



CARACTÉRISATION DES ASPECTS ET IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX AU TERMINAL A PÊCHE DU PORT D'ABIDJAN

DAKOURI Guissa Desmos Francis, Maître de Conférences, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny,

SIDIBE Dramane, Assistant, Ecole Normale Supérieure d'Abidjan,

TAPE Bidi Lehou Franck Cyril, Assistant, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny,

FATTO Abah N'guessan Florence, Doctorante, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny

Résumé

La question environnementale occupe une place centrale dans les préoccupations mondiales, en raison de son rôle écologique essentiel et des défis qu'elle soulève en matière de gestion durable. L'intensification des activités humaines, notamment dans des espaces économiques sensibles tels que les zones portuaires, accentue les pressions exercées sur les écosystèmes.

Dans ce contexte, la présente étude vise à analyser les aspects et impacts environnementaux liés aux activités du terminal de pêche du port d'Abidjan. Elle s'appuie sur une approche méthodologique mixte combinant l'analyse documentaire, des entretiens et des enquêtes de terrain. Les résultats révèlent une forte intensité des activités, incluant le transport, le débarquement, le tri, la découpe, le lavage, l'emballage et la vente, ainsi que des aspects et impacts environnementaux significatifs.

Mots clés : Aspect ; Impact ; Environnement ; Management ; Port ; Pêche

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.19607091>

1 Introduction

La pêche en Côte d'Ivoire occupe une place prépondérante tant dans l'économie nationale que dans la vie quotidienne des populations (Tapé B. J., 2004). Doté d'un littoral d'environ 566 kilomètres le long de l'océan

Atlantique, le pays bénéficie d'importantes ressources marines et halieutiques. Celles-ci sont exploitées à travers diverses formes d'activités, notamment la pêche artisanale, la pêche industrielle ainsi que la pêche continentale pratiquée dans les lagunes, les cours d'eau et les lacs.

Le secteur halieutique contribue à hauteur de 0,5 % au produit intérieur brut en 2023 et génère, selon les données du Ministère des Ressources Animales et Halieutiques, près de 100 000 emplois directs et plus de 580 000 emplois indirects, dont environ un tiers est occupé par des femmes. La production halieutique demeure majoritairement dominée par la pêche artisanale, laquelle représente 72 % de la production totale en 2023, d'après le Ministère de l'Économie, du Plan et du Développement.

Par ailleurs, pour le consommateur ivoirien, et plus particulièrement pour les ménages à faibles revenus, le poisson constitue la principale source de protéines animales, en raison de son coût relativement accessible comparativement à celui de la viande. À ce titre, la consommation nationale annuelle se situe entre 250 000 et 300 000 tonnes, tandis que la consommation moyenne des ménages est estimée à 13,2 kg par habitant et par an (PAA, 2023a). Toutefois, cette demande est couverte à hauteur de 67 % par les importations, traduisant ainsi une forte dépendance du pays vis-à-vis de l'extérieur, en dépit de ses ressources halieutiques.

En outre, les activités liées à la pêche, qu'elles soient artisanales ou industrielles, exercent des pressions environnementales croissantes sur les écosystèmes portuaires. Ces pressions se traduisent notamment par des rejets polluants, la dégradation des habitats naturels, la perte de biodiversité ainsi que les effets du changement climatique.

Dans ce contexte, la présente recherche vise à mettre en évidence les aspects et les impacts environnementaux liés aux activités du terminal de pêche du port d'Abidjan. L'atteinte de cet objectif requiert l'adoption de l'ossature méthodologique suivante.

2 Matériels et méthodes

2.1 Présentation synthétique du terminal à pêche du port d'Abidjan

Situé sur le littoral de la commune de Treichville, en Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan est implanté en bordure de l'océan Atlantique. Il se localise précisément aux coordonnées géographiques 5°17'01'' de latitude Nord et 4°01'04'' de longitude Ouest (figure 1).

