
REPÈRES HISTORIQUES

Jean-René DURAND et Soko Guillaume François ZABI

L'ouvrage que nous présentons s'attache, à partir de données essentiellement récentes, puisque recueillies depuis le milieu des années 1970, à décrire et expliquer le fonctionnement lagunaire actuel. Il est utile de resituer les diverses étapes anthropiques à partir des quelques données existantes depuis les premières présences humaines ayant sans doute peu d'influence sur l'écosystème naturel jusqu'aux interventions récentes qui l'ont profondément modifié. En effet, la nécessité de doter la Côte-d'Ivoire d'installations maritimes appropriées à l'importance de son développement économique a conduit, après diverses tentatives, à la percée du canal de Vridi (1950) et à l'établissement du port d'Abidjan.

C'est là véritablement le repère de l'époque moderne avec le développement de la ville d'Abidjan qui ne comptait que 65 000 habitants lors de l'ouverture du canal. Notre présentation s'articulera donc autour de cette date clef de 1950, en présentant schématiquement l'homme et l'écosystème originel, puis les bouleversements apportés par le canal, enfin la période moderne avec le développement d'Abidjan et ses conséquences.

La lagune Ébrié avant Vridi

Depuis 6 000 à 7 000 ans le niveau marin est resté très stable (cf. I-3) et c'est au cours de cette période de stabilité que se sont constitués les cordons littoraux qui ont isolé les lagunes et certains estuaires pour créer les milieux saumâtres caractéristiques du paysage littoral actuel. Le système lagunaire en Côte-d'Ivoire se localise essentiellement dans la partie sud-est du pays, région peuplée d'une mosaïque de groupes humains souvent désignés sous le nom de « lagunaires ». Cette dénomination, inadéquate à l'égard de certaines ethnies, traduit « l'embaras des classificateurs, autrefois voyageurs et commerçants, aujourd'hui ethnologues, face à une réalité fort complexe et très mouvante » (VERDEAUX, 1981). L'existence ancienne de premiers occupants sédentaires a été mise en évidence par l'étude

d'amas coquilliers tant sur le littoral marin que sur les rivages lagunaires (*cf. infra*). À partir de la fin du XVII^e siècle, de vastes mouvements migratoires mettent en présence les migrants et les sédentaires autour des systèmes lagunaires.

Les quelques repères anciens que nous possédons concernent surtout les ressources vivantes et peuvent s'organiser en trois périodes : la plus ancienne intitulée faute de mieux « préhistorique » est mal délimitée chronologiquement et correspond à l'interprétation des amas coquilliers. Les deux plus récentes — précoloniale et coloniale — correspondent à des modes d'exploitation et des contextes socio-économiques différents et mieux connus, au moins qualitativement.

PÉRIODE PRÉHISTORIQUE

Les amas coquilliers sont connus de longue date et ont été signalés au long des zones côtières du golfe de Guinée (Côte-d'Ivoire, Ghana, Bénin, Nigeria), aux alentours des systèmes lagunaires, des embouchures fluviales et en bordure des plages actuelles (RIVALAIN, 1984). Ces amas se présentent sous formes de buttes constituées en totalité ou avec une forte dominance de coquilles de mollusques. Ils furent d'abord considérés comme des formations naturelles, liées aux transgressions marines. Cette interprétation fut ensuite démentie, dès les premières investigations archéologiques sérieuses (CHENORKIAN, 1983 et 1984), par trois faisceaux d'arguments :

- présence de vestiges archéologiques ;
- datations au ¹⁴C les situant entre 2 000 av. J.-C. et 1 500 apr. J.-C. environ ;
- caractère souvent monotypique de leur composition.

En Côte-d'Ivoire, les coquillères sont particulièrement fréquentes et importantes, tant sur le littoral marin (sites d'Abrébi et Toukouzou par exemple, *in* RIVALAIN, 1984) que sur les bords lagunaires. D'après CHENORKIAN (1983) les amas coquilliers lagunaires dépassent la centaine et « leur masse totale serait, selon les évaluations, comprise entre 500 000 et 1 500 000 tonnes réparties en ensembles de différentes tailles, de 450 000 à 270 000 tonnes ». Les plus anciennes, au nord de la lagune Ébrié, dateraient de 1700 av. J.-C. alors qu'en lagune Aby, les coquillères auraient été constituées aux environs de 500 apr. J.-C. (POLET, comm. pers.).

Alors que les coquillères maritimes sont constituées d'une malacofaune diversifiée, essentiellement marine, les amas lagunaires se caractérisent par la dominance d'une seule espèce de mollusque, *Corbula trigona*, qui peut représenter plus de 99 % des coquilles. Dans le cas de la coquillière de Songon Dagbé, étudiée par CHENORKIAN, les rares mollusques autres que *Corbula* sont essentiellement des gastropodes du genre *Pachymelania*, qui ont sensiblement la même répartition écologique que *Corbula* avec une euryhalinité élevée puisqu'ils supportent des salinités allant de 1 à 20 g . l⁻¹ (*cf.* II-5).

