



**CINQUIEME (5ème)  
PUBLICATION  
INDEXEE**

**5- Kouamé Ferdinand N'ZI, (2024), Construction d'ouvrages routiers dans le Grand Abidjan : Quelle contribution à la mobilité urbaine abidjanaise, Revue EVALU'A- Experts et Evaluateurs d'Afrique, Vol 1, N° 1, ISSN 3008 -1327 (En ligne), ISSN 3008-1327 (Version papier), ISSN 3008-1300 (Version digitale), Bases de données d'indexation : revue Indexée dans OpenAIRE (Open Access Infrastructure for Research in Europe), pp. 270-286**

**REVUE EVALU'A | VOL 1 N° 1 NOVEMBRE 2024**

Une revue de la Communauté des Chercheurs d'Afrique | Bénin



**EFUA-EDITIONS**  
**(Editions Universitaires**  
**Francophones d'Afrique)**

INDEXÉE CHEZ



OPEN ACCESS INFRASTRUCTURE  
FOR RESEARCH IN EUROPE

REVUE EVALU'A | VOL. 1 N° 1 NOVEMBRE 2024

**VOL 1 N° 1 NOVEMBRE 2024**

**REVUE**



**Evalu'A**  
**Experts et Evalueurs**  
**d'Afrique**

**Coordonnée par**

**AGUESSY Yélian Constant & AGOINON Norbert**

Université de Parakou - Bénin

ISSN (Print) - 3008-1319

ISSN (Online) - 3008-1327

ISSN (Digital) - 3008-1335

**revuebenin.evalua@gmail.com**

INDEXÉE CHEZ



OPEN ACCESS INFRASTRUCTURE  
FOR RESEARCH IN EUROPE

ÉDITE CHEZ



RUE DON DE DIEU, QT DJIDJOLÉ, 22 BP: 81, LOMÉ - TOGO

# REVUE EVALU'A

## Experts et Evaluateurs d'Afrique

Vol 1 n° 1 Novembre 2024

ISSN Print : 3008-1319

ISSN Online : 3008-1327

ISSN Digital : 3008-1335

***Coordonnée par AGUESSY Yélian Constant &  
AGOINON Norbert***

*Université de Parakou – Bénin*

Edité chez

**EFUA-EDITIONS**

**(Editions Universitaires  
Francophones D'Afrique)**

# **REVUE EVALU'A**

Une Revue de la Communauté des Chercheurs d'Afrique / Bénin

## **ECHEANCIERS DE PUBLICATION DU VOLUME**

**Lancement de l'appel : Juin 2024**

**Acceptation et retour d'expertise : 05 septembre 2024**

**Retour des textes corrigés : 30 septembre 2024**

**Parution : Novembre 2024**

# BASE D'INDEXATION DES EDITIONS EFUA



## **Equipe technique**

**Mise en page :** Honorine KELEBOU

**Marquette et illustration :** Eliya ATTIGNON

## ***Comité scientifique international /revue EVALU'A BENIN***

AGUESSY Yélian Constant, Université de Parakou- Bénin  
AGOINON Norbert, Université de Parakou - Bénin  
DADJA-TIOU Panaewazibou, Université de Kara- Togo  
HOUNDJIO Théophile, Université d'Abomey Calavi, UAC- Bénin  
ADJAGBO Kintossou Armand, Université de Parakou - Bénin  
KEITA Fatoumata, Université de Bamako, Mali  
MOUSTAPHA Rissicatou, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin  
KOUTCHADE SOUROU Innocent , Université d'Abomey Calavi, UAC- Bénin  
LAWANI Ayouba, Université de Parakou- Bénin  
HOUNHANOU Viviane Arlette, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin  
GBAGUIDI Célestin, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin  
KPOHOUÉ Ferdinand, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin  
PEWISSI Ataféi, Université de Lomé- Togo  
AMOUZOU Akoété, Université de Kara- Togo  
ELENGA Hygin Bellarmin, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo  
ALONGO Yvon Rock Ghislain, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo  
PANDI née MABIALA Ida Rose, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo  
GORON Amina, Université de Maroua, Cameroun  
ATANGANA KOUNA Désiré, Université de Yaoundé I, Cameroun  
WEGA SIMEU Abraham, Université de Bamenda, Cameroun  
ASSIPOLO Laurain Luras, Université de Douala, Cameroun  
TIÉBOU Bénédith Léonie, Université de Bamenda, Cameroun  
YVES MONTENAY, Institut-Culture-Economie-Géopolitique, ICEG, Paris France

## **Normes rédactionnelles/ REVUE EVALU'A**

### ***Recommandations générales aux auteurs***

1. Tout article qui relève d'une contribution théorique et fondamentale devra être structuré de la manière suivante : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français ; Mots clés, Abstract, Keywords, Introduction (justification du thème, problématique, Hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Références bibliographiques.

2. Tout article qui résulte d'une recherche de terrain devra être structuré de la manière suivante : Titre, Prénom(S) et NOM de l'Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, Mots-clés, Abstract, Keywords, Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

NB : Tout article doit être accompagné de résumés en français et en anglais, quelle que soit la langue originale du texte.