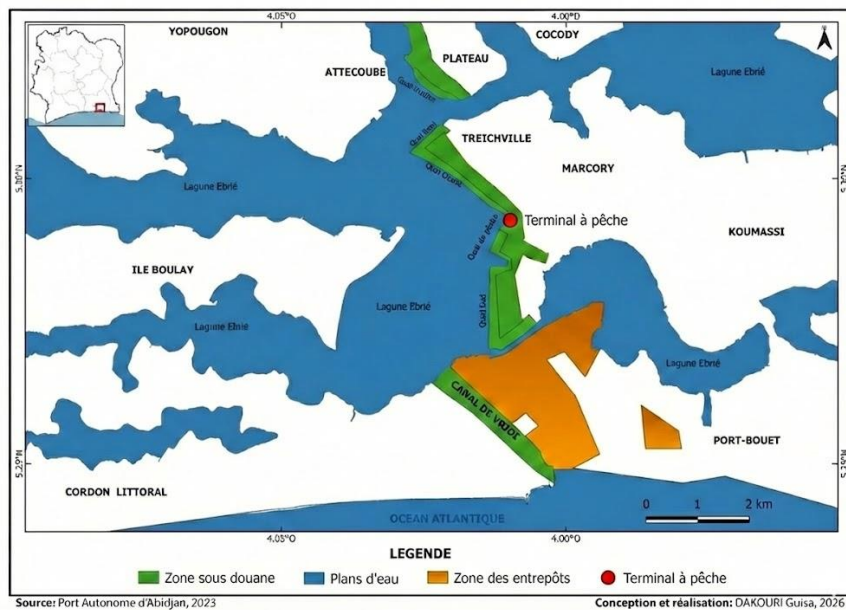


Figure 1 : Localisation du terminal à pêche

Source : Tapé, 2026

Le port de pêche, également désigné sous l'appellation de terminal de pêche, s'étend du quai 14 au quai 16 et couvre une superficie d'environ 207 000 m² de terre-plein en zone sous douane, ainsi que 80 000 m² en zone hors douane. Il dispose d'un linéaire de quai de 1 443 mètres et se subdivise en deux principales zones d'activité : la pêche industrielle et la pêche fraîche.

Par ailleurs, le terminal de pêche concentre, en son sein, non seulement les activités traditionnellement dévolues à un grand port de commerce telles que l'accueil des navires, les opérations de manutention et la sécurité des personnes et des biens mais également des activités de transformation des produits halieutiques. Celles-ci sont assurées par des unités industrielles, notamment des conserveries, dont les productions sont exclusivement destinées à l'exportation.

Sur le plan historique, le terminal enregistre un volume de traitement annuel compris entre 600 000 et 900 000 tonnes de produits de la mer, dont environ 250 000 à 350 000 tonnes de thon (PAA, 2023b). Ces performances confèrent au port d'Abidjan le rang de premier port thonier d'Afrique et de deuxième au niveau mondial, derrière le Japon.

2.2 Méthode de collecte des données

La démarche méthodologique adoptée dans le cadre de cette étude repose sur une stratégie de triangulation des sources et des outils, articulant une analyse documentaire approfondie, des entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs institutionnels locaux, ainsi qu'une enquête de terrain. Cette combinaison méthodologique vise à renforcer la validité interne des résultats, à limiter les biais inhérents à l'utilisation d'une source unique d'information et à consolider la robustesse interprétative des conclusions. Elle s'inscrit dans une approche pragmatique fondée sur la complémentarité entre données qualitatives et quantitatives.

Le principe ayant présidé à la constitution de l'échantillon est celui de la saturation de l'information. Selon la méthode développée par Pires (1997), il s'agit de poursuivre les entretiens au sein de chaque groupe cible jusqu'à atteindre un seuil à partir duquel les informations recueillies cessent d'apporter des éléments nouveaux. Dans cette perspective, les enquêtés ont été sélectionnés exclusivement parmi les acteurs du terminal de pêche.

Ainsi, un total de 70 individus a été retenu dans le cadre d'un échantillonnage raisonné, déterminé en fonction du seuil de saturation et de critères jugés pertinents, notamment une ancienneté minimale de cinq années au sein du terminal de pêche, en qualité de personnel administratif ou d'opérateur économique. Le traitement des données issues de cette démarche a permis d'aboutir aux résultats présentés ci-après.

3 Résultats et analyse

3.1 L'inventaire des activités au terminal à pêche

À la lumière des exigences de la norme ISO 14001, il apparaît indispensable d'identifier l'ensemble des activités relevant du champ d'application de l'étude. À ce titre, sont prises en compte toutes les activités exercées au sein du terminal de pêche. Il s'agit notamment du transport des produits halieutiques, du débarquement et tri, du lavage du quai et des produits halieutiques, découpage des produits halieutiques, l'emballage des produits halieutiques et la vente des produits halieutiques.

3.1.1 Le transport des produits halieutiques

Le transport désigne l'ensemble des opérations logistiques visant à acheminer les produits halieutiques depuis les zones de capture jusqu'au terminal de pêche. Assuré par les navires de pêche, il doit répondre à des exigences strictes afin de garantir la fraîcheur et la qualité des produits. À cet effet, ces embarcations sont équipées de cales réfrigérées ou utilisent de la glace pour assurer la conservation des captures, tant pour leur acheminement vers le terminal de pêche que pour leur distribution sur les marchés.

À leur arrivée au terminal de pêche, l'accueil des navires s'effectue au sein de deux espaces distincts : le môle, destiné à la pêche internationale, et la halle de tri et de criée, réservée à la pêche nationale. Le principal produit issu de cette activité demeure le poisson, ainsi que les autres produits de la mer.

3.1.2 Le débarquement et tri des produits halieutiques

Le débarquement des produits halieutiques correspond à l'opération consistant à extraire les captures des cales des navires afin de les mettre à la disposition des agents chargés du tri. À ce stade, il convient de souligner que les équipages procèdent généralement au déchargement de leur cargaison en vrac sur le quai, sans distinction préalable des espèces.

S'ensuit alors l'opération de tri, laquelle consiste à classer les produits débarqués dans des caisses, en bois ou en plastique, en fonction des espèces et des calibres. En définitive, le débarquement et le tri, qui s'effectuent de manière concomitante (Photo 1 & 2), constituent des étapes successives intervenant immédiatement après l'activité de pêche.