Le caractère anthropique de ces amas à *Corbula* étant reconnu, il restait à préciser la nature de l'activité humaine ayant conduit à leur constitution. Après avoir démontré que l'hypothèse d'une utilisation comme appâts de pêche ne pouvait être retenue, CHENORKIAN soutient l'idée d'une consommation directe des mollusques. Hypothèse étonnante s'agissant d'un bivalve d'aussi petite taille — de l'ordre de 1 à 2 cm — mais vraisemblable étant donné les très fortes concentrations de ces animaux sur les hauts-fonds sableux (jusqu'à plus de 100 000 ind. par m² !) et la facilité de leur récolte. CHENORKIAN a même pu établir que « la collecte des coquillages disponibles se faisait par dragage et que cette activité était très certainement périodique ».

Nous pourrions ajouter, en fonction de ce que nous savons maintenant de l'écologie de l'espèce (*cf.* II-V), que les fortes concentrations du faciès à *Corbula*, seules compatibles avec une récolte en masse, ne se trouvent que dans des milieux très oligohalins (1 à 5 g . l⁻¹). Les salinités actuelles dans la région de Songon Dagbé sont très supérieures, ce qui confirmerait le caractère plus oligohalin de la lagune Ébrié il y a 3 000 à 4 000 ans.

PÉRIODE PRÉCOLONIALE ⁽¹⁾

Le XIX^e siècle est dominé en lagune Ébrié par la traite de l'huile de palme autour de laquelle s'organise une véritable division régionale du travail. Sur les quatre groupes « ethniques » qui peuplent le pourtour de la lagune, deux sont spécialisés dans la production d'huile, le troisième fait l'intermédiaire entre les navires de commerce européens et les producteurs, enfin le dernier, confiné à la pêche, vend son poisson aux producteurs d'huile.

Les méthodes de pêche alors en vigueur sont de deux types :

- engins individuels utilisés dans le cadre familial pour subvenir aux besoins quotidiens (nasses, lignes appâtées, éperviers et bois creux) ;
- engins collectifs : « pêcheries » surtout sous forme de barrages pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres, associés à des chambres de capture et construits en nervures de palmier assemblées à l'aide de lianes, mais aussi des sennes de rivage, filets actifs beaucoup plus petits que les sennes modernes (cf. IV-2), tissés en fibre de raphia et tirés par 6 à 7 hommes. Ces engins sont construits et exploités dans le cadre du lignage et leurs captures sont surtout destinées à la commercialisation.

Il n'y a pas à cette époque de véritable marché au poisson mais plutôt une série de circuits de commercialisation contrôlés par les aînés de lignage (interdiction faite aux femmes d'acheter du poisson directement aux producteurs, obligation pour les jeunes gens de remettre leur production à leur père qui en redistribuera lui-même une partie à son oncle).

PÉRIODE COLONIALE ⁽¹⁾

Elle ne débute véritablement dans la région qu'à partir de 1910. Les effets conjugués d'une nouvelle circulation monétaire et de la pénétration en lagune d'acheteuses de poisson allochtones aboutissent à la déstructuration des circuits commerciaux préexistants. Cette perte de contrôle des aînés sur la commercialisation se traduit très vite par des changements techniques. Les sennes sont rapidement abandonnées et si les pêcheries disparaissent plus progressivement, elles sont désormais mises en œuvre dans un cadre plus restreint (la cour et non plus le lignage) qui ne peut manquer d'influencer sur la taille et donc sur le volume de capture de ces engins. Cet abandon des techniques collectives s'effectue au profit d'un développement de la pêche individuelle. Les jeunes préfèrent alors se consacrer aux techniques individuelles, rendues plus fiables par l'introduction des fils de coton et des hameçons d'acier puis, plus tard, diversifiées par l'adoption de nouveaux engins (filets maillants), qui leur permettent une commercialisation autonome de leur production. L'abandon définitif des pêcheries interviendra ultérieurement, après l'ouverture du canal de Vridi. Les modifications du milieu naturel consécutives à ce percement sont, en effet, à l'origine des proliférations de crabes et de tarets qui détruisent trop rapidement les palissades de bois.

En tout état de cause, à la fin de cette période qui se situe vers la fin des années cinquante, l'organisation de la production piscicole est caractérisée par une atomisation des producteurs. Ayant pris leurs distances par rapport aux formes de coopération et aux liens de « solidarité » familiaux, ils se présentent en ordre dispersé face aux nouvelles stratégies d'occupation que vont développer les propriétaires de grands filets au cours de la période ultérieure (cf. *infra* et IV-1 et 2).

