



**HAL**  
open science

## Croissance urbaine et mobilité quotidienne de la population: l'intérêt du troisième pont de la ville d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

Maimouna Ymba, Bébé Kambiré

### ► To cite this version:

Maimouna Ymba, Bébé Kambiré. Croissance urbaine et mobilité quotidienne de la population: l'intérêt du troisième pont de la ville d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Les cahiers du CBRST (Centre Béninois de la Recherche Scientifique et Technique), 2016, 10, pp.372-395. hal-01802643

**HAL Id: hal-01802643**

**<https://hal.science/hal-01802643>**

Submitted on 4 Jun 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

N° 10 Décembre 2016

La revue scientifique – Les Cahiers du CBRST  
Lettres, Sciences Humaines et Sociales

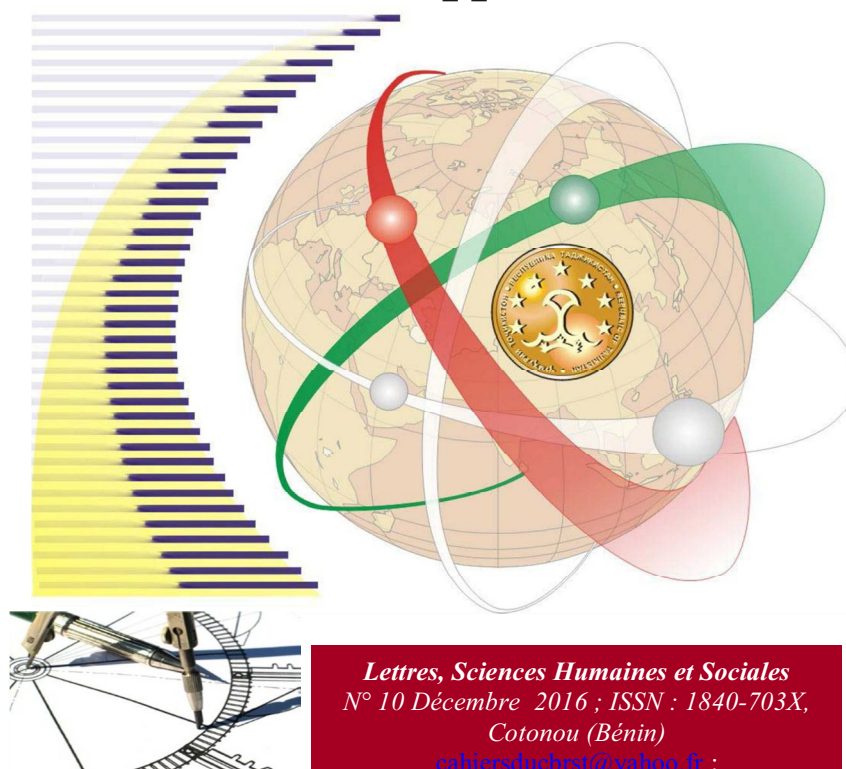


La revue scientifique  
**Les Cahiers  
du CBRST**

*La science au service de la société*

**DOSSIERS**

**Sociétés  
Environnement  
Développement**



*Lettres, Sciences Humaines et Sociales*  
N° 10 Décembre 2016 ; ISSN : 1840-703X,  
Cotonou (Bénin)  
[cahiersducbirst.vaboo.fr](http://cahiersducbirst.vaboo.fr) ;  
[cahiersducbirst@gmail.com](mailto:cahiersducbirst@gmail.com)



## **CROISSANCE URBAINE ET MOBILITE QUOTIDIENNE DE LA POPULATION : L'INTERET DU TROISIEME PONT DE LA VILLE D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)**

**Maïmouna YMBA<sup>1</sup>, bébé KAMBIRE<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Université Félix Houphouët Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire), Institut  
de Géographie Tropicale, 08 BP 3776 Abidjan 0808,  
[maimouna\\_ymba@yahoo.fr](mailto:maimouna_ymba@yahoo.fr)

<sup>2</sup>Université Félix Houphouët Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire), Institut  
de Géographie Tropicale, 01 BP 7152 Abidjan 01,  
[bekambire@yahoo.fr](mailto:bekambire@yahoo.fr)