Photo 1 : Opération de tri
Cliché : Fatto A., 2024



Photo 2 : Opération de débarquement

Le débarquement des chalutiers débute généralement à partir de 18 heures, tandis que celui des sardiniers s'effectue aux environs de 23 heures. Cette activité est assurée par trois structures spécialisées, à savoir la Société des Débardeurs et Services Divers (SIDSD), Hypocampe Services (HS) et l'Unité de Production et de Distribution de Froid (UPDF).

Le coût des opérations de débarquement et de tri varie en fonction du type de navire concerné. Dans le cas des sardiniers, la rémunération de la société en charge du débarquement s'effectue en nature, sous forme de caisses de produits halieutiques, à raison d'une caisse pour trente caisses déchargées. En revanche, pour les chalutiers, le paiement est réalisé en numéraire et oscille entre 3 000 et 7 000 francs CFA, selon le niveau de responsabilité des intervenants.

3.1.3 Lavage du quai et des produits halieutiques

Le lavage désigne l'ensemble des opérations de nettoyage et de désinfection effectuées sur les quais, au moyen d'eau sous pression, en vue d'éliminer les résidus de poissons, l'eau stagnante, la glace ainsi que divers déchets accumulés.

Par ailleurs, le maintien de l'hygiène sur les quais de débarquement des produits halieutiques en Côte d'Ivoire revêt une importance majeure en matière de sécurité sanitaire, bien qu'il soit souvent entravé par des insuffisances d'ordre infrastructurel. À cet égard, les recommandations préconisent un nettoyage régulier, estimé à environ 10 litres d'eau par jour, ainsi que l'utilisation d'eau potable ou d'eau de mer propre pour assurer un assainissement efficace des surfaces.

3.1.4 La découpe des produits halieutiques

Le découpage désigne l'ensemble des opérations de préparation du poisson consistant à le fractionner en différentes parties en fonction de l'usage envisagé. Cette étape, qui intervient après la pêche, peut être réalisée directement sur le quai, au sein d'ateliers de transformation ou encore sur les marchés.

Les principales opérations de découpage du poisson se déclinent comme suit :

- **L'éviscération** : elle consiste en l'extraction des organes internes ;
- **L'écaillage** : il s'agit de l'élimination des écailles lorsque cela s'avère nécessaire ;
- **Le filetage** : cette opération vise à détacher les filets de la colonne vertébrale ;

- **Et le tronçonnage** : il correspond à la découpe du poisson en portions, telles que des rondelles ou des darnes, selon les besoins.

3.1.5 L'emballage des produits halieutiques

L'emballage, activité exercée de manière informelle, consiste à conditionner les caisses de poissons au niveau du quai de la pêche fraîche à l'aide de matériaux plastiques, pour le compte des mareyeurs. Cette opération vise à faciliter la manipulation des caisses ainsi que leur transport.

3.1.6 La vente des produits halieutiques

L'activité de vente correspond à l'opération par laquelle les produits halieutiques, notamment les poissons et les fruits de mer, sont proposés aux consommateurs finaux ou aux intermédiaires commerciaux tels que les mareyeurs, commerçants et restaurateurs.

Au sein du terminal de pêche, le processus de commercialisation s'inscrit dans une chaîne d'activités à la fois informelles et semi-formelles, amorcée dès le débarquement des produits et se prolongeant jusqu'à leur distribution finale.

Par ailleurs, l'espace dédié à la vente au détail, situé en zone hors douane, comprend un marché aux poissons, des entrepôts frigorifiques ainsi que des espaces de restauration.

3.2 Aspects et impacts environnementaux liés aux activités au sein du terminal à pêche

Avant d'aborder l'analyse des aspects et des impacts environnementaux associés à chaque activité, il convient d'en préciser les définitions.

Ainsi, l'aspect environnemental se définit comme tout élément des activités, des produits ou des services d'un organisme susceptible d'interagir avec l'environnement, conformément à la norme ISO 14001.

Quant à l'impact environnemental, il correspond à toute modification de l'environnement, qu'elle soit négative ou bénéfique, résultant en tout ou en partie des aspects environnementaux d'un organisme, selon la même norme.

3.2.1 Les aspects environnementaux liés aux activités de débarquement et de tri

Les enquêtes menées sur le site ont permis de mettre en évidence de nombreux facteurs entravant le bon déroulement des activités. En particulier, les conditions d'hygiène observées au niveau du quai de la flotte locale lors des opérations de débarquement apparaissent peu satisfaisantes.

En effet, il a été constaté la présence de crevasses retenant des flaques d'eau mêlées à du sang, ainsi que des déchets organiques et plastiques, traduisant un état d'insalubrité avancé. Par ailleurs, le revêtement du sol, fortement dégradé, rend difficile la mise en œuvre d'un nettoyage efficace.

Dans cet environnement peu propice, certaines cargaisons de poissons extraites des navires sont déversées directement sur le sol, où s'effectue un tri manuel. Aucune mesure adéquate n'est prise pour éviter le contact direct des produits halieutiques avec la surface du quai (Photo 3 et 4).



