



LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIERES : UN DEFI POUR LA DURABILITE DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DANS LE GRAND ABIDJAN

NEW ROAD INFRASTRUCTURES: A CHALLENGE FOR THE SUSTAINABILITY OF POPULATIONS LIVING CONDITIONS IN GREATER ABIDJAN

EVIAR Ohomon Bernard

Enseignant chercheur

Département de géographie

Université Félix Houphouët-Boigny Cocody-Abidjan

Equipe de Recherche Espace Système et Prospective (ERESP)

Côte d'Ivoire

bernardeviar@gmail.com

Date de soumission : 21/02/2023

Date d'acceptation : 05/06/2023

Pour citer cet article :

EVIAR O (2023) «LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIERES : UN DEFIL POUR LA DURABILITE DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DANS LE GRAND ABIDJAN», Revue Internationale du chercheur «Volume 4 : Numéro 2» pp : 445- 464

Digital Object Identifier :

Résumé

Cet article porte sur *les effets induits la réalisation des nouvelles infrastructures routières sur les conditions de vie des populations d'Abidjan*. L'urbanisation rapide du Grand Abidjan a induit le problème de déplacement des populations. Ainsi, pour faire face à la congestion et aux embouteillages dans la capitale économique, l'Etat ivoirien a commandé la construction d'un certains nombres d'infrastructures routières. Cependant, la réalisation de ces infrastructures engendre des conséquences qui méritent d'être connues. L'enquête a porté sur 200 chefs de ménages installés sur les emprises des voies et répartis entre les communes où les travaux de construction des infrastructures routières sont réalisés. L'approche la méthodologie adoptée s'est basée sur la recherche documentaire, l'observation et l'enquête de terrain. Les investigations montrent que plusieurs infrastructures routières sont en cours de réalisation. Il s'agit de la route de Dabou, de la rocade Y4, du prolongement du boulevard Latrille et de la route de la prison civile mais aussi du 4^{ème} pont et des trois échangeurs sur le boulevard Mitterrand. La réalisation de ces infrastructures a des impacts aussi bien positifs que négatifs sur les conditions de vie des populations installées sur les emprises de ces projets.

Mots clés : Cadre de vie, condition de vie, Grand Abidjan, infrastructures routières, politique urbaine

Abstract

This article focuses on the induced effects of the construction of new road infrastructures on the living conditions of the populations of Abidjan. The rapid urbanization of Greater Abidjan has led to the problem of population displacement. Thus, to deal with congestion and traffic jams in the economic capital, the Ivorian State has ordered the construction of a certain number of road infrastructures. However, the construction of these infrastructures has consequences that deserve to be known. The survey covered 200 heads of households living on the rights-of-way and distributed among the municipalities where the road infrastructure construction works are carried out. The methodological approach adopted was based on documentary research, observation and field investigation. Investigations show that several road infrastructures are under construction. These are the road to Dabou, the Y4 ring road, the extension of boulevard Latrille and the road to the civil prison, but also the 4th bridge and the three interchanges on boulevard Mitterrand. The construction of these infrastructures has both positive and negative impacts on the living conditions of the populations settled on the rights-of-way of these projects.

Keywords: Living environment, living conditions, Greater Abidjan, road infrastructure, urban policy

Introduction

L'urbanisation est l'une des transformations les plus profondes que connaîtra le continent africain au 21^{ème} siècle. Les projections des Nations Unies indiquent que les villes africaines compteront 900 millions d'habitants supplémentaires d'ici à 2050, et qu'elles accueilleront les deux tiers de la population du continent (OCDE/NATIONS UNIES, 2022, p4). Longtemps sous-urbanisée, la Côte d'Ivoire participe depuis l'après-guerre à l'accélération du processus d'urbanisation dont ont bénéficié, en Afrique de l'Ouest, les Etats côtiers (Alain DUBRESSON, 1989, p.10). Elle est passée, en moins d'un demi-siècle, du statut de pays rural à celui d'un pays à tendance urbanisé (K. ATTA & TOA BI, 2014, p.357). Son taux d'urbanisation qui était de 32% en 1975 est passé à 50,3% en 2014 puis à 52,5% en 2021 (RGPH, 75-2014-2021). La stabilité politique et la forte croissance économique de l'après indépendance du pays (1960) sont des facteurs de cette urbanisation rapide. Abidjan, la capitale économique, du pays est le reflet et le symbole de cette urbanisation rapide. En effet, le percement du Canal de Vridi, la construction du chemin de fer Abidjan-Niger et l'ouverture du port en eau profonde d'Abidjan d'une part et d'autres parts, la construction des ponts Félix Houphouët-Boigny et Général De Gaulle ont fait d'Abidjan un puissant pôle d'attraction pour les populations de l'intérieur du pays et de celles des pays limitrophes. Ainsi, en tant qu'agglomération, Abidjan est le principal pôle de concentration démographique du pays. Sa population qui était de 951 216 habitants en 1975 est passée à 2 877 948 habitants en 1998 puis à 4 395 243 habitants en 2014 (RGPH-75-88-2014). Le dernier recensement de 2021 donne, pour la ville d'Abidjan, une population de 5 616 633 habitants représentant environ 36% de la population urbaine du pays. Cette forte croissance démographique engendre des besoins en infrastructures et équipements notamment la voirie pour le déplacement des usagers. KUATE DEFO (1985, p2) indique que l'importance des facteurs démographiques dans la planification tient à ce qu'ils sont à la fois des déterminants et des conséquences du progrès socio-économique.

