHOUËT-BOIGNY n'ont été que faiblement exploitées. Cela se poursuivrait ensuite par une remise en cause de cette épreuve injustement imposée à la Côte d'Ivoire. Le résultat final serait la mise en place d'un nouvel armement.