Photo 3 : Débarquement et tri
Cliché : Fatto A., 2024



Photo 4 : Aspect du quai après débarquement
Cliché : Fatto A., 2024

En outre, le personnel chargé du débarquement porte des tenues de travail dont l'état sanitaire est préoccupant, caractérisées notamment par des vêtements inadaptés ou usés, ainsi que des chaussures de fortune, ne répondant pas aux normes d'hygiène et de sécurité requises.

Le débarquement et le tri des produits halieutiques constituent des maillons essentiels de la chaîne de valeur de la pêche, qu'elle soit nationale ou industrielle. Toutefois, en l'absence d'un encadrement adéquat, ces opérations sont susceptibles d'engendrer des impacts environnementaux et sanitaires significatifs.

3.2.2 Les impacts environnementaux liés aux activités de débarquement et de tri

Le revêtement du sol présente des dégradations, notamment sous forme de crevasses, favorisant la rétention de fluides organiques tels que le sang, l'eau et la glace fondue, constituant ainsi une source potentielle de pollution. En effet, ces fissures sont susceptibles d'abriter et de favoriser la prolifération de bactéries et d'autres agents pathogènes, à l'origine de diverses affections. Par ailleurs, la présence de déchets plastiques sur le quai constitue également un facteur de pollution durable de l'environnement.

L'être humain abrite naturellement une flore microbienne abondante, localisée au niveau de la peau, des voies nasales, de la cavité buccale et du tube digestif. Cette flore comprend à la fois des micro-organismes inoffensifs et des germes potentiellement pathogènes. Les individus porteurs de ces micro-organismes peuvent être symptomatiques, comme dans le cas d'infections telles que le panaris, ou asymptomatiques ; on parle alors de porteurs sains. Dans ce dernier cas, l'émission des germes demeure souvent intermittente et difficilement prévisible.

Dans ce contexte, le personnel manipulant les produits halieutiques peut constituer une source significative de contamination, soit en raison d'un état de santé dégradé, soit du fait du non-respect des règles élémentaires d'hygiène. Il apparaît dès lors essentiel que ces agents observent une hygiène corporelle rigoureuse et portent des équipements de protection appropriés. Le recours à des tenues professionnelles adaptées constitue, à cet égard, une mesure préventive indispensable pour limiter les risques de contamination microbienne lors des opérations de débarquement, de tri, de conditionnement et de transport des produits halieutiques.

3.2.3 Les aspects environnementaux liés aux activités de transport

Les activités de transport au terminal de pêche impliquent différents moyens tels que les bateaux, les tricycles, les camions frigorifiques, les charrettes manuelles, ainsi que parfois des taxis ou des motocyclettes. L'utilisation de ces moyens de transport entraîne plusieurs impacts environnementaux.

D'une part, ils génèrent des émissions de gaz d'échappement, notamment du CO₂ et des particules fines, en raison de l'utilisation de véhicules et de navires souvent anciens ou mal entretenus. D'autre part, des fuites d'hydrocarbures (huile de moteur, gasoil) peuvent se produire sur les quais, les voies d'accès et dans les eaux.

Ces activités contribuent également à la production de déchets solides, tels que les emballages plastiques et les cartons, généralement abandonnés après les livraisons, ainsi qu'aux rejets provenant des bateaux lors de leurs sorties en mer. Par ailleurs, l'occupation anarchique des voies de circulation perturbe le bon fonctionnement du terminal. Enfin, le passage répété de véhicules lourds sur des infrastructures inadaptées entraîne une dégradation progressive du sol.

3.2.4 Les impacts environnementaux liés aux activités de transport

L'ensemble de ces aspects engendre des impacts directs et indirects significatifs sur l'environnement marin et terrestre du terminal. En effet, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), issues des gaz d'échappement des navires et des véhicules, contribuent à la dégradation de la qualité de l'air, exposant ainsi les usagers et les travailleurs à des risques pour la santé respiratoire.

Par ailleurs, la pollution des eaux peut résulter du déversement de cargaisons et de rejets provenant des navires, notamment en cas d'échouement. Ces rejets incluent les combustibles, les huiles, les eaux de ballast, les slops ainsi que divers déchets solides, susceptibles d'altérer la qualité des milieux aquatiques.

En outre, la pollution des sols et de la lagune est liée à la présence d'huiles usées et de déchets abandonnés, entraînant une contamination progressive des milieux naturels. Enfin, la dégradation du cadre de vie se manifeste par la nuisance sonore, l'encombrement dû à la circulation des camions et un désordre visuel affectant l'organisation de l'espace au sein du terminal.

3.2.5 Les aspects environnementaux liés aux activités d'emballage

Les principaux aspects environnementaux se manifestent notamment par l'utilisation du polystyrène expansé (PSE) pour l'emballage des produits halieutiques. Ce matériau, en raison de sa forte propension à se fragmenter en microplastiques, constitue une source significative de pollution pour les écosystèmes marins. À cela s'ajoute la présence de déchets d'emballages complexes, tels que les cartons cirés ou plastifiés, conçus pour résister à l'humidité mais dont le recyclage demeure difficile, voire impossible.

