

Volume 1, Numéro11, Juin 2024



Revue du Laboratoire Africain de Démographie
et des Dynamiques Spatiales

ISSN : 2707-0395

“
Mieux comprendre l'espace,
”

Courriel: revuegeovision@gmail.com

Site web: www.revuegeovision.laboraddys.org

(+225) : 07 07 06 91 71/ 01 03 51 07 52

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

INDEXATIONS



TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : <http://sjifactor.com/passport.php?id=23386>



<https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985>

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, Chercheur Indépendant

Dr ADOU Bosson Camille, Géographe, Enseignant-Chercheur, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)

Dr TANOH Ané Landry, Géographe, Chercheur Indépendant

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BÉCHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----|
| L'AGRESSIVITÉ CLIMATIQUE ET DÉGRADATION DU TRONÇON ROUTIER QUARTIER TALANGAÏ-RIVIERE MPAMA DANS LA SOUS-PREFECTURE DE DJAMBALA (AU CENTRE DE LA REPUBLIQUE DU CONGO), <i>Destin Gemard LOUBA¹ et Léonard SITOU²</i> | 11 |
| CONTRIBUTIONS DE L'URBANISME ÉVÈNEMENTIEL AU BUDGET DES VILLES MOYENNES DU BURKINA FASO : CAS DE L'ORGANISATION TOURNANTE DE LA FÊTE NATIONALE DE L'INDÉPENDANCE A KOUDOUGOU ET TENKODOGO, <i>Maxime SAWADOGO, Sompougobnoma Euloge KABORÉ, Yélézouomin Stéphane Corentin SOME</i> | 27 |
| IMPACTS DE L'URBANISATION SUR LES TERRES MARAICHÈRES DANS L'ARRONDISSEMENT COMMUNAL NIAMEY V, NIGER, Laila DAN LADI TANKARI ¹ , <i>Yayé MOUSSA² Maman WAZIRI MATO³</i> | 42 |
| ÉTUDE DES ALÉAS CLIMATIQUES DES AMÉNAGEMENTS D'IRRIGATION DU SOUS BASSIN-VERSANT DE NARIARLÉ À KOUBRI, BASSIN DU NAKANBÉ, AU BURKINA FASO <i>Abdoul-Azize SAMPEBGO¹, Amadou ZAN², Joachim BONKOUNGOU³</i> | 55 |
| INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ACCES AUX SERVICES SOCIOCOMMUNAUTAIRES DANS L'ARRONDISSEMENT DE VAKON (COMMUNE D'AKPRO-MISSERETE, BENIN) <i>Hervé A. KOMBIENI</i> | 70 |
| CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN DE RÉPONSE AUX CRISES HUMANITAIRES CAUSÉES PAR LA MIGRATION FORCÉE DES POPULATIONS : CAS DE L'AFFLUX DES REFUGIÉS SOUDANAIS DANS LA PROVINCE DU OUADDAÏ AU TCHAD; <i>Ibrahim MALAM MAMANE SANI¹, Saadou ABOUBACAR², Akilou SANI ALMOU³</i> | 85 |
| PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES ACTEURS INTERNES DE LA RESTAURATION POPULAIRE A LA ZONE INDUSTRIELLE DE YOPOUGON (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE) <i>Koffi Bertrand YAO¹⁻²⁻⁵, Gué Pierre GUELE¹⁻³, Gondo DIOMANDE¹⁻⁴</i> | 100 |
| IRRÉGULARITÉ THERMOMÉTRIQUE MARINE ET BAISSSE DE LA PRODUCTION HALIEUTIQUE DANS LA COMMUNE DE GRAND-LAHOU (CÔTE D'IVOIRE) , <i>Dosso YAYA¹, Ibrahim Béh DIOMANDE²</i> | 117 |
| VULNÉRABILITÉ A L'ÉROSION HYDRIQUE DE LA COMMUNE URBAINE DE NKAYI DANS LE DÉPARTEMENT DE LA BOUENZA (RÉPUBLIQUE DU CONGO), <i>M'BOUKA MILANDOU Idriss Auguste Williams¹, SITOU Léonard², N'KOYI N'KETI Aristide³</i> | 129 |
| LA PROBLÉMATIQUE DES FRONTIÈRES ET LA COMPLEXITÉ DES TERRITOIRES EN AFRIQUE CENTRALE: LE CAS DU GABON <i>SERGES MEYE</i> | 146 |
| IMPACTS DES DÉCHETS ISSUS DE L'ABATTOIR FRIGORIFIQUE DE BAMAKO ET DE SABALIBOUGOU SUR LA POPULATION ET L'ENVIRONNEMENT DANS LE DISTRICT DE BAMAKO AU MALI, <i>Ahamadou DIYA¹, Modibo Zoumana COULIBALY^{1*}, Fatoumata MAIGA²</i> | 159 |
| AFRIQUE : LA COVID-19 EST-ELLE LIÉE AUX FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUES ET A L'URBANISATION ? , <i>Abdourahmane Mbade SENE</i> | 176 |
| LA SUR-URBANISATION DE LA VILLE DE DOLISIE AU CONGO-BRAZZAVILLE DE 1988 A | |