La création d'un port en eaux profondes et le percement du littoral furent les grands chantiers de l'époque coloniale. Cependant, il faut aussi faire état de l'établissement de canaux de jonction entre trois systèmes lagunaires soit, d'ouest en est, Grand-Lahou, Ébrié et Aby, qui permettent d'avoir une voie d'eau navigable de près de 280 km, parallèle au cordon littoral (cf. I-4, fig. 5). Pour ce faire, il fallut creuser deux canaux : d'abord le canal d'Assagny entre la lagune de Grand-Lahou et l'ouest d'Ébrié (1912-1918), puis le canal d'Assinie qui ne fut percé qu'après la Seconde Guerre mondiale (à l'est d'Ébrié, entre la région de Grand-Bassam et la lagune d'Assinie, elle-même en communication avec la lagune Aby).

⁽¹⁾ D'après VERDEAUX (1979 et 1981).

Le canal de Vridi ⁽¹⁾

Au long de sa moitié occidentale, le littoral ivoirien n'offre aucun site naturel favorable à la création d'un port maritime en eaux profondes. La force de la barre — comme partout ailleurs le long du golfe de Guinée — rend l'accès des côtes difficile et dangereux. D'où la construction de wharfs en pleine eau qui n'offraient qu'un palliatif insatisfaisant : transbordements indispensables, volumes manipulés limités, sécurité relative des installations. Le premier wharf de Grand-Bassam fut d'ailleurs détruit par un raz de marée le 19 août 1923. En revanche, le milieu lagunaire présentait plusieurs sites ayant toutes les caractéristiques favorables : eaux calmes et abritées, profondeurs propices et possibilité d'opérer des liaisons directes entre trafics maritimes et ferroviaires. Ce dernier point était déterminant pour la volonté coloniale, grâce au chemin de fer, « d'évacuer vite et à peu de frais des quantités considérables de marchandises et de matières premières depuis les pays de la Boucle du Niger » (SEM-BI, 1975 : 112). Il devait s'écouler plus de 60 ans entre les premières observations de Binger en 1889 et l'inauguration du canal de Vridi en 1951. Deux conceptions s'opposèrent avec la coupure du littoral d'une part, l'amélioration et l'utilisation de l'embouchure de la Comoé d'autre part.

PREMIÈRES TENTATIVES : 1889-1908

Le site actuel du port d'Abidjan avait été identifié dès 1889 par Binger qui signala l'existence d'une vallée sous-marine — connue maintenant comme le canyon du Trou-sans-Fond — en face de Petit-Bassam (cf. I-3, fig. 4). Le cordon littoral était particulièrement étroit à cet endroit alors que la lagune offrait des abris importants et des eaux profondes. Il y avait donc des conditions exceptionnelles favorables au creusement d'un port (HOUDAILLE, 1900).

L'idée d'un canal navigable fit son chemin et le premier projet portuaire d'Abidjan fut présenté en 1900. Il comportait le creusement d'un canal de 800 mètres aux environs de Petit-Bassam, le dragage des parties les moins profondes de la lagune et la création de quais à Abidjan. L'emplacement initialement choisi fut modifié en 1903 pour pouvoir construire de longues jetées, il fallait donc éviter de trop grandes profondeurs et s'éloigner du Trou-sans-Fond.

Les travaux commencèrent en décembre 1903 mais les ouvertures furent très sporadiques jusqu'en 1907 : sous la pression de la crue lagunaire l'ouverture s'élargissait quelques mois et se refermait avec la décrue de la Comoé. « Il y eut là, de 1905 à 1907 [...] une lutte épique contre l'ensablement. » Les moyens mis en jeu étaient peut-être insuffisants, mais il y eut surtout une incompréhension du rôle majeur que devait jouer le canyon sous-marin vis-à-vis de la dérive littorale responsable de l'ensablement. On peut encore voir les traces de cette tentative avortée au sud de la baie de Biétri (fig. 1).

Après examen des raisons de cet échec, il fut décidé de procéder à des études complémentaires « portant sur les diverses solutions possibles, tant à l'ouest de la jetée actuelle qu'à l'embouchure de la Comoé ». Mais l'examen des coûts respectifs incita les autorités à ne plus encourager le creusement d'un canal navigable et à privilégier la solution fluviale.

PROJET D'AMÉLIORATION DE L'EMBOUCHURE DE LA COMOÉ

L'aménagement de l'embouchure de la Comoé parut préférable économiquement et techniquement.

Techniquement, il fallait construire « deux digues presque parallèles [...] permettant [...] aux embarcations de franchir le banc et mouiller dans la fosse de Mossou dont le rivage se prêtait admirablement à la construction de quais [...]. De là, on pourrait [...] facilement [...] atteindre Abidjan où des quais seraient construits en attendant d'y aménager ultérieurement un port ».