Par ailleurs, les activités de transformation, notamment l'étêtage et l'éviscération, génèrent d'importantes quantités de déchets organiques qui, en l'absence d'une gestion appropriée, favorisent la prolifération de nuisibles et contribuent à la dégradation de la qualité sanitaire du site.

En outre, l'utilisation de substances chimiques telles que les détergents, le chlore et certains acides dans les opérations de nettoyage et de désinfection, lorsqu'elle est mal maîtrisée, est susceptible d'entraîner des rejets nocifs dans l'environnement.

Dans cette perspective, la mise en œuvre d'une gestion environnementale efficace repose sur la réduction des plastiques à la source, l'optimisation des procédés de nettoyage ainsi que l'instauration de systèmes performants de traitement des eaux usées.

3.2.6 Les impacts environnementaux liés aux activités d'emballage

L'emballage des produits halieutiques au sein du terminal de pêche engendre des impacts environnementaux significatifs, principalement liés à la pollution plastique. Celle-ci résulte notamment de l'utilisation de sachets et de cagettes qui s'accumulent aussi bien sur les sites de débarquement que dans le milieu aquatique.

En effet, les sachets d'eau ainsi que d'autres plastiques à usage unique employés lors des opérations de débarquement sont fréquemment rejetés en mer ou abandonnés sur le site. Cette gestion inadéquate des déchets plastiques contribue à la dégradation du littoral, altère la qualité paysagère et favorise la prolifération de vecteurs pathogènes.

3.2.7 Les aspects environnementaux liés aux activités de vente

❖ Marché au poisson

L'espace dédié à la vente se compose d'anciens congélateurs fortement détériorés, dont certains sont recouverts de bâches plastiques usagées. Cet environnement se caractérise par un encombrement marqué, une humidité persistante ainsi qu'une insalubrité notable liée à la présence de déchets solides et liquides (photo 5 & 6). Par ailleurs, l'allée latérale du marché est entièrement envahie par des eaux usées mêlées à du sang de poisson.



Photo 5 : L'état d'encombrement du marché **Photo 6 :** L'état insalubre du marché
Cliché : Fatto A., 2024

Le sol, visiblement humide et glissant, présente des zones d'eaux stagnantes associées à une accumulation de déchets plastiques. Cette situation est accentuée par l'absence d'un système de drainage performant permettant l'évacuation adéquate des eaux usées. En outre, les récipients utilisés pour la collecte du poisson ne répondent pas aux exigences élémentaires de propreté.

Par ailleurs, les produits halieutiques sont exposés directement sur des bâches disposées à même un sol humide et insalubre, sans délimitation nette entre les espaces de vente et les zones de circulation. Les vendeurs exercent leur

activité sans équipement de protection approprié, dans un environnement caractérisé par une forte humidité, la présence de déchets abandonnés au sol (photo 3) ainsi que des eaux stagnantes.

En outre, une cohabitation à risque est observée entre les vendeurs, les usagers et les engins motorisés (photo 4), situation susceptible de compromettre à la fois les conditions d'hygiène et la sécurité au sein du site.



Photo 3 : La vente de poissons en zone hors douane **Photo 4** : Un tas d'ordure près du lieu de vente



❖ Lieu de restauration

L'état des lieux de restauration apparaît globalement peu satisfaisant. À proximité de ces espaces, on observe la présence de dépôts de déchets solides et liquides (planche 1), traduisant un déficit d'entretien et de gestion des déchets.



Planche 3 : Environnement peu reluisant dans les lieux de restauration en zone hors douane
Cliché : Fatto A., 2024

❖ Conteneurs frigorifiques

Ces installations sont destinées à la conservation des produits halieutiques, notamment du thon, ainsi qu'au stockage des poissons conditionnés en cartons au sein d'entrepôts frigorifiques. Toutefois, avant leur mise en conservation, les poissons sont déversés sur des bâches disposées directement à même le sol.

Une telle pratique suscite des interrogations quant au niveau de propreté des lieux, souvent caractérisés par un état d'insalubrité et un entretien insuffisant. Par ailleurs, il a été observé que certains ouvriers, chaussés, circulent sur ces bâches lors des opérations de manipulation et d'ensachage des produits, ce qui est susceptible de compromettre les conditions d'hygiène.

3.2.8 Les impacts environnementaux liés aux activités de vente

Le site du marché aux poissons, tel que rapporté par le journal *Fraternité Matin* dans son édition du lundi 12 avril 2021 (pages 8 et 9), se caractérise par un niveau élevé d'insalubrité susceptible d'affecter la santé des consommateurs. En effet, la contamination des produits halieutiques, résultant de leur contact direct avec le sol et du non-respect des règles d'hygiène, compromet leur qualité et peut les rendre impropres à la consommation.