| | |
|---|-----|
| 2022 ET SON INFLUENCE SUR LA SPATIALISATION DE L'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN (ICU) <i>SOUAMY-LEGRAND Joseph Edmé</i> | 188 |
| ANALYSE DIACHRONIQUE DES RESSOURCES EN EAU DE SURFACE PAR TELEDETECTION EN ZONE SAHELIENNE : CAS DE LA BANDE SUD DE LA VALLEE KORAMA (REGION DE ZINDER AU NIGER) <i>Saley MOUSSA HASSAN^{1*}, Ibrahim MAMADOU¹</i> | 201 |
| L'INFLUENCE DU REGISTRE RELIGIEUX SUR LA SCÈNE POLITIQUE AU CONGO BRAZZAVILLE, <i>ITOUA ONDET Maixent Cyr</i> | 214 |
| L'EMBOUCHE BOVINE A L'ÉPREUVE DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE EN PROTÉINE ANIMALE DANS LE DEPARTEMENT DE BOUAKE, <i>Abdoulaye KONATE¹ Kouakou Evrard KOFFI² Nogodji Jean YEO³, Arsène DJAKO⁴</i> | 229 |
| ENJEUX SOCIOÉCONOMIQUES DES SYSTÈMES DE PRODUCTION FRUITIÈRE DANS L'ARRONDISSEMENT DE DJIREDDJI EN MOYENNE CASAMANCE (SUD DU SÉNÉGAL), <i>Baba DIARRA¹, Cheikh Tidiane WADE²</i> | 241 |
| IMPACT DE LA PROBLÉMATIQUE DE L'ASSAINISSEMENT SUR LA SANTE DES POPULATIONS DANS LA VILLE D'ADZOPE (CÔTE D'IVOIRE) <i>COULIBALY Aboubakar¹, BAKARY Nambahigué Mathieu², NIANGORAN Assamoi Ingrid³</i> | 257 |
| LES PRODUCTEURS DE RIZ FACE AUX EFFETS DU « CHANGEMENT CLIMATIQUE »: CAS DU SECTEUR DE TAMANI SEGOU/MALI, <i>ABDOUL KADRI KOLLI¹, BAH Sory Ibrahima², DOUMBIA SIKA³</i> | 271 |
| DÉCHETS MÉNAGERS ET PALUDISME AU QUARTIER DATÉKOUMA DANS LA VILLE DE BOUAFLE (CENTRE-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) <i>COULIBALY Moussa¹, TRAORE Drissa², KAMAGATE Sindou Amadou³</i> | 282 |
| MOBILISATION DES RESSOURCES A L'ERE DE LA DECENTRALISATION DANS LES CENTRES DE SANTE COMMUNAUTAIRES DE LA COMMUNE RURALE DE SEBOUGOU, MALI, <i>Agnoumba SIDIBE¹, Claude ABE², Bourahane BANE³</i> | 295 |
| LE MPUMBU : PRÉCURSEUR DE BRAZZAVILLE ET MODÈLE DU VIVRE-ENSEMBLE ENTRE PEUPLES (XVII ^E -XIX ^E SIÈCLE) <i>Jean Félix YEKOKA</i> | 311 |
| LES PROBLÈMES POSÉS PAR LE MARAÎCHAGE À L'UNIVERSITÉ OMAR BONGO (UOB) DU GABON, <i>Pacôme TSAMOYE¹, Leticia Nathalie SELLO MADOUNGOU (ép. NZÉ)²</i> | 324 |
| PRATIQUE DE LA STATISTIQUE INFERENTIELLE POUR LA CARACTÉRISATION DES PROCESSUS GÉOMORPHOLOGIQUES DE TYPE ÉROSION HYDRIQUE DANS LE BASSIN VERSANT DE OGO (NORD DU SÉNÉGAL) <i>Seydou Alassane SOW¹, Amadou Tidiane DIA², Amadou Abou SY¹ et Aliou CISSE¹</i> | 338 |
| ANDROPOGON GAYANUS KUNTH, UNE PRÉCIEUSE ESPÈCE GRAMINEENNE AU NIGER : QUELS USAGES DANS LE MONDE RURAL ? <i>ISSAKA MAHAMAN Dalibou</i> | 354 |
| BIOCLIMAT HUMAIN, L'HISTOIRE ET LA NATURE COMME ATOUTS POUR LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME DANS LE DISTRICT DE LOANGO (REPUBLIQUE DU CONGO) <i>Cedrique Alphonse Bienvenu GOLO BANDZOUZI^{1et 2}, Étienne PAKA^{1et 2}, Geoffroy IBIASSI MAHOUNGOU², Nouwêwa Patrice Maximilien BOKO³, Charles NGANGA⁴</i> | 367 |

| | |
|---|-----|
| LA COSMOGONIE DES PEUPLES D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE À LA CROISÉE DE L'ÉGYPTE ANCIENNE <i>Mahamadou TOURE</i> | 381 |
| AMENAGEMENT ET URBANISME SPONTANE DANS LE QUARTIER NGAMAKOSSO A BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO) <i>Robert NGOMEKA</i> | 391 |
| LES ENFANTS DANS LA PRATIQUE DU COMMERCE INFORMEL DANS LA VILLE KANKAN, RÉPUBLIQUE DE GUINÉE <i>Sidiki KOUROUMA</i> | 401 |
| CROISSANCE DE LA POPULATION SCOLAIRE ET OFFRE D'ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES SECONDAIRES DANS LA VILLE DE KORHOGO, <i>SIYALI Wanlo Innocents</i> | 416 |
| PORTS ET TOURISME INDUSTRIEL EN COTE D'IVOIRE : CAS DU PORT D'ABIDJAN <i>YRO Koulai Hervé¹, TOURÉ Noun Nadine Vanessa², KOUDOU Dogbo³</i> | 425 |
| ENJEUX DU NUMÉRIQUE DANS L'AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE MOBILITÉ URBAINE À ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE) ET À DAKAR (SÉNÉGAL) , <i>Inza TIENE¹, Djibril GNING²</i> | 437 |
| IMPACTS DE LA RÉSIDENTIALISATION DU LITTORAL SUR LE TOURISME DANS LES COMMUNES DE DIEMBÉRING ET DE KAFOUNTINE (BASSE CASAMANCE/SÉNÉGAL) <i>Sadou BOCOUM</i> | 448 |
| LES DEFIS DE LA RESTAURATION DES TERRES DEGRADEES SUR LE CORDON DUNAIRE DE NAMARO, <i>Mahamadou BAHARI IBRAHIM</i> | 463 |
| RISQUES SANITAIRES DES INONDATIONS ET STRATEGIES D'ADAPTATION DES POPULATIONS DANS LES ARRONDISSEMENTS 2 ET 3 DE LA VILLE DE OUAGADOUGOU <i>Abdoulaye SAWADOGO¹, B. Jean Bosco ZOUNGRANA², Jeremi ROUAMBA³</i> | 478 |
| DÉGRADATION DES FORETS CLASSÉES ET INCIDENCES SOCIOECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES SUR LES COMMUNAUTÉS RIVERAINES DANS LA REGION DE DJOUGOU (NORD-BENIN) <i>Saliou BONI BIAO¹*, Comlan Julien HADONOU¹, Jean-Bosco Kpatindé VODOUNOU², Yvette DOUBOGAN ONIBON¹</i> | 494 |
| DYNAMIQUE DU COUVERT VEGETAL ET DISTRIBUTION DES FEUX DE BROUSSE DANS LE PARC NATIONAL KABORE TAMBI ET SA PERIPHERIE (BURKINA FASO) <i>Françoise VALEA¹ Ibrahim ZONE</i> | 508 |
| APPORT D'UNE IMAGE SATELLITE LANDSAT 7 DANS L'IDENTIFICATION DES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS ET LEURS CAUSES À BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO) <i>Maniaka Fred William¹, Ibiassi Mahoungou Geoffroy¹, Itoua Thierry Rolland¹, Dziengue Franges Martial¹</i> | 525 |
| VARIABILITÉ CLIMATIQUE ET VULNÉRABILITÉ DES PRODUCTEURS AGRICOLES AUTOUR DU LAC FITRI EN ZONE SAHÉLIENNE DU TCHAD, <i>Magloire DADOUM DJEKO¹, Djibrine DJIMINGAR KHAMIS²</i> | 533 |

PORTS ET TOURISME INDUSTRIEL EN COTE D'IVOIRE : CAS DU PORT D'ABIDJAN

YRO Koulai Hervé¹, TOURÉ Noun Nadine Vanessa², KOUDOU Dogbo³

¹Département de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY (Korhogo, Côte d'Ivoire),
Groupe de recherche : Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transports (LIMERSSAT)
Email : yrokoulai@gmail.com

²Doctorante, Département de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY (Korhogo, Côte d'Ivoire),
Email : nadinetoure15@gmail.com