### **RESUME**

*La ville d'Abidjan connaît une croissance urbaine rapide qui a engendré un allongement et une complexification des mobilités des populations habitant la partie nord et sud de la ville. Les deux ponts (De Gaulle et Houphouët Boigny) construits pour faciliter la liaison entre les différentes parties de la ville n'arrivent plus à satisfaire de façon convenable les besoins de circulation du fait de la forte demande. Les autorités ivoiriennes ont tenté de répondre à la demande par la mise en place d'un troisième pont. L'objectif de cet article est de montrer l'importance et les avantages de ce troisième pont dans la ville d'Abidjan. Cette étude repose essentiellement sur des recherches documentaires, l'observation directe de terrain et des entretiens semi-dirigés avec les responsables du concessionnaire du 3<sup>ème</sup> pont. Nos résultats montrent que le 3<sup>ème</sup> pont entraîne des gains de temps en permettant un raccourcissement des itinéraires entre le nord et le sud (15 mn en moyenne en voiture contre 45 mn en passant par les ponts Félix Houphouët Boigny ou Charles de Gaulle), une meilleure fluidité, et un meilleur accès aux services de connexion. Ce qui a un impact sur les coûts du transport, la croissance économique et la réduction de la pollution atmosphérique dans la ville d'Abidjan.*



**Mots-clés** : *Abidjan, Pont, Mobilité quotidienne, Croissance urbaine, Croissance économique*

### **ABSTRACT**

*The city of Abidjan faces up to an ongoing urban growth which created an extension and an increasing complexity of the mobility of people living in the north and the south of the city. The two bridges, (De Gaulle and Houphouët Boigny) built to facilitate the link between the different sides of can no more meet suitably the need of traffic due to the large request. The Ivorian authorities tried to meet the request by building a third bridge. The objective of this article is to show the importance and the advantages of that third bridge in the city of Abidjan. The present study essentially based on documentary researches, the direct field observation and some semi managed interviews with the heads of the dealer of the 3<sup>rd</sup> bridge. Our results show that the 3<sup>rd</sup> bridge leads to time saving by enabling the shortening of the routes between the north and the south (15 min maximum car against 45 min via the bridges Félix Houphouët Boigny and De Gaulle) a best traffic and a best access to the connection services. That has an impact on the transportation costs, the economic development and reduce air pollution in the city of Abidjan.*

**Keywords:** *Abidjan, Bridge, Daily mobility, Urban growth, Economic development*

### **INTRODUCTION**

La Côte d'Ivoire a connu une croissance exceptionnelle de sa population urbaine au cours des cinq dernières décennies. Le taux d'urbanisation du pays est passé de 5% en 1960 à plus de 50% en 2010 selon l'Institut National de la Statistique (INS, 2014). Ce taux reste l'un des plus élevé en Afrique subsaharienne (Fournet et al, 2007). La ville d'Abidjan, capitale économique, joue un rôle important dans cette croissance démographique. De 1 250 000 habitant en 1975, la ville a atteint plus de 6 millions d'habitants en 2014 (INS, 2014). Cette croissance démographique accélérée que



connaît la ville entraîne des changements rapides dans son organisation territoriale. Les deux ponts (Charles De Gaulle et Houphouët-Boigny) construits pour faciliter la liaison entre les différentes parties de la ville n'arrivent plus à satisfaire de façon convenable les besoins de circulation du fait de la forte demande. Des embouteillages interminables, de longues distances à parcourir entre les communes du nord et celles du sud constituent de sérieuses entraves à la circulation des personnes et des biens. Or, la capacité qu'ont les individus de se déplacer est fondamentale pour tout territoire, tant au niveau de sa structuration, de sa dynamique que de son évolution. Les mobilités quotidiennes témoignent de l'organisation des sociétés et des pratiques sociales prenant place à différentes échelles (Demoraes, 2009). En effet, des difficultés de circulation ou des problèmes d'accessibilité peuvent avoir des impacts lourds de conséquences dans de nombreux domaines dans une capitale économique comme Abidjan. Il peut s'agir par exemple de perturbations des navettes domicile-travail qui entraînent des désorganisations au sein des entreprises, des manques à gagner, voire des pertes de compétitivité dans certains domaines économiques (tourisme, industrie, commerce...) si le phénomène se prolonge. Ces impératifs de mobilité rendent cruciale l'existence des infrastructures de communication performants et fiables à l'échelle des territoires (Demoraes, 2009).