Par ailleurs, l'utilisation massive de sachets plastiques contribue à la pollution locale, en particulier en raison de l'absence d'un système efficace de collecte et de gestion des déchets. Les résidus issus du traitement des poissons, notamment les arêtes, têtes, viscères et écailles ainsi que le sang, sont fréquemment rejetés directement sur le sol. L'absence de dispositifs de collecte ou de valorisation de ces déchets, tels que leur transformation en farine ou en huile de poisson, favorise la dégradation des sols, la prolifération de vecteurs nuisibles, notamment les mouches, ainsi que l'émission d'odeurs nauséabondes.

Le manque d'infrastructures d'assainissement adéquates, telles que des caniveaux et des poubelles, rend les zones de vente propices à la propagation de maladies infectieuses comme le choléra, la fièvre typhoïde ou encore certaines infections cutanées. Par ailleurs, cette situation contribue également à la dégradation de l'image du marché. En effet, l'absence d'aménagements appropriés renvoie une image de désordre et réduit l'attractivité commerciale du site. Enfin, la stagnation de l'eau mêlée au sang de poisson constitue un environnement favorable à la prolifération des moustiques, vecteurs de maladies telles que le paludisme.

3.2.9 Les aspects environnementaux liés aux activités de la découpe

L'opération de découpe intervient après l'achat du poisson, à la demande des clients. Toutefois, le matériel utilisé ne répond pas aux normes d'hygiène requises. En effet, les planches de découpe sont en bois, un matériau déconseillé pour la préparation des produits halieutiques en raison de sa capacité à retenir les micro-organismes et à favoriser les contaminations croisées.

Par ailleurs, les planches de découpe, les instruments tranchants, notamment les couteaux et les machettes, ainsi que les bassins présentent fréquemment un état d'insalubrité et ne font pas l'objet d'un nettoyage régulier. De plus, le sang et les déchets issus des opérations de découpe sont directement rejetés sur le sol, en l'absence de dispositifs d'hygiène appropriés (planche 2).



Planche 2 : Manque d'hygiène aux lieux de découpe

Cliché : Fatto A., 2024

L'état d'insalubrité observé au niveau des planches de découpe, des instruments tranchants — tels que les couteaux et les machettes ainsi que des bassins, témoigne de l'absence d'un système efficace de gestion des déchets solides et liquides, ainsi que d'un déficit manifeste en matière d'entretien et de nettoyage du matériel de travail.

Par ailleurs, les activités de découpe génèrent d'importantes quantités de résidus organiques, notamment des têtes, des viscères et des arêtes. En outre, la manipulation et la commercialisation des produits halieutiques s'accompagnent d'une utilisation accrue de sachets plastiques, en particulier pour la consommation d'eau par les travailleurs, contribuant ainsi à l'augmentation des déchets plastiques sur le site.

3.2.10 Les impacts environnementaux liés aux activités de la découpe

La découpe de poisson au terminal à pêche génère des impacts environnementaux significatifs, principalement liés à la gestion des déchets organiques (viscères, têtes) et à la pollution par les plastiques (sachets d'eau). Les effluents liquides chargés de matière organique et la consommation d'eau nécessitent un traitement rigoureux pour éviter l'eutrophisation du milieu marin. En l'absence d'un traitement adéquat, ces déchets sont susceptibles de se décomposer, entraînant ainsi une pollution de l'air par les odeurs nauséabondes et une contamination potentielle de l'eau. Ces déchets plastiques sont souvent abandonnés dans l'environnement et finissent par se retrouver dans l'eau, contribuant ainsi à la dégradation du milieu aquatique.

3.2.11 Les aspects environnementaux liés aux activités de lavage des produits halieutiques et autres matériels

Le nettoyage des poissons ainsi que des zones de travail engendre la production d'eaux usées fortement chargées en sang et en matières organiques, lesquelles nécessitent une gestion adéquate afin de prévenir toute contamination du port. Toutefois, l'assainissement du quai par lavage n'est pas réalisé conformément aux règles d'hygiène appropriées. En effet, l'eau utilisée pour le nettoyage entraîne les déchets vers la lagune (photo 7). Par conséquent, la lagune se trouve exposée à une accumulation progressive de déchets solides et liquides, contribuant ainsi à la dégradation de cet écosystème aquatique (photo 8).

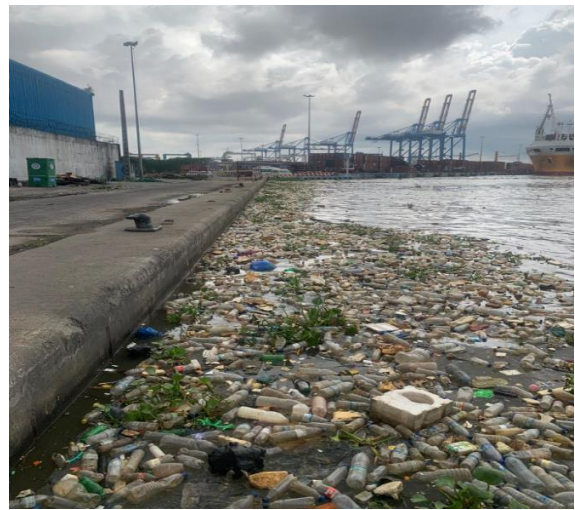


Photo 7 : Le nettoyage de la criée par un agent **Photo 8 :** L'état de pollution de la lagune
Cliché : Fatto A., 2024 Ebrié de la société d'entretien

Les opérations de lavage des produits halieutiques ainsi que des installations génèrent des eaux usées fortement chargées en matières organiques, en saumure et en résidus de produits de nettoyage. Par ailleurs, l'entretien régulier des zones de conditionnement, de même que le fonctionnement des chambres froides dont la capacité de stockage excède 90 000 tonnes, induisent une consommation importante en eau et en énergie.