³Département de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY (Korhogo, Côte d'Ivoire),
Groupe de recherche : Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transports (LIMERSSAT)
Email : dogbokoudou@hotmail.com / dogbo.koudou@upgc.edu.ci

Résumé

Le port d'Abidjan est le plus ancien et le plus important des deux ports de commerce de la Côte d'Ivoire. Il enregistre sur son domaine, la présence de nombreuses installations manufacturières dont les activités constituent de réelles potentialités en termes de tourisme industriel ou de découverte économique. Cependant, son apport dans l'offre touristique nationale a rarement été mis en évidence. Ainsi, cet article présente le niveau de contribution du port d'Abidjan dans le circuit touristique de la Côte d'Ivoire. Nous avons analysé des données issues de diverses sources documentaires, puis mené une enquête de terrain à la Direction du port et dans six unités industrielles. Les résultats relèvent des unités industrielles diversifiées avec une prédominance des agro-industries. Le domaine portuaire d'Abidjan compte sept Terminaux spécialisés, un site de réparation naval et un parc à bois dont le fonctionnement des différentes composantes représente des curiosités certaines. Deux circuits internes (lagunaire et terrestre) de découverte de la plateforme portuaire existent. Mais, ils sont peu valorisés ; dominés surtout par les visites éducatives (75 %).

Mots-clés : Côte d'Ivoire, Port d'Abidjan, Tourisme industriel ou de découverte économique, Circuit touristique, Visite d'entreprises.

Abstract

PORTS AND INDUSTRIAL TOURISM IN COTE D'IVOIRE: THE CASE OF THE PORT OF ABIDJAN

The port of Abidjan is the oldest and largest of Côte d'Ivoire's two commercial ports. It is home to a large number of manufacturing facilities whose activities offer real potential in terms of industrial tourism and economic discovery. However, its contribution to national tourism has rarely been highlighted. This article therefore presents the contribution of the port of Abidjan to tourism in Côte d'Ivoire. We analysed data from various documentary sources, then carried out a field survey at the Port Authority and in six industrial units. The results show that the industrial units are diversified, with a predominance of agro-industries. The Abidjan port area has seven specialised terminals, a ship repair site and a timber yard, all of which are of particular interest. There are two internal routes (lagoon and land) to discover the port platform. However, they are not very well developed, and are dominated by educational visits (75%).

Keywords : Côte d'Ivoire, Port of Abidjan, Industrial tourism or economic discovery, Tourist circuits, Company visits.

Introduction

L'industrie du tourisme connaît une forte croissance à travers le monde. Elle s'est hissée au premier rang du groupe des exportations, dépassant le secteur de l'automobile et des hydrocarbures (M. Ignace, 2012, p.140). Les statistiques mondiales standard issues des enquêtes annuelles réalisées par l'Organisation Mondiale du Tourisme des Nations Unies indiquent que les mouvements de touristes internationaux sont passés, à l'échelle mondiale, de 25 millions en 1950 à 982 millions en 2011, et table sur 1,4 milliard d'arrivées en 2020 (B. Lane *et al.*, 2013, p.15). Cette croissance mondiale apporte aux pays qui ont adopté une politique cohérente de développement touristique, des retombées économiques très importantes. La multiplicité et la diversité des motivations touristiques ont engendré une diversité de tourisme. Les touristes sont en quête d'une plus grande satisfaction ; ce qui a entraîné la naissance de nouvelles offres touristiques dont le tourisme industriel (H. Mebarki, 2013, p.14).

Apparue dans les années 1980 en France, cette forme de tourisme est devenue très privilégiée ; amenant les pays à embellir, réhabiliter les collections anciennes d'unités industrielles et les environnements industriels et/ou portuaires (H. Mebarki, 2013, p.15). Le tourisme de patrimoine industriel peut se définir aussi par la mise en tourisme des sites de production industrielle qui ne sont plus en activité (C. Pierre, 2005, p. 2). Cette activité touristique qui s'intéressait au départ aux anciens sites industriels, s'est muée en tourisme de découverte économique. Il intègre désormais les nouvelles industries en activité notamment l'agro-industrie. Le tourisme de découverte économique prend en compte également l'artisanat, les services, les musées, les ports et les laboratoires de recherche. En définitive, il consiste en « *la découverte par le public d'un site présentant un savoir-faire appartenant au passé, au présent et à l'avenir* » (C. Pierre, *op.cit.*).

Selon F. Debos (2012, p.3), le tourisme industriel correspond aux nouvelles attentes d'un touriste actif, désireux de comprendre le patrimoine qui l'entoure, à la recherche d'authenticité, de découverte et de rencontre. Il peut s'agir d'un produit touristique innovant et attractif, à condition d'être intégré dans une offre territoriale déjà existante (circuit culturel, sportif,...). Il est devenu un secteur économique en pleine croissance (F. Debos, 2012, p.2). Son essor depuis une dizaine d'années génère des effets significatifs en matière d'aménagement et de développement du territoire, et de créations d'emplois. En France, ce sont plus de 20 millions de touristes qui visitent chaque année, pas moins de 3500 entreprises, musées du patrimoine ou sites industriels avec des chiffres variants selon les régions du pays (Entreprise et Découverte, 2023a, p.2, 2023b, p.2 et 2023c, p.2 ; A. Bianchini, 2008, p. 1).