⁽¹⁾ Nous empruntons à Z. SEM-BI, dont l'ouvrage sur la politique coloniale des travaux publics (1975) comporte un chapitre intitulé *Études et projets du port de la Côte-d'Ivoire*, l'essentiel de ce paragraphe où figurent des extraits de ce texte entre guillemets.

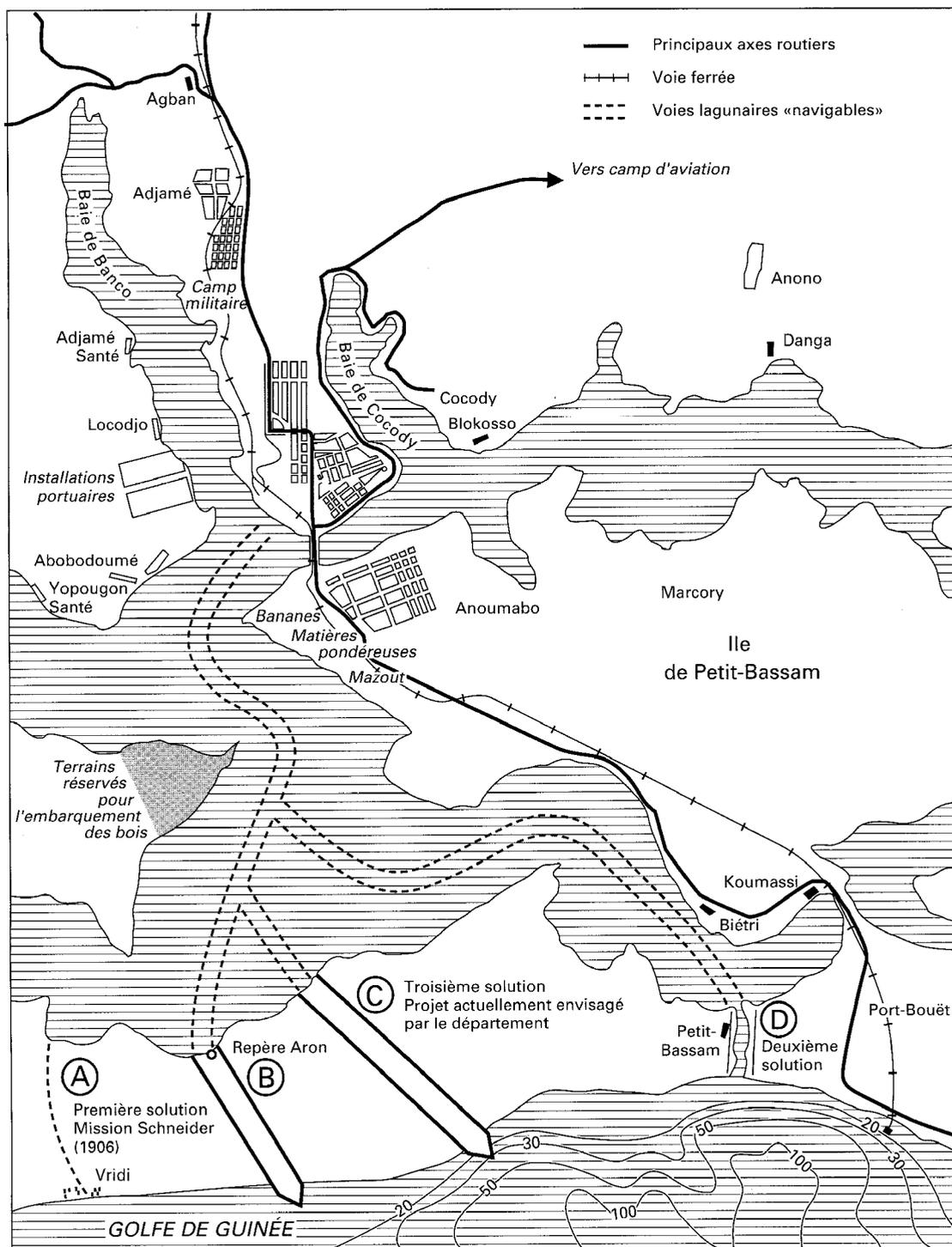


Figure 1

Évolution du projet d'aménagement du port d'Abidjan en 1935 (d'après SEM-BI, 1975). A et B : Projets de coupure du littoral qui n'ont pas été exécutés. C : La solution qui était alors envisagée fut effectivement réalisée après la Seconde Guerre mondiale. D : Première tentative de 1908-1912 ; le cordon littoral est maintenant continu et la seule trace à l'intérieur de la baie de Biétri est le diverticule du « Bidet ». Notons que la baie de Biétri est maintenant semi-fermée à son extrémité occidentale avec l'extension du port (comparer avec les cartes du chapitre III-2).