### **Consignes particulières aux auteurs**

1. Le nombre de pages minimum : 12 pages, maximum : 20 pages
2. Interligne : 1,5.
3. Numérotation numérique : PAS DE NUMEROTATION des pages de l'article.
4. Police : Verdana, Taille 12.
5. Orientation : portrait.
6. Marge : haut et bas : 2 cm, droite et gauche : 2 cm

## Modalités de soumission

Tout manuscrit envoyé à la revue EVAL'UA ne doit jamais avoir été publié auparavant dans une autre revue ou faire l'objet d'une instruction antérieure ailleurs. Les manuscrits doivent impérativement satisfaire les normes rédactionnelles comme suit :

**Titre :** La première page doit comporter le titre de l'article, les Prénoms et Noms des auteurs, leur institution d'affiliation et leur adresse complète.

**Résumé :** Le résumé ne doit pas dépasser 350 mots. Il doit être succinct de manière à faire ressortir l'essentiel de l'analyse.

**Mots-clés :** Ils ne doivent pas dépasser cinq.

**Introduction :** Elle doit fournir suffisamment d'informations de base, situant le contexte dans lequel l'étude a été entreprise. Elle doit permettre au lecteur de comprendre et apprécier la valeur qualitative de l'étude et évaluer les résultats acquis.

Corps du sujet : Les différentes parties du corps du sujet doivent apparaître dans un ordre logique. (Ex : 1. ; 1.1 ; 1.2 ; 2. ; 2.1 ; 2.2 ; etc.).

**Attention ! L'introduction et la conclusion ne sont pas numérotées.**

**Notes de bas de page :** Elles doivent être évitées autant que possible. Si elles sont jugées nécessaires, elles ne renvoient pas aux références bibliographiques, mais aux informations complémentaires.

**Citation :** Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, des façons suivantes :

1. En effet, l'objectif poursuivi par K. AVLORA (2008, p.73), est : « de défendre la place de la philosophie africaine de telle sorte qu'elle soit reconnue et admise à sa juste valeur (...), ».

2. Pour notre part, nous estimons que le sociologue a raison, dans une certaine mesure, de percevoir, dans le contexte socioculturel africain, un problème lié au manque d'engagement de la haute sphère des Etats eux-mêmes. Ainsi qu'il le dit :

La non prise en compte des défis sociaux en Afrique relève du manque d'engagement citoyen qui, en réalité, est inhérent à la mauvaise gestion de la cité. Kokou (2005, p.105)



**Conclusion :** Elle ne doit pas copier le résumé. Elle doit être un rappel des principaux résultats obtenus et des conséquences les plus importantes que l'on peut en déduire. Elle doit également faire ressortir la portée socialement utilitaire du travail produit.

**Références bibliographiques :** Les auteurs cités dans la rédaction seront mentionnés dans le texte avec l'année de publication, le tout entre parenthèses.

**Journal :** Noms et prénoms de tous les auteurs, année de publication, titre complet de l'article, nom complet du journal, numéro et volume, les numéros de première et dernière page.

**Ex :** Koffi Sidi & Ali Mar .2019. « Logique sociale et défis culturels en milieu universitaire africain ». Revue PLURAXES/MONDE, Lyon (France), n°5, pp.200-210.

**Livres :** Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet du livre, éditeur, maison et lieu de publication.

**Actes de colloques :** Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet de l'article et des proceedings, année et lieu du congrès ou symposium, maison et lieu de publication, les numéros de la première et dernière page.

**Ex :** Koffi Ganyo AGBEFLE. 2017. « Le statut trompeur des langues coloniales en Afrique ». Actes des 5e Assises européennes du plurilinguisme, Colloque scientifique international sur Plurilinguisme et Pluri-culturalité, du 15 au 17 octobre 2023 à l'Université de Cadix, Espagne. Collection PLURILINGUISME, OEP, Paris France, N° 6, Tome 1, Décembre.

## SOMMAIRE

**ENJEUX DE LA DÉLIMITATION DES TERRITOIRES DES VILLAGES COMMUNAUX DANS LA GOUVERNANCE FONCIÈRE DANS LA COMMUNE DE COCODY.....10**

**Aboubakari CISSÉ & Amany Richard KOUAMÉ\_\_aboucisse1932@gmail.com & Amanykouame8@gmail.com (côte d'ivoire)**

**L'ÉLEVAGE DE BOVINS ET D'OVINS : QUAND L'ACTIVITÉ « S'IVOIRISE » DANS L'ESPACE URBAIN DE BONDOUKOU, AU NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE.....27**

**Adama COULIBALY et Al \_\_croubaly@gmail.com et Al (côte d'ivoire)**

**LE PROCESSUS DE CREATION DE L'ENCLAVE RELIGIEUSE DE HOZALAM 1948 – 2002 .....50**

**Affouminou Emmanuel SIGNAUX & Assoumou Patrick Elvis ALLOU\_\_esignaux@gmail.com & patrickallou1988@gmail.com (côte d'ivoire)**

**L'AGRICULTURE INTENSIVE : UN PARADIGME AGRICOLE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....69**

**ANGE ABLO\_\_ abloange321@gmail.com (côte d'ivoire)**

**EVALUATION EX POST DES IMPACTS SOCIAUX DE LA CONSATRUCTION DU BARRAGE HYDROELECTRIQUE DE SOUBRE, SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE.....94**

**Bi Bolì Francis TRA et Al\_\_bolitbf@gmail.com et Al (côte d'ivoire)**

**ENJEUX SOCIOECONOMIQUES DE L'AGRICULTURE BIO DANS LE 9<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT DE LA VILLE DE N'DJAMENA DANS UN CONTEXTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE.....113**