Le jugement porté sur les infrastructures routières en Afrique est largement porté sur son insuffisance, son mauvais état. Les études ont d'ailleurs insisté sur l'absence de ces ouvrages et le manque d'infrastructures routières répondant aux besoins de la mobilité quotidienne des citoyens plus particulièrement dans les grandes villes des pays du sud. S'il est vrai que par comparaison au pays du nord, les villes des pays pauvres ont du mal à mettre en place des infrastructures adaptées aux réalités et à leur accroissement démographique, certains pays en voie de développement ont depuis peu privilégié la mise en place des infrastructures (pont) pour relier les différents secteurs de la ville. Ces mesures ont été par exemple prises par les autorités maliennes, nigériennes. Ainsi à Bamako, un troisième pont est actuellement édifié. À Niamey, ce sont les travaux du deuxième pont qui sont en cours. L'objectif de ces projets



d'envergure est d'améliorer le quotidien des populations. Ces infrastructures ont participé à redéfinir la mobilité quotidienne des citoyens et ont donné des allures de villes très modernes. Aussi, elles ont réorganisé la structure et la forme urbaine, relié les différents secteurs de la ville, boosté l'économie et éliminé les discontinuités entre les différents secteurs de la ville (Demoraes, 2004). C'est dans la même veine que les autorités ivoiriennes, dans le but de réduire le trafic et désengorger les deux autres ponts de la ville d'Abidjan, ont tenté de répondre à la demande par la mise en place d'un troisième pont, nommé Henri Konan Bédié (HKB). Il est le pont le plus long de la Côte d'Ivoire et relie les zones nord et sud de la ville d'Abidjan. La mise en place de cette infrastructure clef<sup>1</sup>, dans la ville d'Abidjan, suscite une réflexion sur la contribution de l'infrastructure routière à la mise en valeur non seulement de l'organisation et de la structure de la ville, mais aussi des conséquences socio-économiques et environnementales. Le présent article tente d'apporter quelques réponses à l'interrogation, en examinant la portée du troisième pont, comme infrastructure routière ayant un impact sur l'aménagement de la ville, la mobilité quotidienne des citoyens, le développement économique et l'environnement.

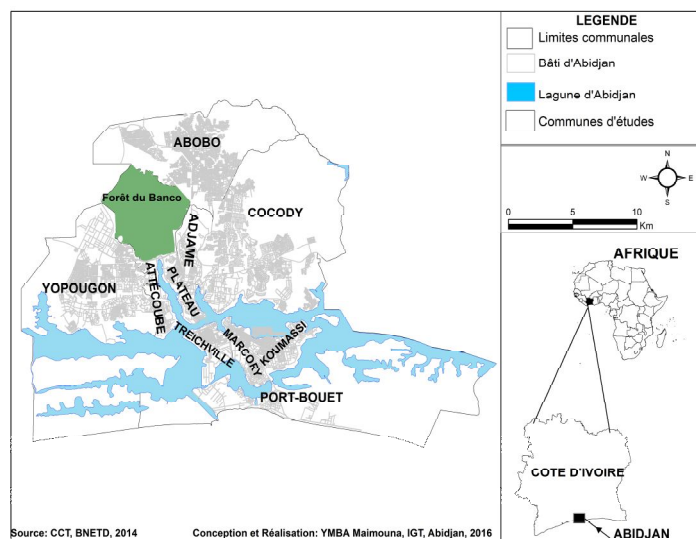
## 1. CADRE D'ÉTUDE

La ville d'Abidjan, située au sud de la Côte d'Ivoire est un territoire coupé en deux par la lagune Ébrié (figure 1). On a la partie continentale d'Abidjan, située au nord de la lagune Ébrié ; d'où l'appellation d'"Abidjan nord". Elle est constituée des communes de Yopougon, Attécoubé, Abobo, Adjamé, Plateau et Cocody. La partie

---

<sup>1</sup> Nous avons considéré le pont HKB comme étant une "infrastructure clef" au vu de son importance à l'échelle de la ville d'Abidjan, car il supportera un grand nombre de déplacements. Aussi, c'est un ouvrage unique par ses dimensions (longueur, largeur) comparées aux autres ponts de la ville. De plus cet ouvrage est une pièce maîtresse dans le réseau routier de la ville d'Abidjan, car l'axe fait partie du réseau structurant et occupe une place centrale dans les réseaux de transport à différentes échelles (urbaine, nationale). Cette définition a été faite en s'appuyant sur l'étude de F. Demoraes, 2004 (P.137-176).

sud est située sur la bande lagunaire et comprend les communes de Treichville, Marcory, Koumassi et Port Bouët (figure 1). Cette fracture, par la discontinuité physique majeure que représente la lagune Ébrié, met à distance ses deux rives radicalement différentes par leurs modes d'occupation et d'aménagement. La rive sud se caractérise par des zones d'activités portuaires et industrielles et la rive nord est dominée par des zones d'habitation.