Selon KONAN Y. G. (2015, p18), le réseau routier abidjanais est caractérisé par des routes dégradées en surface, des liaisons manquantes et une capacité insuffisante. Il poursuit pour dire que la congestion du trafic est constatée sur tout le réseau routier aux heures de pointe et rien n'a été fait pour changer cette tendance.

Pour répondre à ce besoin de mobilité durable, l'Etat a mis un accent sur la performance du réseau routier et tout particulièrement dans le Grand Abidjan par la réalisation de nombreux projets. A cet égard, l'entretien du réseau routier, sa réhabilitation et sa rénovation ainsi que

son développement et son extension, notamment dans le Grand Abidjan sont autant de préoccupations pour l'Etat et dont les travaux de réalisations engendrent un impact socio-spatial. Il y a donc lieu de se demander comment les travaux de réalisation des nouvelles infrastructures routières dans le Grand Abidjan impactent-t-ils les conditions de vie des populations?

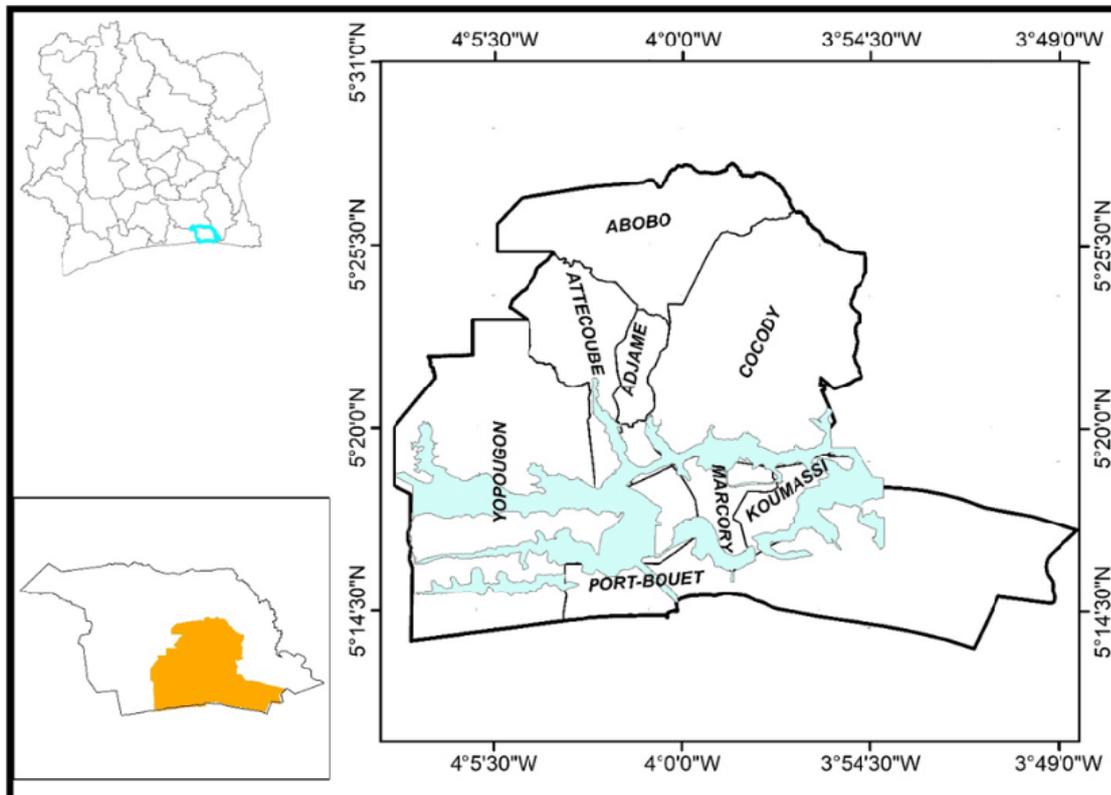
Pour répondre à cette interrogation, nous allons d'abord commencer dans la première partie par présenter les matériels et la méthode utilisés dans ce travail. Il s'agira, dans cette section, de présenter la zone d'étude puis d'exposer la méthodologie utilisée pour la collecte des données. Ensuite, dans la seconde partie, nous allons présenter les résultats obtenus. Ici, nous présenterons la politique et les actions de l'Etat dans le domaine des infrastructures routières dans la ville d'Abidjan et montrerons les impacts socio-spatiaux de la mise en œuvre de ces infrastructures. Et enfin, nous discuterons nos résultats avant de tirer la conclusion.

1. Matériels et méthode

1.1. Présentation de la zone d'étude

Situé dans le sud du pays, en bordure de l'Océan Atlantique, Abidjan, notre zone d'étude, a une superficie de 2 119 km². Elle représente près de 0,6% du territoire national (322 462 km²). Considérée comme le carrefour culturel ouest-africain, Abidjan connaît une forte croissance caractérisée par une forte industrialisation et une urbanisation galopante. Sa population, cosmopolite, compte 6 321 017 habitants (RGPH 2021), soit 21,51% de la population du pays, réparties sur toute son étendue. La figure N°1 ci-dessous présente les 10 communes composant la ville d'Abidjan.

Figure N°1 : Notre zone d'étude



Source : CNTIG, 2014

1.2. Méthode et outils de collecte des données

La méthodologie adoptée pour mettre en exergue les actions entreprises par les autorités étatiques pour l'amélioration du trafic routier ainsi que leur impact socio-spatial a consisté à la recherche documentaire, à l'observation, à l'inventaire, aux entretiens et au questionnaire.