Économiquement, cette solution impliquait l'existence de deux ports, un port intérieur, Abidjan, au prix de trajets un peu plus longs pour les navires, et un port de façade qu'il était logique de situer à Grand-Bassam, la ville commerciale la plus importante en 1913.

Le projet Comoé paraissait donc devoir passer à une phase de réalisation quand survint la Grande Guerre. Les études furent relancées en 1919 mais pour aboutir à des conclusions tout à fait différentes. Il fut en effet souligné que l'on ne pouvait résoudre de façon satisfaisante le problème de liaison entre le port de Grand-Bassam et le terminus de chemin de fer situé à Abidjan. En effet, une liaison fluviale via la lagune n'était envisageable qu'au prix de dragages fréquents et importants. D'autre part, l'insalubrité de Grand-Bassam à l'époque et ses liaisons difficiles avec l'intérieur du pays jouèrent aussi en faveur d'Abidjan. Mais après plus de vingt années de tergiversations, la nécessité d'un port commercial en Côte-d'Ivoire devenait de plus en plus pressante et l'on se réorienta définitivement — malgré l'insuccès des premières tentatives — vers un chenal navigable à Abidjan.

LE PROJET DÉFINITIF

Les solutions techniques avaient été infructueuses, mais les enjeux économiques étaient parfaitement pressentis dès le début du siècle : « [...] l'établissement de ce port rénoverait radicalement la vie économique de la colonie par l'introduction relativement facile des chalands et des remorqueurs dans le réseau fluvial et lagunaire, [...et assurera] l'exportation de produits négligés, l'essor maritime et commercial du pays ». L'extraordinaire accroissement du trafic dans les années vingt confirmait cette nécessité absolue : entre 1924 et 1928, le trafic augmentait de 40 % et les transbordements et transports lagunaires liés à l'utilisation du wharf de Grand-Bassam compliquaient inutilement la tâche. De ce fait, l'administration décida la création d'un nouvel accès maritime à Abidjan et choisit d'y faire aboutir la voie ferrée, qui devait être prolongée, au-delà de Bouaké, vers la Haute-Volta. En définitive, Abidjan fut préféré à Grand-Bassam, indépendamment de tout accès direct à la mer et il fut décidé « la construction du wharf maritime de Port-Bouët, du wharf lagunaire de la Baie du Banco, d'un pont flottant sur la lagune Ébrié, tandis que le Service des Travaux publics allait entreprendre l'établissement de la voie ferrée de liaison de 12 km entre Abidjan et le wharf maritime ».

Mais l'utilisation de wharfs à Abidjan ne constituait elle aussi qu'un palliatif et l'opportunité du port en eau profonde s'imposait. En 1927, le gouverneur général de l'AOF commanda une dernière fois une étude d'emplacement. Les conclusions de 1928 écartaient définitivement le projet Comoé et recommandaient la création d'un canal navigable par coupure du cordon littoral. La permanence de ce chenal pouvait être garantie sous réserve d'un choix attentif du site et de la mise à disposition de moyens suffisants. L'emplacement définitif se situait dans la partie la plus étroite du littoral, non loin du village de Vridi, à 10 km environ à l'ouest de Port-Bouët. Cet emplacement permettait d'utiliser le canyon du Trou-sans-Fond comme piège de la dérive littorale interrompue ⁽¹⁾, tout en étant suffisamment éloigné de l'accore pour la construction des deux jetées de protection prévues (PELNARD-CONSIDÈRE, 1935).

Mais les adversaires du port d'Abidjan ne désarmèrent pas aussitôt et quelques années supplémentaires furent perdues sous l'influence de divers groupes de pression. En premier lieu, les commerçants et propriétaires fonciers de Grand-Bassam ne voyaient pas sans inquiétude le recentrage des activités économiques sur Abidjan devenu, en 1934, la capitale de la Côte-d'Ivoire en remplacement de Bingerville. En second lieu, les tenants d'un port à Sassandra, bien que cette ville ne fût pas réellement en concurrence avec Abidjan. Finalement, les études hydrotechniques du port furent achevées en 1935 mais le feu vert définitif pour l'ensemble du projet ne fut donné qu'en 1939 pour un achèvement prévu en 1943. Suspendus pendant la guerre, les travaux ne s'achevèrent qu'en 1950. Il s'était ainsi écoulé plus de 60 ans depuis les premières observations de Binger. L'inauguration officielle eut lieu le 5 février 1951. Cette date constitue un repère historique de premier ordre avec le développement économique de la Côte-d'Ivoire et la croissance fulgurante d'Abidjan, qui ne comptait que 65 000 habitants en 1950 (tabl. 1 et fig. 2).

⁽¹⁾ Interruption qui ne fut quand même pas sans conséquences comme en témoigne l'évolution du littoral de Port-Bouët, à l'est du canal, où l'on observe une accélération très importante de l'érosion côtière qui affecte par ailleurs tout le littoral ivoirien (MARTIN, 1977).