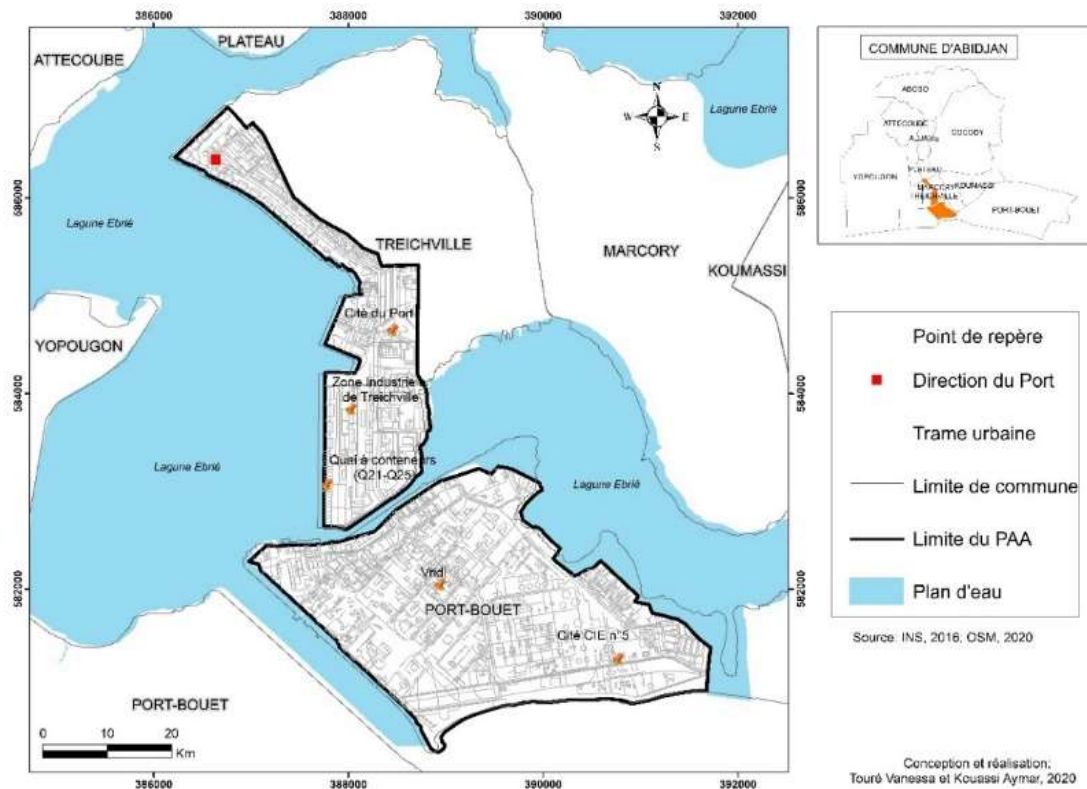
Considéré comme l'un des plus importants de la sous-région ouest africaine, le tissu industriel de la Côte d'Ivoire est pour l'essentiel concentré dans la zone du Port d'Abidjan (PA), qui couvre à lui seul 70 % des activités industrielles et contribue à 70 % du PIB du pays (PAA, 2016, p.2). Il renferme ainsi, de nombreuses curiosités en termes de tourisme industriel ou de visites d'entreprise. En plus d'un tissu industriel dense et diversifié, le Port d'Abidjan abrite des infrastructures et des équipements propres à lui et reçoit des moyens de transports qui ne peuvent être accueillis ailleurs. Cependant, malgré les efforts combinés des acteurs en charge du secteur du tourisme pour une diversification des offres, le potentiel touristique de ce port reste encore, très peu exploité. De plus, du point de vue scientifique, les études mettant en rapport le port d'Abidjan et les activités touristiques en Côte d'Ivoire sont inexistantes. De fait, sa contribution à l'offre touristique nationale demeure peu connue. Cet article se propose d'analyser le potentiel touristique du port d'Abidjan en mettant en exergue sa contribution actuelle à l'activité touristique nationale.

1. Approche méthodologique

1.1. Site d'étude

L'espace retenu pour l'étude est le port d'Abidjan. Construit en 1971 sur la lagune Ebrié, c'est le premier et le plus important des ports de commerce de la Côte d'Ivoire. Localisé dans la capitale économique ivoirienne, il couvre une superficie de 1 062 ha de domaine terrestre et s'étend sur quatre communes : Treichville, Vridi, Port-Bouët et Yopougon (Figure 1).

Figure 1. Présentation du site de l'étude



Le choix du port d'Abidjan dans le cadre de cette étude est lié à sa réputation et sa renommée qui en font un maillon essentiel de l'économie de la Côte d'Ivoire. En effet, il est considéré comme le poumon de l'économie ivoirienne. Il a assuré 76 % des échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et l'extérieur en 2021 (PAA, 2022, p. 1). Selon cette même source, le Port d'Abidjan (PA) traite plus de 30 millions de tonnes de marchandises par an et concentre 50 % des unités industrielles les plus importantes de la Côte d'Ivoire.

1.2. Collecte des données

La recherche documentaire et l'enquête de terrains ont été nécessaires pour mener à bien cette étude. La recherche documentaire s'est faite à travers les centres de documentations du port d'Abidjan, les bibliothèques, notamment celles des universités Félix Houphouët-Boigny et Peleforo GON COULIBALY. Nous avons également eu recours à la recherche en ligne à travers les sites du port d'Abidjan, du ministère du tourisme et sur Google. Cette phase a permis la consultation de thèses, de rapports d'activités et d'articles scientifiques. Cette recherche documentaire a permis d'obtenir quelques statistiques, de connaître les sites touristiques ivoiriens mis en avant par le ministère du tourisme et ses démembrements. Il en ressort surtout qu'en général, la littérature scientifique contient peu de travaux sur le tourisme industriel. En Côte d'Ivoire, la documentation spécialisée consultée, aussi bien touristique que scientifique, ne fait pas de ce type de tourisme. Nous avons donc renforcé cette étape dont les résultats se sont avérés insuffisants, par une enquête de terrain.

Les travaux de terrain nous a conduit dans le domaine portuaire, au ministère du tourisme et dans des agences touristiques. Trois techniques ont été utilisées : l'observation directe des faits et l'entretien et l'enquête par questionnaire.

L'observation directe qui nous a conduit à parcourir la zone portuaire, s'est avérée nécessaire pour l'identification des sites attractifs. Elle a également permis de parcourir les circuits proposés aux visiteurs et de visiter quelques unités industrielles présentes dans le domaine portuaire.

Les entretiens ont eu lieu avec des personnes ressources. Ils ont concerné dans un premier temps les responsables de l'administration portuaire (ceux du service protocole et promotion de la plateforme portuaire) et ceux d'industries présentes sur le domaine portuaire (des directions marketings et commerciales). Au niveau des unités industrielles, seulement six entreprises ont accepté de nous recevoir. Il s'agit de deux industries chimiques (Lafarge Holcim et CIM IVOIRE) et quatre industries agro-alimentaires (Les Grands Moulins d'Abidjan, Moulin Moderne de Côte d'Ivoire, SIDCAO et SICODIS). Les échanges ont porté sur leur connaissance du tourisme en général et du tourisme industriel en particulier, l'organisation de visites touristiques dans leurs structures, les circuits touristiques proposés, les types de visiteurs, les effectifs, les périodes, les rapports avec les agences de tourisme et le ministère du tourisme.

Un questionnaire a été administré aux visiteurs des différents sites dans le domaine portuaire. Les personnes enquêtées l'ont été de façon accidentelle. Il s'agit de celles qui se sont présentées dans les structures pendant la période d'enquête. Au total, 134 personnes ont été interrogées dont 89 dans les unités industrielles et 45 au niveau du Port Autonome d'Abidjan (PAA).

1.3. Traitement des données collectées

Le traitement statistique des informations recueillies a été réalisé au moyen du logiciel Sphinx Millennium 14.5.

Les réalisations cartographiques ont été effectuées à partir des logiciels ArcGIS10.2.2 et Adobe Illustrator CC 2019. Une image cartographique de la zone d'étude fournie par la Direction du Port Abidjan a été traitée sous ArcGIS. Il s'est agi de transformer cette image raster en format vectoriel à l'aide du logiciel ArcGis10.2.1. Elles ont donc été vectorisées en créant plusieurs couches prenant en compte les différents compartiments du port. Cela a permis de mettre globalement en évidence les limites du port, le plan d'eau lagunaire, les quartiers périphériques, la disposition des Terminaux et des quais, les circuits de visite. Les cartes réalisées ont par la suite été transférées sur Adobe Illustrator CC 2019 pour leur finalisation.

Nous avons également procédé à l'analyse des discours tirés des différents entretiens réalisés.