La recherche documentaire réalisée dans les bibliothèques et les cercles documentaires comme la bibliothèque de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), le centre de documentation de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD), le ministère des infrastructures et sur Internet a fait référence à des ouvrages et documents statistiques et cartographiques nécessaires à la compréhension du sujet. Cette documentation a permis de voir les politiques de l'Etat en matière d'équipements et d'infrastructures routières ainsi que les actions réalisées pour améliorer le trafic routier en Côte d'Ivoire et plus particulièrement dans le Grand Abidjan.

L'observation, effectuée en janvier 2023, a consisté à une prise de contact avec l'espace d'étude. Elle a permis d'identifier et d'inventorier les différents travaux d'infrastructures routières réalisés et en cours de réalisation sur l'espace urbain d'Abidjan. Cette opération a permis de rendre compte de l'état d'avancement des travaux et les effets induits de ces travaux.

Les parcours d'observation ont été accompagnés de prises de vue pour rendre compte des réalités du terrain.

L'inventaire a permis de répertorier, de localiser et de cartographier les différents sites de réalisation d'infrastructures routières. Aussi, il a permis d'apprécier la répartition et la distribution spatiales de ces infrastructures. Il ressort de cet inventaire que de nombreux travaux d'infrastructures routières sont en cours de réalisation dans la ville d'Abidjan.

L'enquête par questionnaire, basée sur un échantillonnage raisonné a été adressée à 200 chefs de ménages installés sur les emprises des voies. Ces derniers ont été répartis entre les communes où les travaux de construction des infrastructures routières sont réalisés. Ainsi, 50 chefs de ménage ont été interrogés dans quatre communes du district d'Abidjan où des travaux de construction de routes sont en cours de réalisation. Il s'agit donc d'Abobo, de Yopougon, de Cocody et d'Anyama. Ce questionnaire a permis d'appréhender les sentiments des populations sur les travaux réalisés ainsi que leur impact de ces travaux sur leur cadre et condition de vie. Aussi, ce questionnaire a permis d'appréhender les actions menées en faveur de la population afin de permettre le déroulement des travaux.

La combinaison de toutes ces méthodes de collecte de données a abouti à des résultats structurés autour des caractéristiques et de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures routières, des actions de l'Etat pour une mobilité durable dans la ville d'Abidjan et des impacts socio-spatiales de la mise en œuvre de ces infrastructures routières.

1.3. Résultats

1.3.1. Politique de l'Etat en matière d'infrastructures routières

Après son accession à l'indépendance en 1960, la stabilité politique et les investissements étrangers ont permis à l'Etat ivoirien de réaliser des performances économiques appréciables. Conscient du rôle important des infrastructures routières dans le maintien de cette performance, le Président de la république Feu Félix Houphouët-Boigny a, dans la formation de son premier gouvernement, mis en place un ministère chargé des travaux publics et des transports. Cette appellation initiale a évolué avec le temps et en fonction des secteurs d'activités ou des portefeuilles ministériels qui lui ont été associés ou retirés. Il s'agit principalement des secteurs de la Construction et de l'Urbanisme, des Postes et des Télécommunications, du Tourisme et des Transports. Ainsi, tous les gouvernements qui se sont succédé depuis l'indépendance comprenaient tous un Ministère des Infrastructures Economiques. En 2018, le gouvernement ivoirien a mis en place un Ministère chargé de l'équipement et de l'entretien routier. L'objectif de ce ministère était de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière d'équipement



du pays en infrastructures. Pour mener à bien cette vision qui est de doter la Côte d'Ivoire d'un réseau routier performant, l'Etat a mis en place un Programme d'Ajustement et d'Investissement dans le secteur des Transports en Côte d'Ivoire (CI-PAST). Avec l'appui financier de la Banque Mondiale, ce programme a permis de faire une réforme sectorielle qui a abouti à un changement du cadre institutionnel marqué par le désengagement des administrations publiques et le transfert à des sociétés d'Etat. Ce remodelage des structures étatiques impliquées dans la gestion des infrastructures routières a conduit à la suppression de la Direction de Routes et Voiries (DRV) et à la création de deux sociétés d'Etat, régies par la Loi de 1997 sur les sociétés d'Etat. Il s'agit notamment de l'AGERROUTE (Agence de Gestion des Routes) et du FER (Fonds d'Entretien Routier) qui sont respectivement régis par le décret n° 2001-592 du 19 septembre 2001 et par le décret n° 2001-591 du 19 septembre 2001. L'Agence de Gestion des Routes a pour mission de préparer et d'exécuter les tâches de programmation et de passation de marchés mais aussi de suivre les travaux routiers alors que le Fonds d'entretien Routier quant à lui est chargé de la pérennisation du financement de l'entretien routier, par la mobilisation et l'affectation de ressources identifiées aux travaux d'entretien routier. Ces deux entités respectivement, de maîtrise d'ouvrage déléguée et de financement sont effectivement opérationnelles depuis le début de l'année 2003. Par ailleurs, le décret n° 2003-381 du 09 octobre 2003 portant organisation du Ministère des Infrastructures Economiques, crée la Direction des Infrastructures Routières (DIR) en remplacement de la Direction des Routes et Voiries (DRV). Cette nouvelle structure assure les fonctions de normalisation, de programmation et de contrôle des activités du secteur routier. Elle est chargée de participer à la définition de la politique, des orientations et des stratégies en matière d'équipements en infrastructures routières et au suivi des études de projet et à l'élaboration en liaison avec les services compétents des normes et spécifications techniques et d'assurer la veille technologique.