**DENENODJI Antoinette\_\_ dene.antou17@gmail.com (Tchad)**

**DYNAMIQUE CLIMATIQUE ET ÉVOLUTION DE LA BIODIVERSITÉ (ESPÈCES VÉGÉTALES) DANS LE PARC NATIONAL DE LA COMOÉ (NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE).....137**

**Dieudonné Yao KOUASSI et Al** \_\_ yaodieudonnekouassi@gmail.com et Al (*côte d'ivoire*)

L'HOPITAL DE BASE DE TIE-TIE : UN MODELE DE COLLABORATION DE DEUX TYPES DE MEDECINE A POINTE-NOIRE DE 1979 A 2022.....158

**Dreid Miché KODIA MANCKESSI**\_\_ kdreidmanckessi@gmail.com (*Congo*)

LE BLE DANS LA GUERRE DU PELOPONNESE : ENTRE STRATEGIE ET STRATAGEME.....177

**Hugues Marcel BOTEMA**\_\_ botemahugues@yahoo.fr (*côte d'ivoire*)

LES MARCHES DANS LA VIE D'ECHANGES DES SOCIETES KONGO DU XVII<sup>E</sup> AU XIX<sup>E</sup> SIECLE.....200

**Jean Félix Yekoka**\_\_ yekokaj@yahoo.fr (*Congo*)

ECOTOURISME AU GABON ET REALITES LOCALES. LE CAS DU PARC NATIONAL DE MOUKALABA-DOUDOU (DOUSSALA).....229

**Jérôme Toung Nzuè, et Al** \_\_ jerometoung@gmail.com (*Gabon*)

L'ECONOMIE BONA AVANT LA COLONISATION FRANÇAISE (1750-1898).....250

**Kassy Stanislas Herman EHOUMAN et Al** \_\_stanisehouman77@gmail.com, et Al (*côte d'ivoire*)

CONSTRUCTION D'OUVRAGES ROUTIERS DANS LE GRAND ABIDJAN : QUELLE CONTRIBUTION A LA MOBILITE URBAINE ABIDJANAISE ?.....

.....270

**Kouamé Ferdinand N'ZI**\_\_ nzi.ferdinand@usp.edu.ci (*côte d'ivoire*)

LES ENJEUX DE L'APPLICABILITÉ ET DU RESPECT DE LA CONSTITUTION EN AFRIQUE.....287

**Lambert OULÉ**\_\_ lambertoule@gmail.com (*côte d'ivoire*)

FACTEURS DE L'EUTROPHISATION DE L'ECOSYSTEME AQUATIQUE DU LAC NOKOUE AU SUD DU BENIN.....319

**Louis G. SOHE et Al** \_\_ sohelouis@gmail.com., et Al (*Bénin*)

# CONSTRUCTION D'OUVRAGES ROUTIERS DANS LE GRAND ABIDJAN : QUELLE CONTRIBUTION A LA MOBILITE URBAINE ABIDJANAISE?

**Kouamé Ferdinand N'ZI**

Université de San Pedro-Côte d'Ivoire,  
nzi.ferdinand@usp.edu.ci

## Résumé:

*Afin de répondre au besoin de mobilité durable dans le Grand Abidjan, l'Etat ivoirien a mis l'accent sur la performance du réseau routier à travers la réalisation de plusieurs infrastructures viaires. La présente étude vise à montrer la contribution des ouvrages routiers à la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan. A ce sujet une collecte de la documentation secondaire et une observation de terrain ont permis d'adresser la question. Aussi l'étude relève-t-elle les besoins et une répartition spatiale des projets routiers sur le réseau de voirie du Grand Abidjan. Par ailleurs, la construction d'infrastructures routières a conduit à une remodelisation du paysage routier abidjanais. Ainsi l'étude a permis une évaluation des impacts fonctionnels des ouvrages routiers sur de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan et de relever les incidences socio-économiques qui en découlent.*

**Mots clés :** Construction ; ouvrages routiers ; contribution ; mobilité ; Grand Abidjan

## Abstract :

*In order to meet the need for sustainable mobility in greater Abidjan, the ivoirian government has focused on the performance of the road network through the construction of several road infrastructures. This study aims to show the contribution of road structures to urban mobility in Greater Abidjan. Secondary documentation and field observation were used to address this question. The study also identifies the needs and spatial distribution of road projects on the greater Abidjan road network.*

*In addition, the construction of road infrastructure has led to a reshaping of Abidjan's road landscape. The study has therefore enabled an assessment to be made of the functional impact of roadworks on urban mobility in greater Abidjan, and to identify the resulting socio-economic impacts.*

**Keywords:** Construction; roadways; contribution; mobility; Greater Abidjan

## **Introduction**

Les infrastructures routières sont pour la mobilité urbaine ce que représente le sang pour le corps humain, source de vitalité et de dynamisme.

Ces infrastructures sont aussi bien vectrices de circulation des personnes et des biens, mais elles représentent un pilier à l'essor économique des villes.

La ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, appelée aujourd'hui à être la mégapole du Grand Abidjan, présente dans son nouveau découpage administratif dix-neuf (19) communes dont treize (13) qui relèvent du District d'Abidjan et six (6) environnantes (Alépé, Azaguié, Bonoua, Dabou, Grand Bassam et Jacqueville). Le Grand Abidjan, avec une superficie d'environ 3846 km<sup>2</sup> et une population d'environ 5,4 millions d'habitants (ANS, 2023), soit 25% de la population du pays, reste le moteur économique de la Côte d'Ivoire.