2. Résultats

2.1. Le port d'Abidjan, un espace aux multiples atouts touristiques

Le domaine portuaire d'Abidjan comporte de nombreuses curiosités touristiques. Il s'agit des unités industrielles d'une part et des installations portuaires d'autre part.

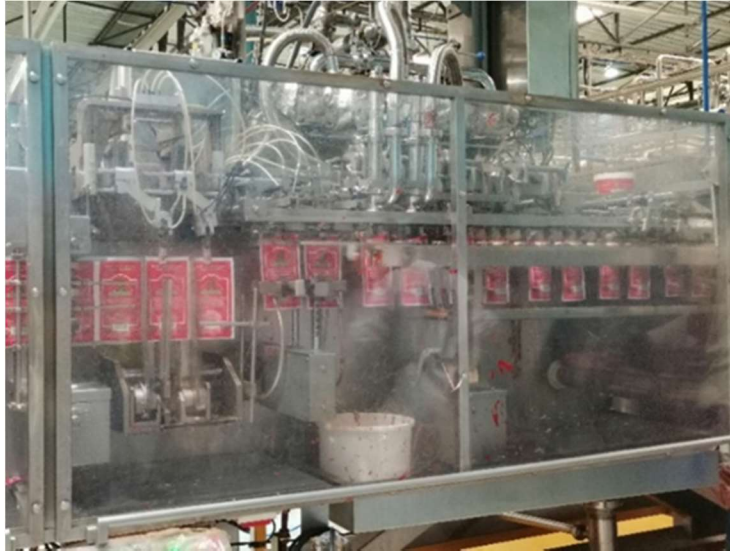
2.1.1. Un tissu industriel diversifié

Le port d'Abidjan abrite de nombreuses unités industrielles réparties sur toute l'étendue du domaine portuaire. Cette diversité industrielle comprend entre autres : des industries agroalimentaires (ou agro-industries), des industries chimiques et d'hydrocarbures, des industries du bois, des industries du bâtiment, des industries du textile.

Certaines unités agroindustrielles sont dans la transformation de matières premières en produits finis. Elles sont spécialisées dans la production des farines boulangères et pâtisseries. Ces industries importent du blé des pays européens qu'elles transforment pour le marché ivoirien et sous-régional. À titre d'exemple, on peut citer les Grands Moulins d'Abidjan (GMA) et le Moulin Moderne de Côte d'Ivoire (MMCI). Ces usines traitent chaque année plus 500 000 tonnes de blé.

D'autres industries sont dans le traitement et la transformation des matières premières locales en produits semi-finis ou finis. Il s'agit notamment de UNICAO, IVCAO, OIL-TECH et CI-TRANS qui sont dans la torréfaction du café, le broyage et la transformation du cacao, de la noix de coco. On a également SANIA et UNILEVER qui transforment l'huile de palme en plusieurs produits dérivés dont l'huile raffinée et les savons (Photo 1).

Photo 1. Processus industriel d'ensachage de la tomate dans une usine localisée dans la zone portuaire



Cliché : Touré Noun Nadine Vanessa, 2023

Les industries chimiques fabriquent à la fois des produits de bases, des produits intermédiaires et des produits finis à partir de matières premières locales et importées. Elles sont composées de raffineries d'hydrocarbure dont la principale est la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR). À cela, s'ajoutent des unités de production de peinture, des cimenteries (SCA, CIM-IVOIRE et LAFARGEHOLCM CI SA) et des unités de fabrication de produits cosmétiques.

Les processus de production de ces différentes unités industrielles (prétraitement, transformation finale) constituent de réelles curiosités touristiques à proposer aux populations locales et étrangères. Pourtant, elles ne sont pas prises en compte dans les offres présentées au niveau national, par les services du tourisme.

2.1.2. Des installations portuaires fonctions du type de marchandises et de navires traités

Le Port d'Abidjan dispose d'infrastructures et d'équipements modernes pour l'accueil et le traitement des navires et des marchandises. Ils sont composés de balises, de quais et terminaux spécialisés. À cela s'ajoutent le matériel de manutention et les magasins de stockage des marchandises. Le port est subdivisé en plusieurs espaces spécialisés dans le traitement d'un type de navires ou de marchandises.

Le port d'Abidjan compte sept terminaux que sont le Terminal conteneur, céréalier, fruitier, minéralier, roulier, pétrolier, et le port de pêche. Il comprend également un site de réparation naval dénommé la CARENA et un parc à bois. Ces espaces se différencient les uns des autres en fonction des équipements et des infrastructures dont ils disposent.

La manutention des marchandises déchargées au Terminal à conteneurs se fait à l'aide de portiques de quai et de tracteurs RoRo combinés à un système assisté par GPS. Cela facilite la gestion du parc de stockage qui s'étend sur 34 hectares. La structuration de cet espace et sa gestion peuvent également faire l'objet de circuit touristique. En effet, la disposition des conteneurs, les outils de repérage, la préparation des opérations de manutention et les équipements utilisés sont peu valorisés en termes de curiosités touristiques.

De même, les installations des Terminaux céréalier et minéralier avec leurs dispositifs de manutention composés de trémies, de bandes transporteuses et de silos de stockage (Photo 2), sont à valoriser en matière de tourisme industriel.

Photo 2. Système de bandes transporteuses et de silos de stockage au Terminal minéralier du port d'Abidjan



Cliché : Touré Noun Nadine Vanessa, 2023

Dans son fonctionnement journalier, le Terminal vraquier, met en œuvre des grues mobiles dans les processus de manutention des marchandises sur les navires et de stockage dans les magasins cales. La liaison entre ces entrepôts sous douane et le quai est assurée par les tracteurs.

Ce dispositif est le même au niveau du Terminal fruitier, à la différence que celui-ci utilise des hangars et des magasins frigorifiques pour le stockage de marchandises. De plus, il dispose de prises électriques pour l'alimentation de 131 conteneurs frigorifiques.

Coïncidant avec la zone commerciale du port, le Terminal de pêche ou port de pêche qui abrite une flottille de quelques navires qui pratiquent différents types de pêche. Le port de pêche s'étend sur 3,260 km de long et couvre une superficie d'environ 200 000 m² de terre-plein pour ce qui est de la zone sous douane et s'étire sur 1 190 m linéaires de quai (du quai 14 au quai 16). Il dispose d'une halle de tri et de criée de 7 800 m², d'un hangar de vente en dehors de la zone sous-douane et de 21 000 m² de terre-plein pour la réparation des filets de pêche (Photo 3).

Photo 3. Aire de ramendage des filets de pêche au port d'Abidjan avec en arrière-plan des navires de pêche



Cliché : Touré Noun Nadine Vanessa, 2023

Le Terminal de pêche dévoile également des entrepôts frigorifiques d'une capacité totale de 51 000 tonnes, divers magasins d'armement, plusieurs unités de transformation et de conserves de poissons tels que SCODI, PÊCHE ET FROID, CASTELLI installés à de faibles distances des quais. Toutes ces installations font entre autres de ce Terminal de pêche, le premier port thonier d'Afrique, le deuxième exportateur et le sixième producteur mondial de cette ressource halieutique.