TABLEAU I
Croissance de la ville d'Abidjan entre 1912 et 1988,
d'après ANTOINE *et al.* et Direction de la statistique de Côte-d'Ivoire

Année	Population	Taux d'accroissement annuel moyen (%)	Pop. Abidjan Pop. totale (%)	Pop. Abidjan Pop. urbaine (%)
1912	1 400		0,3	21
1920	5 370	1912-1934 : + 12,0		
1934	17 000			
1945	46 000			
1950	65 000	1934-1955 : + 10,0	3	29
1955	125 000			32
1960	180 000			
1963	254 000	1955-1963 : + 9,3	7	33
1970	550 000		10	38
1975	951 000	1963-1975 : + 11,6	14	44
1978	1 269 000	1975-1978 : + 10,3	17	46
1979	1 415 000	1978-1979 : + 11,5		
1988	1 929 000	1979-1988 : + 3,8		
(1995)	(2 500 000)	(1988-1995 : + 3,8)		

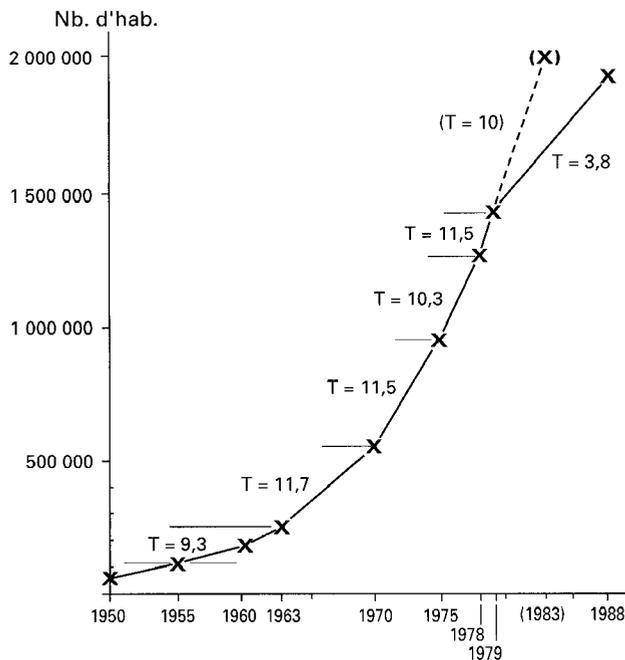


Figure 2

Évolution de la population d'Abidjan au cours des quarante dernières années (cf. tabl. I). Les 2 millions d'habitants auraient été atteints dès 1983 si le taux d'accroissement annuel, T (%), s'était maintenu autour de 10 %.

L'ÉPOQUE MODERNE

Depuis l'indépendance, proclamée le 8 août 1960, la Côte-d'Ivoire a connu une expansion économique remarquable, notamment au cours de la période 1960-1975. Celle-ci s'est accompagnée d'une forte urbanisation dont le symbole est le développement d'Abidjan qui n'est pas sans conséquences sur la lagune Ébrié dont les rives et les îles ont servi de substrat à la capitale économique de la Côte-d'Ivoire.

À l'échelle du pays, les 70 dernières années sont celles d'un puissant dynamisme démographique : « la population du pays a doublé entre les années 1920 et 1955, puis à nouveau entre 1955 et 1975 et doublera encore probablement entre 1975 et 1992 » (ANTOINE *et al.*, 1989). Ce phénomène s'accompagne d'une véritable explosion urbaine dont les taux d'accroissement sont supérieurs à celui de la population totale. D'après ANTOINE *et al.*, la population urbaine représentait 24,5 % du total en 1965, 42,5 % en 1983 et la projection pour 1990 donnait un chiffre de l'ordre de 55 % !

Dans cette évolution démographique le poids d'Abidjan est particulièrement important, avec un taux d'accroissement remarquablement stable jusqu'au début des années 1980, se situant autour de 10 % (tabl. I). Une valeur aussi élevée pendant une durée aussi longue a des conséquences spectaculaires : la population d'Abidjan se situait autour de 50 000 habitants au lendemain de la Seconde Guerre mondiale ; elle avait quintuplé en 1963 et atteignait 1,4 million d'habitants en 1979 (tabl. I et fig. 2).

Pour la première fois depuis 70 ans, la dernière décennie voit une inflexion très nette de la croissance d'Abidjan. Sur la base d'un taux d'accroissement annuel moyen de l'ordre de 10 %, les 1 400 000 habitants de 1979 auraient dû devenir 3 350 000 en 1988. Le recensement général de 1988 (DUBRESSON, comm. pers.) — dernier chiffre fiable — donne une population de l'ordre de 1 930 000 habitants.