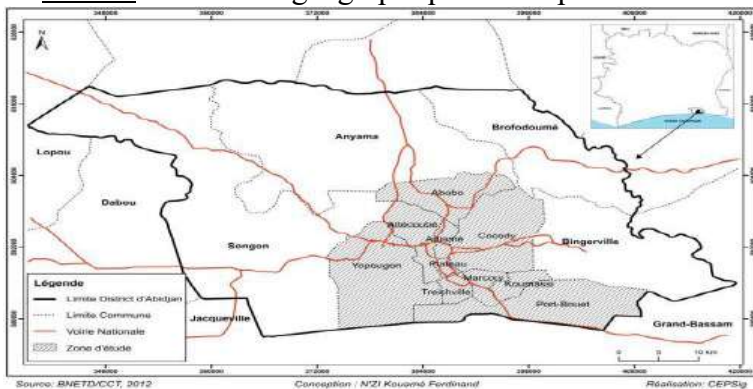
Afin de répondre aux besoins croissants en infrastructures routières et les difficultés de mobilité de la population abidjanaise en constante croissance, l'Etat ivoirien a entrepris un vaste programme de modernisation et de mise à niveau de la voirie du Grand Abidjan. Cet effort infrastructurel se traduit par la construction de plusieurs ouvrages routiers aux fins de faciliter la mobilité de la population au sein de l'espace métropolitain abidjanais. Certes le besoin de nouvelles voies demeure plus que nécessaire, au vue de la poussée démographique, mais le réseau de voirie existant ne répond plus au flux réguliers d'usagers et de véhicules de différentes capacités. Aussi, pourrait-on se demander si la construction tout à azimuth de voies structurantes est la solution toute trouvée aux difficultés de mobilité dans le Grand Abidjan ? Cette étude vise donc non seulement à évaluer les impacts fonctionnels des ouvrages routiers sur la mobilité urbaine dans le Grand

Abidjan, mais aussi la question de savoir quels sont les incidences socio-économiques induits de ceux-ci?

### ***1.1 Cadre de d'étude***

Notre étude a porté sur l'espace urbain du Grand d'Abidjan, avec ses (19) dix-neuf communes dont treize (13) relevant du District d'Abidjan et six (6) communes environnantes ( Alépé, Azaguié, Bonoua, Dabou, Grand Bassam et Jacqueville). Notre espace d'étude est situé au Sud de la Côte d'Ivoire, entre les latitudes 5°00' et 5° 30'N et les longitudes 3°50' et 4°10' W. Il est limité au Nord par les communes d'Alépé et d'Azaguié ; à l'Est par les communes de Dabou et de Jacqueville ; à l'Est par les communes de Bonoua, de Grand Bassam et au Sud par le golfe de Guinée (Cf. carte 1). Le Grand Abidjan s'étend sur une superficie de 3846 km<sup>2</sup> et une population d'environ 5,4 millions d'habitants (ANS, 2023). Le climat y est de type tropical humide, avec une pluviométrie abondante. Il est occupé par une population cosmopolite, avec des populations aussi bien autochtones ( ébrié ; attié ; alladjan ; apollo ; abouré ; agni ; adjoukrou ; abbey) , que des allogènes.

Carte 1 : Situation géographique de l'espace d'étude



## **1.2 Cadre de réflexion théorique**

Notre cadre de réflexion prend appui sur la théorie de l'analyse spatiale, une approche géographique qui étudie les localisations et les interactions spatiales en tant que composantes actives des fonctionnements de la société. Elle part du postulat selon lequel l'espace est « un acteur organisé ». C'est « une science nomothétique », qui vise donc à proposer une approche modélisée de l'espace géographique en mettant en évidence des formes récurrentes d'organisation spatiales, notamment à travers diverses notions-clés telles que : la distance, les réseaux, la structure et la situation . Il s'agit pour nous dans cette étude de mettre en relief la planification et l'implémentation des ouvrages routiers au sein de l'espace urbain du Grand Abidjan. Les ouvrages construits modifient certes l'espace abidjanaï, mais par cette étude, nous tenons à prendre en compte les données physiques et humaines, afin d'analyser la distribution spatiale de ces infrastructures routières, en prenant garde de ne pas faire une simple description, mais surtout de mettre en exergue la vitalité de ces infrastructures et le rôle qu'elles jouent dans la nouvelle configuration de l'espace urbain abidjanaï.

### **Méthodologie de collecte des données**

Nous avons procédé pour la collecte de données, à l'observation de terrain des ouvrages routiers dans la Grand Abidjan et à une analyse spatiale faisant recourt aux statistiques, aux quantitatifs et à l'informatique. À ce sujet, nous avons eu recours à la documentation secondaire dans les différents Services visités. Les données collectées sont afférentes à la voirie du Grand Abidjan et les projets de création d'ouvrages routiers, notamment à l'Agence de gestion des routes (AGEROUTE), précisément à sa Direction générale sise à Abidjan-Plateau. Cette collecte de données relève d'une