Au gré d'un parcours dans cette infrastructure particulière, on peut visiter différents types de navires de pêche (chalutiers, thoniers, sardiniers...) et leurs appareils notamment les filets, les équipements hôteliers et de restauration des pêcheurs, assister au débarquement des productions. On peut en outre, s'imprégner des techniques de ramendage des filets et des procédures de vente du poisson à la criée.

En somme, au niveau des installations portuaires, la spécialisation des espaces, la diversité des équipements de manutentions et des infrastructures de stockages sont autant de richesses et de curiosités à valoriser sur le plan touristique.

De plus, en marge à la découverte de ces espaces, industries et équipements portuaires, se profile également la possibilité de visites de navires à quai ou en mouillage sur le plan d'eau lagunaire. En effet, le port d'Abidjan reçoit en moyenne 2 300 navires par an. Cet important trafic de bâtiments navals est diversifié, comprenant 11 types de navires parmi lesquels on dénombre entre autres : des porte-conteneurs, des vraquiers, des pétroliers, des rouliers, des navires frigorifiques, des paquebots. Ces navires ont des dimensions, structures et techniques de manutention différentes les unes des autres ; si bien qu'ils peuvent motiver des excursions touristiques.

2.1.3. Un historique captivant

L'histoire de la création du port et celle de l'évolution de ses équipements sont des éléments qui participent de la connaissance des transformations successives qu'a connues cette importante infrastructure économique au fil des années. Le défilement chronologique des événements qui ont conduit à la réalisation du port sur son site actuel remonte notamment, au passage par les rades foraines, les wharfs, à l'emplacement de ces équipements proto-portuaires, aux raisons de leurs abandons. Il prend également en compte les nombreuses études menées, les grands travaux réalisés, notamment celui de la percée du canal de Vridi reliant l'océan Atlantique à la lagune Ébrié devant abriter ce port et les échecs connus (exemple des premières tentatives de percée d'un canal en 1906 au niveau de Port-Bouët). Les difficultés, les acteurs, les techniques pour contourner les obstacles sont autant d'informations historiques.

L'espace portuaire a connu au cours de ces dernières décennies, une mutation progressive. Il est passé d'un espace monobloc uniforme à sa mise en service en 1971, à un espace disséqué en terminaux spécialisés distincts les uns des autres par la nature des marchandises traitées, le type d'infrastructures et d'équipements. Ce changement obéit à des mutations qui sont intervenues dans le transport maritime mondial et qui, au niveau local, ont conduit à de nouvelles orientations dans la gouvernance, l'occupation spatiale et la détermination de nouveaux critères de performance portuaire.

2.2. Un apport mineur dans le tourisme national

Les curiosités touristiques du port d'Abidjan sont protéiformes. Cela en fait un site apte à être inscrit dans le circuit touristique national. Cependant, il est peu intégré aux offres nationales. De plus, son circuit interne est principalement réservé aux visites éducatives et institutionnelles.

2.2.1. Des atouts méconnus des acteurs touristiques locaux

Les différents circuits touristiques proposés par les acteurs locaux ne prennent pas en compte le port d'Abidjan comme un site à visiter. C'est en grande partie à travers les balades lagunaires proposées par les différentes agences de tourisme basées à Abidjan que le port est présenté aux touristes ; ces agences ne disposant pas de circuits à l'intérieur du domaine portuaire pour montrer les infrastructures, les équipements et expliquer le fonctionnement du port. Cela s'explique par le fait que les acteurs du

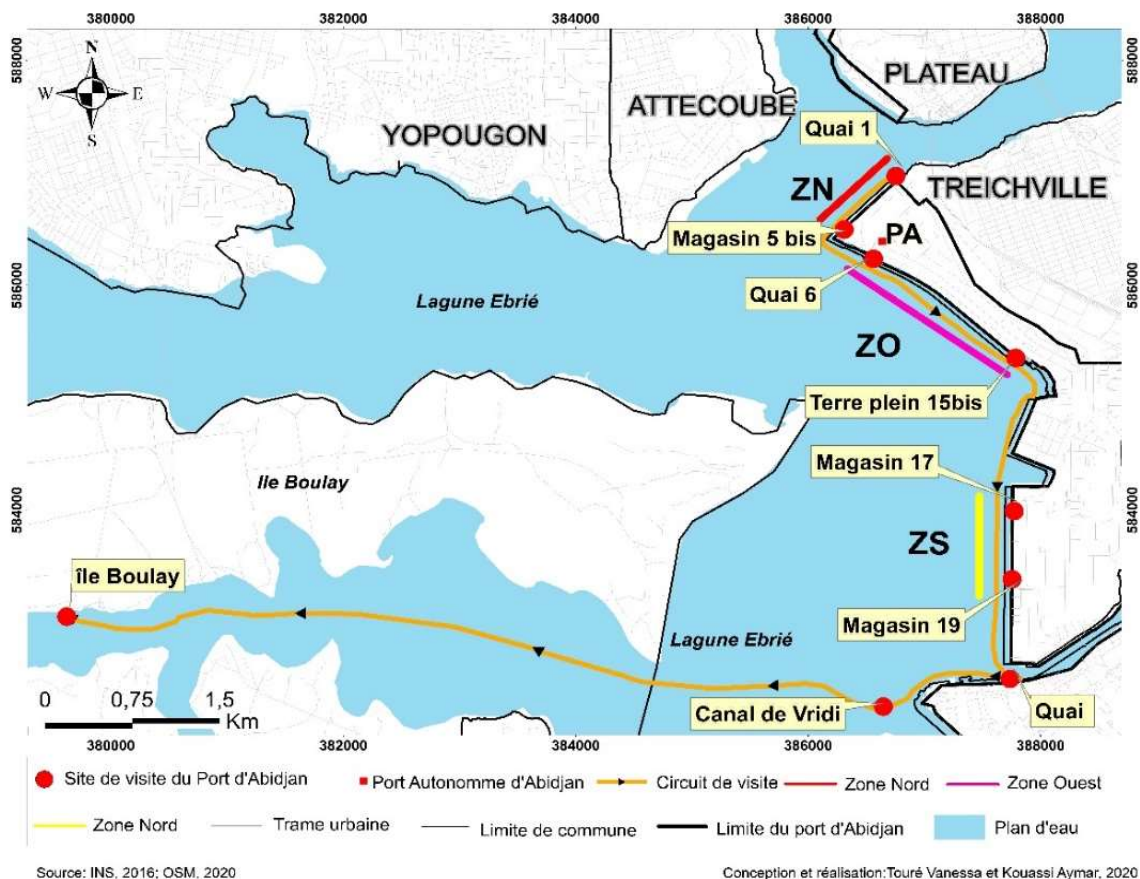
tourisme local ne perçoivent pas le port comme un site abritant des curiosités touristiques. Pour eux, le port n'est qu'une plate-forme de transit de marchandises et de connexion des modes de transport terrestre et maritime. Ils posent également la question de la sécurité des touristes dans un milieu caractérisé par un ballet incessant de camions, de chariots et de grues mobiles.