3.2.12 Les impacts environnementaux liés aux activités de lavage des produits halieutiques et autres matériels

La concentration des activités de lavage sur les quais accroît considérablement le risque de rejet direct de déchets au sein du terminal de pêche, portant ainsi atteinte à la qualité de l'écosystème. En effet, les eaux utilisées lors des opérations de nettoyage entraînent les déchets vers la lagune, contribuant de manière notable à l'aggravation de sa pollution.

Par ailleurs, le lavage du poisson ainsi que du matériel de pêche génère des effluents fortement chargés en matières organiques, notamment le sang, les graisses et les viscères, auxquels s'ajoutent divers détergents. De tels rejets sont à l'origine d'une pollution significative des milieux aquatiques, susceptible d'entraîner une diminution de la teneur en oxygène dissous dans l'eau, de favoriser des phénomènes d'eutrophisation et d'accroître la toxicité pour la faune marine.

En l'absence de tout traitement préalable, ces effluents participent à la dégradation de la qualité des eaux et compromettent l'équilibre des écosystèmes côtiers. De surcroît, la présence de déchets organiques, tels que le sang et les viscères, favorise la prolifération de micro-organismes pathogènes dans les milieux récepteurs.

Afin d'atténuer ces impacts, il convient de privilégier l'usage de détergents biodégradables, de restreindre le recours aux produits chimiques, de mettre en place un traitement adéquat des eaux usées avant leur rejet, ainsi que de promouvoir le recyclage des eaux de lavage.

3.3 Discussion

La caractérisation des aspects et des impacts environnementaux au terminal de pêche d'Abidjan met en exergue des enjeux majeurs liés à la gestion durable des activités halieutiques dans un espace fortement sollicité. S'appuyant sur la méthodologie de la norme ISO 14001 version 2015, cette étude procède à un inventaire des

activités, révélant que celles-ci exercent des pressions significatives sur l'environnement, notamment à travers la prolifération bactérienne, la pollution des eaux et l'insalubrité du site.

À cet égard, Djébi (2022, p.44) souligne que l'abattoir de Port-Bouët constitue un système d'envergure générant une intense activité tant interne qu'externe, faisant de son emprise et de ses abords des zones à forte dynamique économique. Les résultats des travaux de Kouakou (2023, p.46) sur *Processus de fabrication de l'attiéké et problèmes environnementaux à Abobo-Baoulé* sont identiques à ceux de Djébi puisqu'il soutient que la production de l'attiéké est l'émanation d'une série d'activités qui se succèdent entre elles.

Dans cette perspective, l'OMS (2011) affirme que les facteurs de dégradation de l'environnement sont, pour l'essentiel, d'origine anthropique. Bien que les facteurs climatiques puissent contribuer, dans certaines limites spatio-temporelles, à la dégradation environnementale, la responsabilité humaine demeure prépondérante, tant en milieu rural qu'en milieu urbain et industriel. Les activités industrielles apparaissent ainsi comme une source majeure de pollution, exerçant des pressions directes et indirectes sur l'environnement ainsi que sur la santé humaine. À ce titre, l'analyse environnementale conduite par Ikobo (2019) dans les brasseries congolaises identifie cinq aspects environnementaux significatifs, dont les impacts négatifs affectent les sols, les eaux, l'air, les ressources et la santé.

Par ailleurs, l'étude réalisée par l'ANDE (2006) sur le profil environnemental du port d'Abidjan aboutit à des conclusions similaires, mettant en évidence les effets néfastes des activités de manutention, de stockage, de réparation navale et d'avitaillement. De même, les activités humaines dans les ports engendrent des impacts environnementaux notables, tels que la pollution des eaux, la dégradation des écosystèmes côtiers et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (Dakouri et al., 2016 : 383-398).

L'étude révèle en outre que la faible implication de certains acteurs et l'absence de procédures environnementales formalisées limitent l'efficacité du système de management environnemental. Cette problématique n'est pas propre au contexte abidjanais. En effet, Horemans et Jallow (1997, p.22) observent des difficultés analogues dans les ports de Dakar et de Lomé, caractérisées par une gouvernance participative insuffisante, liée notamment à la faible implication des communautés locales de pêcheurs et de commerçants de poisson. Dans le même sens, la FAO (2003, p.15) souligne que l'absence de mécanismes de concertation entre autorités portuaires et acteurs artisanaux constitue un obstacle récurrent dans plusieurs ports ouest-africains. Ces constats rejoignent également les analyses de Mamadou (2017, p.63), qui mettent en évidence des contraintes similaires dans les ports de Nouadhibou, Dakar et Lomé, en matière de mise en œuvre d'une gouvernance environnementale intégrée.