approche quantitative à savoir la prise en compte de cartes du réseau de voirie dans le Grand Abidjan, avec les projets d'aménagement routiers les plus récents. Nous nous sommes rendu ensuite à l'AMUGA (Autorité de la Mobilité urbaine dans le Grand Abidjan), qui est une structure Administrative Indépendante, dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Elle a pour missions d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport du périmètre des transports urbains de sa compétence. Ainsi, l'AMUGA « assure, dans le Grand Abidjan, la gouvernance institutionnelle de la mobilité urbaine définie comme étant le transport urbain et la circulation des personnes et des biens au sein d'un territoire délimité, ainsi que les infrastructures et les équipements nécessaires au transport. » Elle est située à Abidjan-Deux plateau. Dans cette structure, nous avons fait l'inventaire de la mise en œuvre des grands chantiers routiers en cours dans le Grand Abidjan. Enfin, nous nous sommes rendu au BNETD (Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement) qui a pour mission « d'assister le gouvernement ivoirien dans l'identification et la formulation d'objectifs de développement à moyen et long terme et dans la prise de décisions. » Dans cette structure étatique, nous avons pu collecter les données relatives aux projets routiers où le BNETD est impliqué, soit en tant que maître d'œuvre ou soit en tant que conseiller à la prise de décision. Nous avons eu besoin dans ce service, du schéma directeur du Grand Abidjan. Toute cette collecte de données et d'observation de terrain ont eu lieu dans la période de juillet à août 2024 à Abidjan.



## 2. Résultats

### ***2.1. Besoins et répartition spatiale des projets routiers sur le réseau viaire du Grand Abidjan***

Afin de désengorger le Grand Abidjan, l'État ivoirien a procédé à l'extension d'un certain nombre de voies interurbaines et en connexion avec la périphérie, notamment au Sud sur l'axe Abidjan-Grand Bassam, avec l'autoroute de Grand Bassam (Cf. Planche 1), devant intégrer le projet corridor initié par la CEDEAO (partant du Libéria au Nigéria, tout au long du littoral de chaque pays), à l'Est sur l'axe Abidjan-Bingerville, avec le prolongement du Boulevard Mitterrand (Cf. Planche 6), à l'Ouest, l'axe Abidjan-Dabou (Cf. Planche 4) avec le prolongement de 2×2 voies partant de la commune de Yopougon à Dabou et au Nord sur l'axe Abidjan-Anyama (Cf. Planche 2), avec le boulevard d'Anyama-N'Dotré (Cf. Planche 3).

Le tout dans un vaste programme dénommé : Modernisation de la voirie dans le Grand Abidjan. En plus des 13 communes que composait le district d'Abidjan dans l'ancien schéma directeur approuvé en 2000, à savoir Adjamé, Plateau, Yopougon, Abobo, Cocody, Treichville, Port-Bouët, Koumassi, Marcory, Attécoubé, Anyama, Bingerville et Songon, s'ajoutent désormais les communes de Grand-Bassam, Bonoua, Alépé, Azaguié, Dabou et Jacqueville. Par ailleurs, il faut noter la voie de contournement du Grand Abidjan appelée « Y4 » (Cf. Planche 5) qui est une autoroute de 2×2 voies devant faciliter la fluidité du trafic dans tout l'espace urbain du Grand Abidjan. Cette projection de voies vise à combler les besoins en fluidité du Grand Abidjan et permettre une maîtrise du développement urbain de la ville. La répartition spatiale des voies créées couvre toute la périphérie du Grand Abidjan et contribue à une meilleure réponse aux besoins de mobilité dans le Grand Abidjan.

**Planche 1 :** Autoroute de Grand Bassam



**Planche 2 :** Voie 2x2 N'Dotrè-Anyama



**Planche 3 :** Voie périphérie Anyama



Enquête de terrain, clichés-recherches documentaires, août 2024

**Planche 4 :** Autoroute Yopougon-Dabou



**Planche 5 :** Voie Y4 2x2 voies



**Planche 6 :** Prolongement du Boulevard Mitterrand - Bingerville



Enquête de terrain, clichés-recherches documentaires, août 2024

Ainsi, par la création de ces infrastructures, la nouvelle configuration spatiale du Grand Abidjan reste marquée par une répartition spatiale de la voirie urbaine qui tient compte des besoins actuels.

Elle répond à un déficit infrastructurel qui vise à créer une ceinture viaire tout autour de l'espace métropolitain abidjanaise et des voies en interne pour une plus grande fluidité, à travers les projets routiers initiés par l'Etat ivoirien sur le réseau de voirie du Grand Abidjan.

## ***2.2. Construction d'infrastructures viaires et remodelisation du paysage routier abidjanaise***

Dans une nécessité de désenclavement de plusieurs quartiers d'Abidjan, l'Etat ivoirien va projeter pour la période 2015-2030, la mise en place d'un schéma d'urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA). Il prévoit des aménagements et la création