Cette perception du port d'Abidjan par les acteurs du tourisme local met en exergue la méconnaissance des potentialités touristiques qu'offre le port d'Abidjan d'une part, et l'absence de promotion des potentialités touristiques du port auprès des populations d'autre part. En effet, les autorités portuaires mettent plus l'accent sur les activités commerciales, ignorant l'aspect touristique.

2.2.2. Un circuit interne restreint aux visiteurs éducatifs et institutionnels

L'administration portuaire à travers son service Coopération et Relation Extérieure organise des visites touristiques. Dans ce cadre, le port reçoit en moyenne par an, 3000 visiteurs composés d'élèves et d'étudiants d'établissements d'enseignements supérieurs, et de visiteurs issus de diverses institutions. Deux circuits de visite leur sont proposés : un circuit terrestre et un circuit lagunaire (Figure 2).

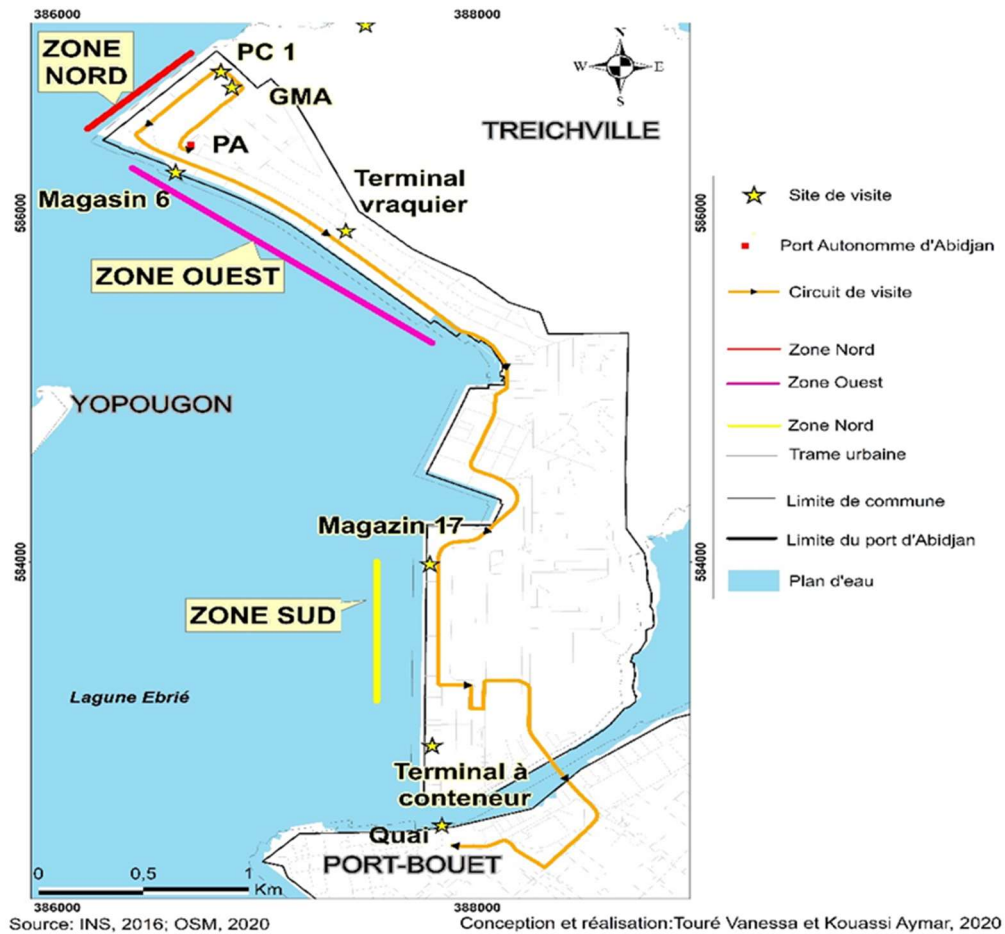
Figure 2. Circuit touristique lagunaire du Port Autonome d'Abidjan



Le circuit touristique terrestre débute au sein de la Direction Générale du Port d'Abidjan (PAA) et s'achève à la vigie. Il permet aux touristes de visiter le Terminal céréalier qui abrite les Grands Moulins d'Abidjan, le Terminal vraquier, le Terminal minéralier, le port de pêche, le Terminal roulier, le Terminal à conteneurs et l'apportement pétrolier.

Le circuit lagunaire part du quai 1 du Terminal céréalier à l'île Boulay. À la différence du circuit terrestre, il prend la direction de l'île Boulay après l'apponement pétrolier en passant par le cimetière des bateaux (Figure 3).

Figure 3. Circuit touristique terrestre du Port Autonome d'Abidjan



Ces deux circuits ne sont proposés qu'aux élèves et étudiants (visiteurs classiques). Ils ne concernent donc essentiellement que des visites éducatives qui représentent 75 % des visites autorisées par le port (Photo 4). Il s'agit de nationaux (56 %) et de visiteurs provenant de la sous-région (44 %).

Photo 4. Étudiants du Groupe ESTEAI en visite au quai céréalier

Source : PAA, 2019

Les visiteurs institutionnels n'ont pas de circuit de visite prédéfini en raison du caractère professionnel et particulier qui les conduit dans la zone portuaire : recherche de nouveaux marchés, de nouveaux partenaires, participation à des séminaires et congrès. De fait, le circuit de visite qui leur est proposé, est fonction de l'objet de leur présence. Il peut prendre en compte uniquement les installations portuaires ou inclure des unités industrielles installées. Le port reçoit en moyen par an, 400 visiteurs de ce type, d'origines diverses avec une prédominance africaine.

Discussion

Le port d'Abidjan dispose de divers atouts pouvant être valorisés en termes de tourisme de découverte économique ou de visites d'entreprises, en vue de la différenciation de l'offre touristique ivoirienne. En effet, selon C. Pierre (2005, p. 6), l'activité touristique se modernise et manifeste une tendance croissante vers la diversification et la découverte. Ainsi, de plus en plus, les touristes seraient attirés par l'industrie et la découverte économique. B. Plasait (2007, p. 10) a montré que les industries en activités et les ports sont encore en marge du tourisme traditionnel. Pourtant, ils possèdent d'énormes potentialités qui peuvent être exploitées par l'industrie touristique (C. Méthé, 2012, p. 7). Pour lui, les différentes entités qui composent le domaine portuaire que sont le plan d'eau, les navires et les infrastructures portuaires, renferment des potentialités qui peuvent être mises en valeurs individuellement ou dans leur ensemble pour proposer des circuits touristiques aux visiteurs. Certains ports reconvertissement leurs anciennes installations portuaires en des sites touristiques et proposent des circuits qui permettent aux touristes de connaître le fonctionnement des ports et l'histoire de ces infrastructures. C'est le cas des ports de Rotterdam et de Anvers qui proposent des circuits touristiques pour la découverte de leurs installations portuaires. Cependant, les acteurs qui doivent animer ce type de service, doivent être formés au préalable afin d'aller au-delà d'une simple présentation de l'architecture des infrastructures (A. Hut, 1996, p. 21). L'absence de formation des guides touristiques ivoiriens sur ces aspects peut expliquer le fait que le domaine portuaire d'Abidjan ne soit pas intégré aux circuits touristiques nationaux. Car les acteurs du tourisme local ne perçoivent pas le port comme un site abritant les curiosités touristiques en raison de son rôle dans l'économie nationale et de la nature des activités qui s'y mènent. Ils se posent la question de l'organisation de visite dans un milieu aussi mouvementé en raison des ballets incessants d'engins (24h/24H). Cet état de fait met en évidence la méconnaissance des atouts touristiques du domaine portuaire d'Abidjan par les acteurs locaux et les autorités portuaires. Pourtant, ailleurs, notamment en France, de nombreuses entreprises et ou industries font aujourd'hui de cette activité touristique un levier important de communication et de valorisation de leur patrimoine industriel (B. Labes, 2004, p.12). La moyenne est de 5 000 visiteurs par entreprise à l'année est évoquée ; mais ce chiffre peut atteindre 150