2. Actions de l'Etat pour une mobilité durable dans la ville d'Abidjan

Dans l'objectif de désenclaver un certain nombre de quartiers et de décongestionner les principaux axes routiers de la ville d'Abidjan, il a été mis en place le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) qui couvre la période allant de 2015 à 2030. Ce programme prévoit l'aménagement et la construction de nombreuses infrastructures routières dans le Grand Abidjan

2.1. Les routes structurantes : une solution à l'engorgement des voies dans le Grand Abidjan

L'Etat ivoirien veut, à l'instar des grandes métropoles des pays émergents et développés, construire des voies structurantes à Abidjan afin d'apporter des solutions aux problèmes d'embouteillages ou de ralentissement, en vue de faciliter aussi bien la mobilité dans la périphérie d'Abidjan, mais également, dans le centre-ville. Ainsi, la construction de nombreuses voies structurantes a été initiée par l'Etat.

2.1.1. La sortie Ouest-Route de Dabou

La sortie Ouest d'Abidjan est la voie qui donne accès au corridor menant à San-Pedro, ville abritant le second port du pays. Cette importante voie permet d'accéder à la commune de Songon et aux villes de Jacquerville et de Dabou qui, aujourd'hui, sont des zones de fort développement urbain. Il est constaté ces dernières années, l'apparition de fortes congestions de trafic sur cette voie. En outre ces congestions, la réalisation de ce projet permet d'apporter une réponse aux problèmes de temps de parcours sur cette route, de pollutions de l'air liées au dégagement des gaz d'échappement et de ralentissement des activités économique. De façon générale, la sortie Ouest vise à mettre la route de Dabou au gabarit autoroutier sur une longueur de 19 km entre l'autoroute du Nord au niveau du quartier Gesco (Yopougon) et le carrefour Jacquerville. Cette infrastructure permet non seulement de soutenir l'économie et d'atténuer l'effet du changement climatique mais aussi d'améliorer l'accès de la ville d'Abidjan aux populations vivant dans les banlieues de Dabou, de Jacquerville et de Songon.

La mise au gabarit de cette route comprend d'une part l'aménagement de deux fois deux voies avec terre-plein continu de 2 m et des contres allées de 5 m de largeur sur environ 9 km accompagné de l'ensemble des signalisations routières (panneaux, signalisation horizontale, feux tricolores, bandes rugueuses,...) et de l'éclairage public sur tout le linéaire et d'autres parts, la construction de cinq passerelles piétonnes en structure mixte avec rampe pour les personnes à mobilité réduite.

2.1.2. La rocade Y4

Le trafic au centre de la ville d'Abidjan est fortement congestionné à cause du nombre élevé des véhicules et du mode d'urbanisation qui oriente toutes les voies primaires vers le centre et le port d'Abidjan. En effet, pour aller d'un quartier à un autre, les usagers sont obligés de transiter par le centre-ville ; ce qui surcharge inutilement lesdites voies et provoque de fortes pollutions de l'air liées au dégagement des gaz d'échappement, le ralentissement des activités économique et un impact négatif sur la compétitivité du port d'Abidjan. La fin de la

construction de la rocade Y4 permettra de mettre en œuvre la politique de désengorgement de la ville d'Abidjan, en vue de faciliter aussi bien la mobilité des populations.

Figure 2 : Tracé de la rocade Y4



Réalisateur : AGEROUTE, 2018

La rocade Y4 s'étend sur un linéaire de 26,5 km et comprend deux sections.

La section 1, d'un linéaire de 14,2 km, part du rond-point du boulevard Mitterrand au croisement avec la route d'Alépé. Cette section comprend la construction de deux viaduc, de quatre passages inférieurs, de trois passages supérieurs, d'un passage véhicule et de trois échangeurs construits sur le Boulevard Mitterrand au départ de la voie, aux jonctions avec le Boulevard Latrille et avec la route d'Alépé.

La section 2, d'un linéaire de 12,3 km, part du croisement de la route d'Alépé à la jonction de la route de la prison civile. Elle comprend quant à elle trois passages inférieurs, neuf passages supérieurs et trois échangeurs construits au carrefour Alépé, au croisement de la voie Y4 avec le Boulevard Mohamed VI et au croisement de la voie Y4 avec la route de la prison civile.

2.1.3. Le prolongement du Boulevard Latrille

La route reliant la Station Petro Ivoire d'Angré au Centre Hospitalier Universitaire (CHU) qui était une route en terre constitue le maillon manquant du Boulevard Latrille. Ces dernières années, le développement de la ville d'Abidjan a vu la réalisation dans cette zone, de plusieurs opérations immobilières et la construction du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) d'Angré.

Le mauvais état du réseau routier rend cette infrastructure inaccessible par les populations situées dans la partie Nord-Ouest de Cocody et Sud-Est d'Abobo mais aussi ralentit les activités économiques dans la zone. Aussi, le mauvais état de cette route a un impact négatif sur la valorisation de l'immobilier et constitue un frein à la politique de désengorgement de la ville d'Abidjan. Le prolongement du boulevard permet de répondre aux problèmes énumérés en vue de faciliter aussi bien la mobilité que l'accès au CHU d'Angré comme le montre la figure 3.