de nombreuses voies. Ils s'inscrivent dans un vaste programme de construction de plusieurs ponts, notamment le 4ème pont d'Abidjan (Cf. Planche 7), qui démarre en 2018 et inauguré en 2023. Ce pont est construit à l'effet d'améliorer la fluidité du trafic à Abidjan et de donner une alternative aux usagers de l'autoroute du Nord entre Yopougon, Attécoubé et Adjamé. D'un coût initial de 103 milliards de Francs CFA et d'un coût global de 142 milliards de Francs CFA, ce pont part de la commune de Yopougon entre le commissariat de 16ème arrondissement et le cinéma Saguidiba de la SIDECI (un quartier de Yopougon), pour atteindre la commune d'Adjamé, et qui aboutit au boulevard Nangui Abrougoua en passant par le village « d'Adjamé », jusqu'à la caserne des sapeurs-pompiers de l'Indénié. Mais bien avant ce programme, le pont de Cocody-Marcory (Cf. Planche 8), rebaptisé « Pont Henry Konan Bedié » a été inauguré le 22 décembre 2014. Ce pont est le résultat d'une convention de concession confiée à la société française SOCOPRIM. Ce projet est une liaison translagunaire de 6,7 km, de 2 x 3 voies, longue de 1.5 km entre les communes de la Riviera et de Marcory, prolongée par un échangeur à trois (3) niveaux du côté de la Commune de Treichville (Planche 9). Il vise à désengorger les Ponts Charles de Gaulle et Houphouët-Boigny. Par ailleurs, déjà en 1975, la construction de l'autoroute du Nord sur une longueur de 357 km, dispose de Chaussées de 2x3 voies entre Cocody et Yopougon et 2x2 voies entre Yopougon et Singrobo (Cf. Planche 10). Par contre, une autre infrastructure majeure, l'échangeur de l'amitié ivoiro-japonaise (Cf. Planche 11) qui vise l'hanièlement du goulot d'étranglement le plus encombrant, au croisement du boulevard Valérie-Giscard-d'Estaing (VGE) et du boulevard de Gaulle. D'un coût total de 31 milliards de FCFA, l'échangeur est financé par le Japon à hauteur de 28,22 milliards de FCFA et par la Côte d'Ivoire, à hauteur de 2,771 milliards de FCFA. Ce projet vise à améliorer

la fluidité du trafic par la décongestion du VGE et du boulevard De Gaulle, au niveau du carrefour « SOLIBRA » et permettre la réduction du temps de parcours des usagers. Aussi faut-il noté, le Pont Alassane Ouattara (Cf. Planche 12) qui est un pont routier à haubans, reliant les communes de Cocody et du Plateau. Les travaux ont été lancés le 22 mars 2019 et ont été pris en charge par la société publique marocaine Marchica Med, le groupe chinois China Road and Bridge Corporation (CRBC), avec le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) qui ont exécuté les travaux. Financé à hauteur de 77,5 milliards CFA par la Banque islamique de développement, ce pont a été inauguré le 12 août 2023 à Abidjan. Par ailleurs, le tunnel d'Abobo (Planche 13) vient ajouter une nouvelle touche à la configuration du réseau viaire abidjanais. Il a été confié à la société ivoirienne PFO Africa, pour sa conception et sa construction. Ce tunnel participe à l'aménagement du rond-point de la mairie d'Abobo et inclut la construction d'un ouvrage de 560 mètres de long, des rampes d'accès comprises, avec un élargissement de la route nationale A1 de trois (3) voies de circulation dans chacune des deux directions. Aussi s'ajoute-t-il le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing (VGE) (Planche 14), rebaptisé Boulevard Félix Houphouët-Boigny (FHB), construit dès les années 1978, est d'environ cent (100) mètres de large et huit(8) kilomètres de long avec (3x2) voies et deux routes secondaires. Ce boulevard traverse les communes de Treichville, Marcory et Koumassi pour atteindre les échangeurs de Port-bouet en construction. Par la construction de ces infrastructures viaires, la fluidité du trafic dans le Grand d'Abidjan s'est améliorée, surtout pour les usagers. Elles vont remodeliser le paysage routier dans l'espace métropolitain abidjanais.

»

**Planche 7 :** 4<sup>ème</sup> Pont d'Abidjan



**Planche 8 :** Pont « HKB



**Planche 11 :** Echangeur ivoiro-japonaise



Enquête de terrain, clichés-recherches documentaires, août 2024

**Planche 9 :** Echangeur à trois (3) niveaux (à Treichville)



**Planche 13 :** Tunnel d'Abobo



**Planche 10 :** Autoroute du Nord



**Planche 14 :** Boulevard VGE



**Planche 12 :** Pont Alassane Ouattara



Enquête de terrain, clichés-recherches documentaires, août 2024

### 3. Discussions

Les résultats de notre étude laissent donc entrevoir une évaluation des impacts fonctionnels des ouvrages routiers sur

la mobilité dans le Grand Abidjan et leurs incidences socio-économiques.

### ***3.1. Evaluation des impacts fonctionnels des ouvrages routiers sur la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan***

Selon Amédée KOUAKOU, Ministre ivoirien de l'Équipement et de l'Entretien Routier (2020 :p.17) « L'insuffisance d'infrastructures de transport et l'état des routes sont des facteurs qui créent les embouteillages actuels dans la ville d'Abidjan. Les Abidjanais passent aujourd'hui en moyenne plus de (3) trois heures par jour dans le transport. Près de 30% de leurs revenus y sont consacrés.» En effet, ce constat justifie la nécessité pour l'Etat ivoirien de trouver des solutions durables aux difficultés de mobilité des populations du Grand Abidjan. Ainsi la construction de plusieurs ouvrages routiers répond selon lui « aux études qui ont montré que toute augmentation du transport ou des facteurs de transport ont une incidence sur le prix des produits alimentaires. Ce qui concourt donc à l'augmentation du coût de la vie ».

Les populations du Grand Abidjan ont donc du mal à se déplacer et ressentent les effets liés aux difficultés de mobilité sur le coût de la vie.