000 et plus visiteurs pour les établissements ou les lieux à forte notoriété comme Airbus, AREVA, les Caves de Roquefort, malgré des entrées payantes dans 60% des cas (F. Debos, 2012, p.3). Pour ces entreprises, toucher du doigt des métiers peut non seulement nourrir une certaine curiosité auprès des jeunes classes d'âge mais également susciter des vocations (F. Debos, 2012, p.2 ; A. Bianchini, 2008, p.3).

Le port d'Abidjan joue un rôle mineur dans le tourisme national. En effet, à ce jour, les autorités portuaires n'organisent que des visites touristiques destinées aux écoles, aux partenaires économiques et aux institutions. En France par contre, les Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire ouvre grandes ses portes à tout type de visiteur ; d'autant que le tourisme de découverte économique séduit également les étrangers qui ont chez eux une culture d'entreprise forte (A. Bianchini, 2008, p.3). Au port d'Abidjan, les circuits proposés permettent de renforcer les connaissances des étudiants dans le cadre de leurs formations ou d'ouvrir des nouveaux marchés pour les entreprises. Ces visites sont organisées par des agents du port qui n'ont pas de formation dans le domaine du tourisme. Ces restrictions s'expliquent par des raisons sécuritaires. Les passagers clandestins constituent une autre difficulté que doivent gérer les autorités portuaires. Les candidats à l'aventure tentent d'embarquer de façon clandestine à bord des navires qui accostent au port d'Abidjan (Y. T. Ani, 2016, p.94). De plus, le port d'Abidjan a enregistré de nombreux cas de vols de marchandises dans les entrepôts et d'agression d'équipage à bord des navires. Or, les autorités portuaires sont tenues de mettre en place des mesures de sûreté et de sécurité conformément aux exigences des organisations maritimes internationales afin de prévenir toutes attaques terroristes (A. Tourad, 2018, p.17). Il est donc difficile d'établir un circuit touristique ouvert aux populations.

Conclusion

Le domaine portuaire ivoirien possède de nombreuses potentialités et curiosités touristiques composées des unités industrielles, des installations portuaires et des navires qui ne sont pas valorisées par les acteurs locaux. Cela s'explique d'une part par la méconnaissance de ces potentialités et d'autre part par les contraintes d'accès à ce milieu qui reste fermé au public pour des raisons sécuritaires et économique. Or, l'attrait pour ce type d'installation dans l'industrie touristique est de plus en plus important et la Côte d'Ivoire ne peut donc être en marge de cette mutation. Pour l'intégration du domaine portuaire d'Abidjan dans le circuit touristique national, une formation des acteurs au tourisme de découverte économique s'impose. De plus, les autorités portuaires et industrielles doivent prendre des dispositions pour faciliter l'accès de leurs sites aux touristes.

Références bibliographiques

BIANCHINI Annik, 2008, *Le tourisme industriel est en vogue*, Ministère des Affaires Étrangères et Européennes, Direction de la communication et de l'information : Sous-direction de la communication, N° 33, France, 3 p. Disponible à : https://nanopdf.com/download/ministere-des-affaires-etrangeres-et-europeennes-4_pdf#

DEBOS Franck, 2012, *Le développement du tourisme : facteur de valorisation du patrimoine industriel ?* Séminaire international 21, 22, 23 et 24 juin 2012 à Baia-Maré (Roumanie) Salle des conférences, Centre des Affaires Millenium III, Roumanie, 14 p. Disponible à : https://archivesic.ccsd.cnrs.fr/sic_00743818

ENTREPRISE ET DÉCOUVERTE, 2023a, *Les chiffres 2023 de la visite d'entreprise*, l'association de la visite d'entreprise, Observatoire Entreprise et Découverte, France, 6 p. Disponible à : www.entrepriseetdecouverte.fr/espace-pro

ENTREPRISE ET DÉCOUVERTE, 2023b, *Les chiffres 2023 de la visite d'entreprise*, l'association de la visite d'entreprise, Observatoire Entreprise et Découverte Haut-De-France, France, 7 p. Disponible à : www.entrepriseetdecouverte.fr/espace-pro

ENTREPRISE ET DÉCOUVERTE, 2023c, *Les chiffres 2023 de la visite d'entreprise*, l'association de la visite d'entreprise, Observatoire Entreprise et Découverte Grand Est, Agence régionale du tourisme Grand Est, France, 7 p. Disponible à : www.entrepriseetdecouverte.fr/espace-pro

HUT André, 1996, Le tourisme industriel : à quelles conditions ? in *TEROS*, Université du Québec à Montréal, Volume 15, N°2, pp. 19-22. <https://doi.org/10.7202/1075023ar>

LABES Bertrand, 2004, *Guide des sites industriels et techniques*, Edition Pierre Horay, Collection Guide Horay, 621 p.

LANE Bernard, KASTENHOLZ Elisabeth, LIMA Joana, MAJEWSJKI Janusz, 2013, *Le tourisme lié au patrimoine industriel et le tourisme agricole/rural en Europe*, Parlement européen, Direction générale des politiques internes, Département thématique B : Politiques structurelles et de cohésion, Transport et Tourisme, 155 p. Disponible à : <http://www.europarl.europa.eu/studies>

MEBARKI Houa, 2013, *Développement durable et tourisme : quels enjeux ? Cas de la Wilaya Bejaia*, Mémoire, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 139 p.

PAA, 2016, *Rapport d'activité 2016*, Port Autonome d'Abidjan, Abidjan, Côte d'Ivoire, 84 p.

PIERRE Cécile, 2005, « Du tourisme Industriel à la visite d'entreprises », in *La lettre de l'OCIM*, N°105, Bourgogne, France, 25 p.

PLASAIT Bernard, 2007, *Le tourisme d'affaires : un atout majeur pour l'économie*, rapport N°15, conseil économique et social, Paris, 144 p.

TOURAD Aidara, 2018, *La gestion des risques et des assurances portuaires*, Mémoire de Master 2, université AIX-Marseille, 105 p.