Figure 3 : Tracé du prolongement du Boulevard Latrille



Réalisateur : AGEROUTE, 2018

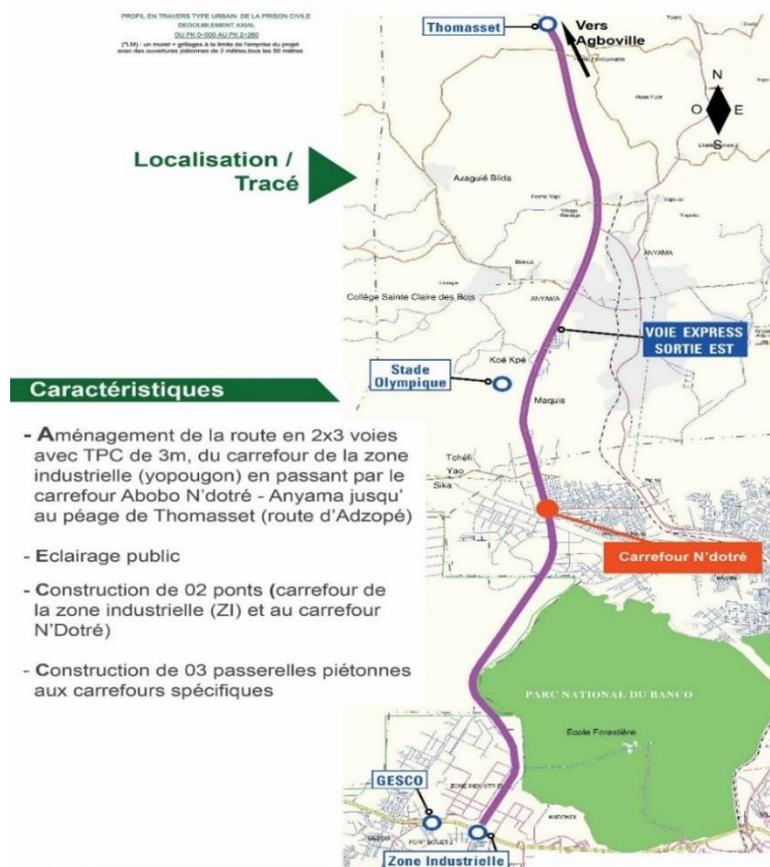
Le projet du prolongement du Boulevard Latrille, en cours d'exécution, consiste en l'aménagement de la chaussée en 2 x 2 voies avec TPC sur un linéaire de 7,3 km avec l'éclairage public. Il part du carrefour de la station Pétro Ivoire jusqu'au carrefour du CHU d'Angré y compris l'Avenue 1 (carrefour Eglise Saint Ambroise-carrefour Abobo-Baoulé) et l'avenue 2 (projet boulevard du pont Soroubat-CHU d'Angré).

2.1.4. Sortie Est/Route de la prison civile

La route reliant la ville d'Abidjan aux départements d'Agboville, d'Adzopé et d'Anyama, est une route en 2x1 voie. Ces dernières années, le développement des banlieues telles qu'Azaguié, Anyama et la cité dortoir d'Abobo ainsi que l'amélioration des conditions de circulation jusqu'à la frontière Sud-Est du Burkina Faso ont eu pour conséquence l'apparition de fortes congestions de trafic sur cette voie, surtout au niveau de sa section urbaine d'Abobo à Yopougon. En outre des congestions, la réalisation de ce projet permet d'apporter une réponse aux problèmes des

accidents sur cette route, du cout élevé d'exploitation des véhicules et du ralentissement des activités économiques dans la zone du projet.

Figure 4 : Tracé de la route de la prison civile



Réalisateur : AGEROUTE, 2018

Cette infrastructure de transport (en cours de réalisation) permettra de soutenir l'économie des populations et d'atténuer l'effet du changement climatique. En plus d'apporter des solutions aux problèmes connus, l'aménagement de cette route permettra spécifiquement d'améliorer l'accès de la ville d'Abidjan aux populations vivant dans les banlieues d'Azaguié et d'Anyama, de relier la 1^{ère} phase de l'autoroute de l'Est entre Abengourou et Abidjan et de faciliter l'acheminement des produits agricoles vers la capitale économique.

Photo 1 : Le pont de N'Dotr  en cours de réalisation dans la commune d'Abobo



Cliché : EVIAR O. B., mars 2023

2.2. Le 4 me pont

Dans la dynamique continue de l'amélioration de la fluidité routière dans l' Grand Abidjan, le gouvernement ivoirien a inscrit au Plan National de Développement (PND) la construction d'un pont reliant la commune de Yopougon et celle d'Adjamé via celle d'Attécoubé. Ce projet vise à améliorer la fluidité du trafic et donner une alternative aux usagers de la route qui emprunte l'autoroute du Nord en provenance et à destination de Yopougon-Adjamé-Plateau et vice-versa. Ce projet qui s'étend sur une longueur totale de 7,2 km comporte deux sections.

La section Yopougon, d'un linéaire de 4 800 m, est constituée d'une chaussée en 2x3 voies séparées par un TPC de 20 m qui constituera la zone de passage du deuxième train urbain d'Abidjan.

Sur la section Attécoubé qui comprend un pont de 1 400 m seront construit trois bretelles à la traversée du Boulevard de la paix et le rétablissement de la voie K78 par un PICF de 123 m de longueur.