Pour le Ministre ivoirien, dans l'optique d'améliorer les conditions de circulation dans le Grand Abidjan, il a été préconisé la construction de plusieurs ouvrages, notamment l'échangeur de l'amitié Ivoiro-Japonaise sur l'axe névralgique de la circulation abidjanaise, à savoir le trajet menant du pont Félix Houphouët Boigny au boulevard Giscard d'Estain. Aussi la réhabilitation du pont Félix Houphouët Boigny et la construction du 4ème pont d'Abidjan, se justifient-elles, car elles visent à réduire le temps de circulation entre les communes du Plateau et de Yopougon, de la commune de Treichville et du Plateau. Il faut adjoindre la construction du pont à Haubans de Cocody, qui permet de réduire

l'engorgement sur le Boulevard lagunaire et la corniche de Cocody. L'Aménagement de l'autoroute de contournement du Grand Abidjan la « Y4 » ; le tronçon Boulevard Mitterrand–Route d'Anyama de 24,4km ; la route d'Anyama–Pk24 à l'autoroute du Nord pour 12km et la section Pk24–Songon avec ses 16km finissent par convaincre que ces infrastructures intègrent harmonieusement le dispositif de décongestion de la centralité de l'espace urbain abidjanais. Toutes ces réalisations visent donc à renforcer le patrimoine routier revêtu du Grand Abidjan, qui demeure un actif stratégique pour la mobilité dans la ville. A ce titre, le linéaire de routes bitumées à réhabiliter est estimé à environ à 4600km sur la période 2016 - 2025. A ce jour, 22,45% (1033km) du linéaire projeté ont été exécuté ou sont en cours de réalisation.

Ainsi, sur un linéaire estimé à environ 1 500 km réalisés en 2020, 72% ont été exécutés ou sont en cours d'exécution. Cependant, aux fins d'apporter une réponse définitive à la problématique liée aux difficultés de mobilité dans le Grand Abidjan, le gouvernement ivoirien devra encore faire des efforts en utilisant d'autres leviers, notamment la construction d'ouvrages de grande capacité de transport, à savoir la construction d'un métro et de bus à haut niveau de service (BHNS), qui un système de transport dont l'objectif est d'améliorer la capacité de déplacement des populations urbaines, qui vise la modernisation du transport public et l'utilisation d'infrastructures structurantes. A ce titre, comme le soulignait le Président, Alassane Ouattara, à l'inauguration de l'Échangeur de l'Amitié ivoiro-japonaise le 16 décembre 2019, « L'amélioration de la mobilité urbaine, à travers la construction des infrastructures de transport, et la mise en place d'un système de transport multimodal, intégré et accessible à toutes les couches sociales, sont les axes privilégiés par le gouvernement ». Cette affirmation traduit la volonté du gouvernement

ivoirien à apporter des solutions durables aux difficultés de mobilité interne dans l'espace urbain du Grand d'Abidjan. Selon la Banque Mondiale, (2023, P. 35) « les retards occasionnés par les embouteillages ont coûté plus de 120 milliards de Francs CFA à la Côte d'Ivoire, soit 5 % de son PIB. Pour pallier à ce problème, le gouvernement ivoirien a favorisé la construction et le développement de transports en commun visant à désengorger les routes : surtout avec le projet du métro d'Abidjan, prévu pour 2026 ; les Bus de rapide transit (BRT) et le renforcement du parc d'autobus de la Société de Transport abidjanaise (SOTRA). En parallèle, comme autre alternative au transport terrestre urbain, la création de sociétés privées de transport lagunaires, avec la construction des gares lagunaires de la Société de Transport Lagunaire (STL) et d'Aqualines. Certes des efforts sont faits, mais une prospective des actions à venir doit susciter la mise en œuvre de scénaris qui répondent avec circonspection aux nouveaux défis de mobilité dans le Grand Abidjan.

A ce titre, à l'occasion du XXVIIème Congrès Mondial de la Route qui s'est tenu à Prague en République Tchèque du 02 au 06 octobre 2023, Monsieur BOKOUA Sébastien, Sous-Directeur de la Stratégie et de la Prospective en Charge des Bureaux Régionaux de l'Autorité de Régulation du Transport intérieur (ARTI),(2023,p.1) a présenté les résultats de leurs actions à travers une communication sur l'évaluation de l'impact des défis de la mobilité dans les zones urbaines et péri-urbaines du Grand Abidjan.

En effet, selon lui, pour évaluer les impacts et les défis de la nouvelle mobilité dans le Grand Abidjan, des études à grande échelle ont été menées à Adjamé, Abobo, Port Bouet, Attécoubé, Plateau, Treichville, Yopougon et Cocody, afin de faire un diagnostic des modes de transports urbains. Pour lui « il y a intérêt certain de la mise en œuvre de la mobilité comme un service qui se caractérise par l'interopérabilité dans le



transport public urbain en Côte d'Ivoire (MaaS), cela face aux difficultés que représentent le long temps d'attente, les retards, les difficultés de paiement et la congestion.»

Ce service « permet d'intégrer sur un même support des titres de transport émis par les différentes structures du transport public urbain facilitant ainsi à l'usager la planification, la réservation et le paiement de sa course sur une plateforme numérique unique, gérée par une Autorité Organisatrice de la Mobilité. » C'est là, une des solutions projetée pour une fluidité des parcours au profit des usagers des ouvrages routiers dans la Grand Abidjan.

Outre l'analyse de ces solutions, quelles sont les incidences socio-économiques relatives à la création d'infrastructures routières dans le Grand Abidjan ?