En outre, la question de la durabilité apparaît centrale. Les résultats indiquent que, en l'absence d'améliorations significatives, les pratiques actuelles pourraient compromettre non seulement l'équilibre écologique de la lagune Ébrié, mais également la compétitivité du terminal, au regard du durcissement des normes sanitaires et environnementales imposées par les marchés internationaux. Ce constat rejoint les travaux de Michael et Claa (1995), selon lesquels la performance économique peut être renforcée par l'adoption de normes environnementales strictes favorisant l'innovation. Plus largement, le concept d'économie bleue, tel que développé par Gunter (2010), illustre la possibilité de concilier croissance économique du secteur maritime et préservation des écosystèmes. Enfin, l'option de la transition vers un modèle de « port vert » est susceptible d'améliorer l'efficacité opérationnelle tout en répondant aux exigences environnementales internationales.

4 Conclusion

De manière générale, cette étude a permis d'approfondir la compréhension des phénomènes de dégradation environnementale au terminal de pêche du Port d'Abidjan, et ce, malgré l'existence de plusieurs certifications, notamment la norme ISO 14001 version 2015.

Les observations effectuées sur le site ont mis en évidence les principales activités qui y sont menées, à savoir le débarquement et le tri, le transport, la découpe, le lavage, l'emballage ainsi que la commercialisation du poisson. De ces différentes opérations découlent des aspects environnementaux générant les impacts les plus significatifs. Par ailleurs, les conditions environnementales constatées sur le terrain révèlent d'importantes insuffisances en matière de gestion environnementale, traduisant ainsi la nécessité de renforcer les dispositifs existants afin d'assurer une meilleure protection du milieu.

REFERENCES

- [1] ANDE. 2006. *Profil environnemental du Port d'Abidjan*. Rapport définitif, 225p.
- [2] Dakouri Guissa Desmos Francis, Gondo Diomandé et Koné-Tapé Bidi Fatoumata. 2016. « De l'économie portuaire à la dégradation de l'environnement : le cas du port autonome d'Abidjan (Côte d'Ivoire) ». *Revue Echange* vol. 2, n°006, pp. 383-402
- [3] Djebi Jean-Emmanuel. 2022. *La qualité de l'environnement dans les abattoirs d'Abidjan : secteur de l'abattoir de Port-Bouët*. Mémoire de master, Institut de Géographie tropicale, Université Félix Houphouët Boigny, 117p.
- [4] FAO. 2003. *Participation à la gestion des pêches artisanales pour améliorer les moyens d'existence des pêcheurs en Afrique de l'Ouest*. Document technique sur les pêches, n°432, Rome : FAO, 15p.
- [5] Gunter Pauli. 2010. *The Blue Economy : 100 years, 100 innovation, 100 million jobs*. Paradigm Publications, (en ligne), consultée en 2025, 482p.
- [6] Horemans Benoît, Jallow Aihaji. 1997. *Etat actuel et perspectives de la co-gestion des ressources halieutiques en Afrique de l'Ouest*. Rapport Technique N° 104, Programme pour le Développement Intégré des Pêches Artisanales en Afrique de l'Ouest, Cotonou, Bénin, 25p.
- [7] Ikobo Ngounda Monianga Clervina. 2019. *Contribution à la mise en place d'un système de management environnemental conforme A l'iso 14001, 2015 au sein des brasseries du Congo*, Mémoire pour l'obtention du diplôme d'ingénieur, Institut International d'Ingénierie, 88p
- [8] ISO 14001. 2015. *Systèmes de Management Environnemental- Exigences et lignes directrices pour son utilisation*. Norme internationale, 3^{ème} édition, 48p.
- [9] Kouakou Kouadio Emmanuel. 2023. *Processus de fabrication de l'attiéké et problèmes environnementaux à Abobo-Baoulé*. Mémoire de master, Institut de Géographie tropical, Université Félix Houphouët Boigny, 108p.
- [10] Mamadou Mbaye. 2017. *La gestion environnementale du port de Nouadhibou en Mauritanie : contraintes et perspectives*. *Revue Africaine des sciences sociales et environnementales*, 63p.
- [11] Michael E.Porter et CLAA van der Linde. 1995. « Toward a New Conception of the Environment-Competitiveness Relationship » *Journal of Economic Perspectives*, volume 9, n°4, pp.97-118 (en ligne), consultée en 2025.
- [12] PAA .2023. *Le magazine du Port Autonome d'Abidjan*. Mars-Avril 2023. N°110, 02p.
- [13] PAA, 2023. Deuxième terminal à conteneurs, une nouvelle ère pour le port d'Abidjan. PAA-Infos Magazine n° spécial TC2, 47p.
- [14] Pires Álvaro. 1997. *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaëtan Morin Éditeur, 405 p.
- [15] TAPÉ Bidi Jean. 2004. *Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire : étude géographique*. Thèse de doctorat d'État, Université de Cocody Abidjan, 3 tomes, 876 p.