Le taux d'accroissement moyen entre 1979 et 1988 est ainsi en réalité de 3,8 % et traduit une décélération très rapide au début des années 1980. En supposant que ce taux soit maintenu pour les années suivantes, les 2,5 millions d'habitants ne seraient atteints qu'aux environs de 1995. Ce ralentissement de la croissance d'Abidjan au cours des années 1980 est lié à la crise économique que traverse la Côte-d'Ivoire. La diminution de l'emploi entraîne un ralentissement des flux migratoires et même une inversion de ceux-ci avec retour dans les zones de départ ou au bénéfice des villes moyennes (ANTOINE, comm. pers.).

Prenant acte de ce ralentissement, la municipalité d'Abidjan a effectué une révision des projections démographiques jusqu'en 2010. Jusqu'en 1995, l'hypothèse retenue correspond à un taux d'accroissement de 4,5 % et conduirait à une population de 2,8 millions d'habitants.

Au-delà de cette date, deux hypothèses de croissance démographique sont envisagées :

- la croissance se poursuit à 4,5 % l'an jusqu'en 2000 pour se ralentir ensuite à 4 % si la situation actuelle se maintient ;
- la croissance remonte à 6 % l'an sous l'effet d'une reprise économique soutenue.

Ces hypothèses débouchent sur les perspectives suivantes :

- hypothèse basse : 3,5 millions d'habitants en 2000 et 5,2 millions en 2010 ;
- hypothèse haute : 3,6 millions d'habitants en 2000 et 6,5 millions en 2010.

L'emprise spatiale de la ville suit la progression démographique : de 1930 à 1950, la ville ne compte que trois quartiers, le Plateau central, Treichville et Adjamé. À partir de 1950, « la ville portuaire, deuxième étape du développement de l'agglomération, correspond au démarrage économique consécutif à l'ouverture du canal de Vridi et à l'aménagement du Port » (ANTOINE *et al.*, 1989). Ensuite, de nouveaux espaces sont envahis, Yopougon, et l'est de la lagune, la Riviera (*cf.* aussi HAERINGER, 1977).

L'essentiel de l'expansion d'Abidjan s'est donc produit depuis l'indépendance (180 000 habitants) et le poids de l'agglomération est devenu particulièrement lourd depuis 1975 (1 000 000 d'habitants). Les conséquences pour le milieu lagunaire sont multiples : pression accrue sur les ressources vivantes avec une demande très supérieure à l'offre (*cf.* IV-21) ; développement économique et pollutions industrielles (*cf.* III-1 et 2) ; eaux usées et pollutions organiques (*cf.* III-1) ; grands travaux avec l'extension du port, la digue de Port-Bouët, l'extraction de sables lagunaires (AMON KOTHAS et ZABI, 1979), etc. (*cf.* V-2).

En conclusion de ce très rapide panorama, nous rappellerons que l'acquisition des connaissances a elle aussi une histoire, marquée par différentes étapes (CHARLES-DOMINIQUE et DURAND, 1982) :

- Avant 1950 : la première moitié du ^{xx}^e siècle se caractérise par un net désintérêt : guère plus de 10 publications ont été recensées, présentant souvent un caractère exploratoire et académique. Elles portent principalement sur la géographie, la géologie et l'ethnographie. Notons que les travaux de PELNARD-CONSIDÈRE (1935) sur la dérive littorale ont apporté les éléments de base à la conception et à la réalisation du canal de Vridi.
- Les années 1950 connaissent un accroissement sensible des publications scientifiques (près de 40). Avec l'ouverture du canal de Vridi, c'est toujours le milieu physique qui est à l'honneur avec des études sur la sédimentologie (Debyser), la géomorphologie (Le Bourdier, Rougerie) et surtout sur le régime hydroclimatique de la lagune avant et après le percement du canal de Vridi (Varlet). Toutefois apparaissent également quelques notes sur les pêches et les premières données de biologie (Binder et Rahm).
- Entre 1960 et 1970, le mouvement amorcé au cours de la période précédente ne s'est guère amplifié. Quantitativement, la production scientifique est du même ordre mais elle s'est diversifiée sans concertation réelle. L'intérêt a essentiellement porté sur la pêche et les pêcheurs (Briet ; De Surgy), ainsi que sur les poissons (Daget et Illis).
- C'est depuis les années 1970 que l'on assiste à une nette accélération des publications (75% des publications répertoriées jusqu'en 1982 datent de ces douze dernières années). Un projet global d'étude d'Ébrié prend naissance en 1973 portant sur l'hydroclimat (description et fonctionnement des niveaux primaires et secondaires), la biologie et l'écologie des poissons et des crustacés d'intérêt économique, les pêches artisanales (méthodologie, récolte de statistiques, production, socio-ethnologie). On assiste aussi à une ouverture vis-à-vis des autres lagunes ivoiriennes. Des connaissances très générales ont été réunies sur la lagune de Grand-Lahou (milieu physique et pêches). En revanche, une étude plus suivie et plus approfondie a débuté en 1979 en lagune Aby en s'appuyant sur l'acquis de la lagune Ébrié. C'est ainsi qu'une analyse de l'exploitation par la pêche artisanale a permis de comparer et de généraliser à l'échelle des systèmes lagunaires ivoiriens les observations réalisées en lagune Ébrié (CHARLES-DOMINIQUE, 1993).