### ***3.2. Incidences socio-économiques relatives à la création d'infrastructures routières dans le Grand Abidjan***

Selon le rapport d'évaluation de la Banque Africaine de Développement

(BAD) (2016, P.11), dans le cadre du projet transport urbain d'Abidjan « La réhabilitation des principaux axes routiers et l'aménagement des ouvrages visés par ce projet à savoir (i) la construction du 4e pont ; (ii) les autoroutes de sortie Ouest (route de Dabou), de sortie Est (route de la prison civile); le prolongement du Boulevard Latrille (iii) ; le carrefour Solibra et le pont cocody-Plateau (iv) , ont maintes fois été envisagés, dans différents schémas de développement de la ville, mais ont mis du temps à être concrétisés faute de ressources ou de situations socio-politiques délétères. C'est pourquoi en réponses aux besoins en voirie interne dans le Grand Abidjan, le Gouvernement a élaboré en 2014, un Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan (SDTUGA), qui vise l'amélioration de la capacité du réseau routier, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport existantes

(contrôle efficace du trafic), la promotion de l'utilisation des transports publics, le développement intermodal du transport en commun et la réalisation d'un système de transport écologiquement rationnel. « Ces projets permettront d'améliorer la fluidité du trafic dans le Grand Abidjan, afin d'impacter la réduction des accidents de la route et une plus grande mobilité des populations et des biens. » C'est ce que souligne aussi Amédeé KOUAKOU (2020, p. 3) « Il est à noter que l'insuffisance d'infrastructures de transport et le mauvais état du réseau routier ont un effet néfaste sur l'activité économique. » Pour le ministre, il faudra nécessairement améliorer les questions de mobilité urbaine surtout dans la Grand Abidjan, en construisant des voies structurantes qui répondent aux besoins de circulation des populations, mais surtout qu'elles aient des incidences positives sur les conditions de vie des populations du Grand Abidjan. Ainsi, comme le relève Eviar ohomon bernard (2023, p.452) « 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 durables aux problèmes d'embouteillages ou de ralentissement, facilitant la mobilité dans la périphérie d'Abidjan, mais également, dans le centre-ville. » Mais, pour lui le Projet transport urbain dans le Grand Abidjan a entraîné des expropriations foncières. En effet, ce projet a affecté au plan spatial, 76 445 individus installés sur les emprises de réalisation des différentes infrastructures routières projetées. A titre d'exemple, plus de 4/5 des habitations riveraines sont impactées par les travaux de mise en œuvre d'infrastructures routières se trouvant sur les emprises du 4ème pont reliant la commune de Yopougon à celle d'Adjamé et du Plateau. Dans la commune de Yopougon, les populations affectées par cette infrastructure habitent les quartiers Mami-fитай, 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 ont été impactées durement par les travaux. Les habitats et les commerces ont été tous détruits sur une trentaine de mètres de large. Aussi tous les biens immobiliers situés sur les emprises dudit projet, notamment les habitations, les bâtis commerciaux, les activités commerciales et artisanales, les infrastructures communautaires et publiques ont été pour la plupart détruites. Réduisant de nombreuses familles à une situation de précarité et qui ont nécessairement besoins de moyens d'accompagnement que devrait leur offrir ce Projet, qui du moins vise à faciliter la mobilité dans le Grand Abidjan. Ces sont là, les revers de la mise à niveau du réseau de voirie abidjanais.

## **Conclusion**

En définitive, pour le désengorgement du Grand Abidjan, l'Etat ivoirien

a prévu l'aménagement et la création de plusieurs voies structurantes.

Ces projets repartis spatialement sur le réseau viaire abidjanais, visent à répondre aux besoins de mobilité des populations. La construction de ces infrastructures viaires s'inscrit dans un vaste programme de remodelisation du paysage routier abidjanais. Cependant, une évaluation de leurs impacts fonctionnels relève des incidences socio-économiques affectant les populations pour ce qui concerne leur patrimoine immobilier ou immatériel présents sur les espaces de mise en œuvre de ces différents projets. Certes, le progrès économique se traduit par l'embelli du paysage urbain, et devra répondre aux impératives de

développement. Cependant, il doit être réalisé avec « un visage humain », mettant ainsi l'homme au centre du développement et non à son détriment.

### Références bibliographiques

**BANQUE MONDIALE**, 2019. *Situation économique en Côte d'Ivoire, Que la route soit bonne : améliorer la mobilité urbaine à Abidjan*, document de travail, volume 1, Abidjan, 64p.

**BOKOUA Sébastien**, 2023. *Communication au XXVIIème Congrès Mondial de la Route*, Prague (2023/10), p.4

**CENTRE D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION GOUVERNEMENTALE**

**(CICG)-Côte d'Ivoire**, 2021. « Mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : des projets structurants pour fluidifier la circulation », article in *abidjan.net*, Abidjan, p.1

**EVIAR Ohomon Bernard**, 2023. « Les nouvelles infrastructures routières : un défi pour la durabilité des conditions de vie des populations dans le Grand Abidjan », in *revue internationale du chercheur*, Bibliothèque nationale de France, volume 4 : N° 2, 2023/06, Marseille, pp.11-135

**GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT(BAD)**, 2018. « Projet de transport urbain d'Abidjan », in *Rapport d'évaluation*, 2018/10, Abidjan, pp.1-7

**KOUAKOU Amédée**, 2020. *Impact de l'état des routes sur la cherté de la vie*, Programme social du gouvernement (PS Gouv.), Abidjan, 44p.