2.3. Les trois échangeurs du Boulevard Mitterrand

Le boulevard Mitterrand, dans la commune de Cocody, est la principale artère qui dessert la commune de Bingerville, un véritable parcours de combattant pour les usagers malgré l'échangeur de la Riviera 2. Ce sont plus de 50 000 véhicules qui circulent sur cette route.

Cependant, les ronds-points de l'Ecole de Police, de la Riviera 3 et de la Riviera Palmeraie rendent difficiles la fluidité du trafic. A cela s'ajoute les interruptions causées par les feux qui ne peuvent contenir le flux important de véhicules aux heures de pointes et les week-ends et cette situation n'est pas sans conséquence sur l'environnement (pollution de l'air), sur l'économie (ralentissement) et sur la sécurité. La construction de 3 échangeurs à ces différents carrefours sur le boulevard Mitterrand permettra d'apporter des solutions aux problèmes d'embouteillages ou de ralentissement, en vue de faciliter aussi bien la mobilité sur cette route. La construction des trois échangeurs sur le Boulevard Mitterrand est un projet majeur du programme d'aménagement du Grand Abidjan. Il permettra de désengorger les principaux carrefours du Boulevard Mitterrand que sont l'Ecole de Police, la Riviera 3 et la Palmeraie et dont les capacités sont généralement dépassées aux heures de pointe. Elle vise à contribuer au renforcement et au développement des infrastructures dans la dynamique d'accroître la mobilité au niveau de la ville d'Abidjan

L'échangeur qui sera construit à l'école de police a une longueur de 170 m. Il comprendra 2x3 voies et deux contre-allées avec une voie dans chaque direction (deux voies à l'intersection).

Celui de la Riviera 3 qui aura une longueur de 221 m aura également 2x3 voies et deux contre-allées avec une voie dans chaque direction.

Avec les mêmes caractéristiques que ceux de l'école de police et de la Riviera 3, l'échangeur de la Palmeraie aura une longueur de 226 m.

3. Impacts socio-spatiales de la mise en œuvre des infrastructures routières

Pour construire et aménager convenablement les infrastructures de transport, une bande d'emprise a été définie et fait l'objet de déclaration d'utilité publique par décret n° 2018-229 du 28 février 2018. Il s'agit de 70 m variable à 100 m au droit des giratoires.

3.1. Conséquences de la réalisation des infrastructures routières sur le milieu humain

Le Projet transport urbain dans le Grand Abidjan a entraîné des expropriations foncières. En effet, ce projet a affecté 76 445 individus installés sur les emprises de réalisation des différentes infrastructures routières. Le tableau 1 ci-dessous fait l'état des personnes affectées par le projet.

Tableau 1 : Répartition des personnes affectées selon le projet

Projets	Nombre de personnes affectées	% de personnes affectées
4 ^{ème} pont et ses voies d'accès	65 758	86,02
Trois (3) échangeurs sur le boulevard Mitterrand	397	0,52
Rocade Y4	6 188	8,10
Sortie Est (route de la prison civile)	94	0,12
Sortie Ouest (Route de Dabou)	4 008	5,24
TOTAL	76 445	100

Source : Groupe de la Banque Africaine de Développement, 2016

Plus de 4/5 des personnes affectées par les travaux de mise en œuvre des infrastructures se trouvent sur les emprises du 4^{ème} pont reliant la commune de Yopougon à celle d'Adjamé et de Plateau. Dans la commune de Yopougon, les populations impactées par cette infrastructure habitent les quartiers Mami-fitai, Yaosséhi, Doukouré et Nouveau quartier extension. A Attécoubé, ce sont les populations des quartiers Fromager, Jean Paul 2, Abidjan Santé, Mossikro et Boribana qui sont touchées par les travaux. Quant à la commune d'Adjamé, ce sont les populations des sous-quartiers Mairie 1, Dallas et Quartier rouge du quartier Adjamé-village qui sont affectées par les travaux. .

Les biens situés sur les emprises des projets sont des habitations, des bâtis commerciaux, des activités commerciales et artisanales, des infrastructures communautaires et publiques.

L'exécution de ce projet exerce des perturbations sur la mobilité de la population et l'accès aux habitations. Dans l'emprise des travaux, se trouvent des espaces qui servent de gare aux taxis communaux et aux mini cars. A partir de ces espaces, ce sont plusieurs véhicules qui chargent en destination des autres communes d'Abidjan et divers quartiers. La réalisation des travaux a nécessité la suspension des activités des transporteurs aux carrefours bénéficiaires de ces projets. Malgré leur caractère informel, en tant qu'entité économique, la suppression de ces gares à ces endroits a des retombées négatives sur les revenus de nombreux ménages.

Les sorties et les entrées des camions et des machines à des carrefours et le rétrécissement des voies pendant les travaux gênent le trafic routier entraînant ainsi une perturbation de la circulation avec l'émergence de zones d'embouteillages notamment aux différents croisements.

3.2. Solutions pour atténuer les impacts négatifs des aménagements routiers

Pour une meilleure prise en charge des personnes affectées par les différents projets, l'Etat a mis en place un Plan d'Action et de Réinstallation (PAR). La Cellule de Coordination du PTUA (CC-PTUA) a, pour se faire, acquis par le biais de l'Agence de Gestion Foncière (AGEF) cinq

sites d'une superficie totale de 68 ha à Anyama (3 sites) et Songon (2 sites) pour réinstaller les personnes affectées par les travaux de construction des infrastructures routières. Le tableau 2 ci-dessous présente la situation de recasement des personnes affectées par les travaux.