En définitive, nous retiendrons quatre phases d'acquisition des données : une phase « historique » jusqu'en 1950 caractérisée par des études éparses, curiosités individuelles la plupart du temps ; une phase de recherches individuelles plus spécialisées entre 1950-1970 dans des domaines plus variés mais ceci sans concertation réelle ; une phase d'expansion aux travaux variés et nombreux s'intégrant progressivement dans le cadre d'un projet d'études pluridisciplinaires concertées de l'ensemble de la lagune Ébrié. Certaines des études menées contiennent en perspective une application probable. Enfin, ces dernières années, on assiste à une convergence entre les thèmes de recherche et les demandes des aménageurs (cf. V-2).

RÉFÉRENCES

- AMON KOTHIAS (J.B.) et ZABI (S.G.), 1979.— Conséquences bio-écologiques d'une extraction de sable en baie d'Adiopodoumé. *Cent. Rech. Océanogr. Abidjan*, NDR, 39/79, 11 p. *multigr.*
- ANTOINE (P.), DUBRESSON (A.) et MANOU-SAVINA (A.), 1989.— Abidjan, côté cours. Paris, Karthala-Orstom, 277 p.
- CHARLES-DOMINIQUE (E.), 1993.— L'exploitation de la lagune Aby (Côte-d'Ivoire) par la pêche artisanale. Dynamique des ressources, de l'exploitation et des pêcheries. Thèse doct., Univ. Montpellier-II, 407 p.
- CHARLES-DOMINIQUE (E.) et DURAND (J.R.), 1982.— Bibliographie : Les lagunes de Côte-d'Ivoire. *Arch. Sci. Cent. Rech. Océanogr. Abidjan*, VIII (4), 29 p.
- CHENORKIAN (R.), 1983.— Contribution d'une étude de la malacofaune à la connaissance de l'économie des amas coquilliers et de la paléoécologie des lagunes de Basse Côte-d'Ivoire. 1^{er} Symposium Archéologie et sciences de la nature, Bordeaux, 25 p. *multigr.*
- CHENORKIAN (R.), 1984.— Étude typologique de la céramique de la couche 1 de l'amas coquillier de Songon Dagbé (Lagune Ébrié, Côte-d'Ivoire). *Ann. Univ. Abidjan*, 1 (XII) : 21-41.
- HAERINGER (P.), 1977.— Abidjan 1976, Occupation de l'espace urbain et péri-urbain. In : Atlas de Côte-d'Ivoire, Min. Plan-Orstom-IGT, B4C.
- HOUDAILLE (C.), 1900.— Mission d'étude du chemin de fer et du port. Historique. Description. Voies et moyens d'exécution. Paris, 16 p. *multigr.*
- LE LOEFF (P.), MARCHAL (E.) et AMON-KOTHIAS (J.B.) éd., 1993.— Environnement et ressources aquatiques de Côte-d'Ivoire. I- Le milieu marin. Paris, Orstom, 600 p.
- MARTIN (L.), 1977.— Morphologie, sédimentologie et paléogéographie au Quaternaire récent du plateau continental ivoirien. Paris, *Trav. Doc. Orstom*, 61, 265 p.
- PELNARD-CONSIDÈRE (J.), 1935.— Le Port d'Abidjan. Études actuelles et essais sur modèle réduit. *Ann. Phys. Globe France Outre-Mer*, 10, 26 p.
- RIVALLAIN (J.), 1984.— Apports des sondages archéologiques et des résultats d'enquêtes orales à la connaissance du milieu marin et humain du littoral du golfe de Guinée : un exemple ivoirien en pays Alladian. *Ann. Univ. Abidjan*, XII : 45-71.
- SEMI-BI (Z.), 1975.— La politique coloniale des travaux publics en Côte-d'Ivoire (1900-1940). *Ann. Univ. Abidjan*, 1 (II), 358 p.
- VERDEAUX (F.), 1981.— L'aïzi pluriel. Chronique d'une ethnie lagunaire de Côte-d'Ivoire. Thèse, École hautes études en sciences sociales, 303 p.
- VERDEAUX (F.), 1986.— Du pouvoir des génies au savoir scientifique. Les métamorphoses de la lagune Ébrié (Côte-d'Ivoire). *Cah. Étud. Africaines* 101-102, XXVI (1-2) : 145-171.