Tableau 2 : Tableau de la situation des PAP/PR sur l'ensemble des projets au 31 août 2022

Projet	Nbre de PAP/PR recensé	Nbre de PAP/PR ayant opté pour la réinstallation	Nbr de PAP/PR réinstallés au mois d'août 2022	Nbre total de PAP/PR déjà réinstallées	Nbre de PAP/PR restant à réinstaller
4 ^{ème} pont et ses voies d'accès	20 803	302	00	222	80
Trois (3) échangeurs	290	0	0	0	0
Rocade Y4	3 011	85	0	0	85
Sortie Est	1 097	0	0	0	0
Sortie Ouest	3 307	19	06	12	7
Prolongement Bvd Latrille	490	0	0	0	0
TOTAL	28 998	406	6	234	172

Source: AGEROUTE, 2022

La construction du 4^{ème} pont est le projet qui a le plus affecté de populations. Sa part dans l'ensemble des personnes affectées est de 71,74%. Il est suivi par le projet de construction de la sortie Ouest (route de Dabou) qui ne rassemble que 11,40% des personnes affectées. Sur l'ensemble des personnes affectées par les différents projets, seulement 1,4% ont opté pour leur réinstallation. Sur ces dernières, un peu plus de la moitié (57,63%) a déjà été réinstallée.

Depuis le lancement de l'opération d'indemnisation en 2017, plusieurs Personnes Affectées par le Projet ont été indemnisées. Les détails de ces indemnisations globales depuis le démarrage de l'opération sont présentés dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3 : Détails des indemnisations sur l'ensemble des Projets du PTUA depuis le démarrage jusqu'au 31 Août 2022

Projet	Nbre de PAP initiales	Nbre de PAP ayant négocié	Nbre de PAP indemnisées	Montant indemnisés	Reste à indemniser
4 ^{ème} pont et ses voies d'accès	20 803	18 953	14 348	29 549 832 702	6 455
Trois échangeurs (3)	290	219	149	199 526 801	141
Rocade Y4	3 011	2 470	1 326	9 345 501 919	1 685
Route de la prison civile	1 097	752	258	522 877 729	739
Route de Dabou	3 307	2 426	1 804	1 546 707 309	1 503
Prolongement Boulevard Latrille	512	310	180	90 000 250	332
TOTAL	29 020	25 130	18 165	41 254 446 710	10 855

Source: AGEROUTE, 2022

Sur un total de 25 130 Personnes Affectées par les Projets (PAP) ayant négocié, ce sont au total 18 165 Personnes Affectées par les Projets qui ont été indemnisées à la date du 31 Août 2022, pour un montant global de 41 254 446 710 milliards de Francs FCA ; ce qui représente 72,28% de l'ensemble des Personnes Affectées par les Projets ayant négociées et 62,60% de l'ensemble des PAP identifiées dans les emprises du projet.

4. DISCUSSION

Le réseau routier ivoirien, d'un linéaire de 81 996 kilomètres, comprend 6 514 kilomètres de routes bitumées et 75 482 kilomètres de routes en terre. Le taux de la densité de cette route reste très élevé, environ 25 km de route pour 100 km² par rapport à celui de l'Afrique de l'Ouest et à celui de l'Afrique Subsaharienne, respectivement 3,10 km et 4,70 km. Aussi, le stock routier en Côte d'Ivoire est parmi les plus importants en matière de densité routière par population (27 km pour 10 000 habitants, comparée à 2,71 km pour l'Afrique Subsaharienne). L'Agence de Gestion des Routes (2018, p.4) indique qu'en plus de réseau interurbain classé, la Côte d'Ivoire dispose d'environ 4 000 km de voiries urbaines dont plus de la moitié est concentrée à Abidjan et plus de 200 000 km de piste agricole. Le taux de bitumage, faible du réseau au début de l'indépendance, a connu une forte augmentation pendant les 20 premières années. Cette augmentation est liée à la politique de l'Etat qui considère la route comme moteur de développement. Cette idée est soutenue par le Groupe de la Banque Africaine de

Développement (2014, p.15) qui indique que durant les 15 dernières années, l'accélération du développement des infrastructures, en Afrique, a stimulé la croissance dans la région, malgré la détérioration de la qualité de ces infrastructures. Conscient, du rôle prépondérant joué par la route dans le développement économique, l'Etat ivoirien a très tôt accordé un intérêt particulier à la route en mettant en place, dès son accession à l'indépendance, un ministère chargé des travaux publics. Cette idée est soutenue par la BAD qui soutient que des infrastructures et des services de transport performants et sûrs sont indispensables ; ils jouent un rôle important dans le développement de l'agriculture, l'industrie et d'autres secteurs de l'économie (Banque Africaine de Développement, 1993, p.4). GAHIE (2019, p.23) poursuit pour dire aussi que l'infrastructure routière est d'une importance primordiale dans la chaîne des transports que ce soit en milieu rural ou urbain et joue de toute évidence un rôle moteur dans l'activité économique et sociale du pays et contribue fortement à son développement. Aussi, abordant dans le même sens, Youssouf MEITE (2014, p.28) avance que des infrastructures routières de bases et des moyens de transports abordables sont indispensables pour permettre aux populations d'accéder aux services pour stimuler le potentiel d'investissement du continent.

L'évolution du réseau bitumé montre l'effort important du Gouvernement ivoirien qui a construit 6 514 km de routes en 40 ans, soit une moyenne de 163 km de routes par an » (GAHIE, 2019, p.23). Pour KONAN Yao Godefroy (2015, p11), l'efficacité dans le transport peut être réalisée en équilibrant la demande croissante des déplacements et la fourniture d'infrastructures de transport. Loi n° 61-241 du 21 août 1961 portant statut administratif des routes classe le réseau routier ivoirien en 4 catégories. Ainsi, la catégorie A, constituée par les routes nationales et internationales, relie les chefs-lieux de préfectures entre elles et font la jonction avec les pays voisins. La catégorie B, formée par les routes nationales d'intérêt général, relie les chefs-lieux de sous-préfectures entre elles et au réseau A. la catégorie C, formée par les routes d'intérêt régional, relie, quant à elle, les villages entre eux et aux réseaux A et B et la catégorie D qui est constituée par les routes rurales qui relient les villages aux principaux campements et autres zones de productions agricoles. Ces catégories de routes devraient permettre au pays d'amorcer le développement qui selon MWIRUKA IGERHA.D. & al. (2020) est perçu comme une mobilisation économique, sociale et culturelle de toutes les potentialités d'un pays, d'une région ou d'une communauté locale autour d'un certain nombre d'objectifs d'amélioration des conditions et de la qualité de vie des populations. Ainsi, la politique de développement de la ville d'Abidjan menée par le gouvernement ivoirien a permis la mise en place d'un Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) sur la période 2015-



2030 et qui prévoit l'aménagement et la construction de plusieurs infrastructures routières afin de désenclaver un certain nombre de quartiers et de décongestionner les principaux axes routiers de la ville d'Abidjan.

CONCLUSION

Dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine, l'Etat a entamé la construction de voies structurantes dans le Grand Abidjan à l'effet d'accéder aux zones de fort développement urbain, de désengorger la ville d'Abidjan et de la relier aux départements d'Agboville, d'Adzopé et d'Anyama. Aussi, dans la dynamique d'amélioration de la fluidité du trafic routier, le gouvernement construit un 4^{ème} pont reliant les communes de Yopougon et d'Adjamé afin de donner une alternative aux usagers de la route qui empruntent l'autoroute du Nord. Le projet de transport urbain d'Abidjan prévoit la construction de 3 échangeurs à différents carrefours sur le boulevard Mitterrand afin d'apporter des solutions aux problèmes d'embouteillages ou de ralentissement et de faciliter aussi bien la mobilité sur cette route.

Les travaux de réalisation de ces infrastructures routières ont entraîné des expropriations foncières de nombreuses personnes situées dans l'emprise des travaux et la destruction des biens situés sur ces emprises. Des mesures d'accompagnement ont été pris par l'Etat à l'effet de soulager et de soutenir les personnes affectées par ces projets mais nombreux sont ceux qui jusqu'à maintenant sont laissés pour compte. D'autres actions de la part de l'Etat pourraient être mémés afin de prendre en compte le plus de personnes.

BIBLIOGRAPHIE

AGROUTE, (2018). Projet de programme d'entretien routier, Tome 1, p.20

Alain, D. (1989). Villes et industries en Côte d'Ivoire : Pour une géographie de l'accumulation urbaine, 855p

Aristide, W. G. (2019), Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire Rapport Diagnostic, p.93

Banque Africaine de Développement, (1993). Politique sectorielle du transport, 68p

Barthélémy, K. D. (1985). Croissance démographique et développement des infrastructures scolaires au Cameroun: une contribution à l'aménagement du territoire, mémoire de fin d'études démographiques, 141p

Groupe Banque Africaine de Développement, (2014). L'observatoire de l'Afrique de l'Ouest NUMÉRO 2, <https://www.afdb.org>, consultation en ligne le 20/03/2023, p.24

Godefroy Y. K. (2015), La planification intégrée, outil de développement durable des transports urbains : Cas du Grand Abidjan, <https://www.codatu.org>, Consultation en ligne le 17/02/2023, p.30

Koffi, A. & Ignace, T. B. (2014). Les autochtones à l'épreuve du développement d'une ville secondaire de la Côte d'Ivoire, l'exemple des Adjoukrou à Dabou, European Scientific Journal, édition vol.10, N°22, pp.356-373

Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, 2019, Projet de construction de trois échangeurs d'Abidjan ; Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES), Rapport final, p.271

Ministère des Infrastructures, Travaux publics et Reconstruction du Congo, 2019, Etude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de construction des routes de raccordement au pont route-rail sur le fleuve Congo, Rapport final, p.60

Ministère de la Construction, du logement, de l'assainissement et de l'urbanisme (MCLAU), (2015), Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, Rapport final, <https://www.openjicarpport.jica.go.jp>, consultation en ligne 20/03/2023, p.172



Mohamed E. M. E. T. (2017). Les dépenses en infrastructures publiques et la croissance économique : Le cas de la Mauritanie, Doctorat de Economies économique, université de Caen Normandie, <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02375319>, p.206

Igerha, M. D. & al. (2020). «Développement local intégré impulsé par le support des organisations non gouvernementales : Etat de lieu de la présence de Vision Mondiale au quartier Kasungami (2007-2017)», Revue Internationale du Chercheur «Volume1: Numéro 3»pp: 173-197

OCDE/NATIONS UNIES, (2022). Dynamiques de l'urbanisation africaine 2022, le rayonnement économique des villes africaines, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, 206p

Youssef, M. (2014). Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Thèse de Sociologie, Université de Strasbourg, 2014, Français, NNT 2014STRAG009, tel-01140115, p.325