**Figure 1 : Localisation de la zone d'étude**

## 2. MATERIELS ET METHODES

Les informations relatives à cette étude ont été collectées par la recherche documentaire, l'observation de terrain et des entretiens avec les responsables de la construction du 3<sup>ème</sup> pont (SOCOPRIM : Société Concessionnaire du Pont Riviera Marcory). L'acquisition des données s'est déroulée du 15 avril 2014 au 30 février 2015 à Abidjan.

La recherche documentaire a consisté à mettre en place une combinaison d'analyse documentaire comprenant des documents



d'archives, des maquettes, des plans du pont, des photographies et des cartes relatifs à la construction du 3<sup>ème</sup> pont. L'ensemble des documents a permis d'une part, de retracer les différentes étapes de la réalisation de cet ouvrage et d'autre part, d'analyser son impact sur l'accessibilité aux espaces et aux ressources de la ville d'Abidjan. Ces documents ont été recueillis dans les centres de documentation et d'archive du BNETD (Bureau National d'Étude, de Technologie et de Développement) et du Ministère de l'infrastructure et de l'économie de Côte d'Ivoire.

Aussi, les données relatives au recensement général de la population de 1998 et les données provisoires du dernier recensement en 2014 de l'Institut National de Statistique (INS) de Côte d'Ivoire ont été consultées. Ces recensements sont un relevé exhaustif de l'ensemble de la population ivoirienne et de ses caractéristiques socio-démographiques.

Par ailleurs, nous avons réalisé des entretiens semi-dirigés avec les responsables de la société SOCOPRIM afin d'avoir des informations sur les différentes caractéristiques de l'ouvrage, l'estimation des mobilités et les incidences socio-économiques et environnementales de ce nouveau pont. Les entretiens ont été enregistrés à l'aide d'un dictaphone, retranscrits et traités par thématique avec le logiciel Nvivo. Des observations directes ont également été faites sur l'ensemble du pont. Ces observations ont été matérialisées par des photographies.

### **3. RESULTATS ET DISCUSSION**

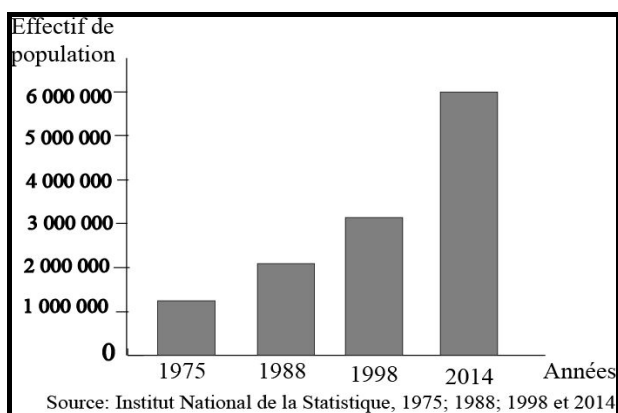
#### **3.1. L'offre des infrastructures routières clefs et l'espace urbain**

##### ***3.1.1. La ville d'Abidjan : un territoire caractérisé par une croissance démographique soutenue***





Abidjan, capitale économique, connaît une urbanisation accélérée et mal contrôlée. Petit village Ébrié<sup>2</sup> de 1 000 âmes en 1920, elle est devenue en moins d'un siècle, l'une des plus grandes métropoles de l'Afrique au plan démographique (figure 2).



**Figure 2 : Évolution de la population de la ville d'Abidjan entre 1920 et 2006**

De 1 250 000 habitants en 1975 la population de la ville d'Abidjan est passée successivement à 2 093 496 et 3 135 349 habitants en 1988 et 1998. Selon le dernier recensement effectué en 2014, cette population atteint 6 000 000 d'habitants; soit un taux d'accroissement moyen annuel de 5,25% entre 1975 et 1988 et 3,75% entre 1988 et 1998 (la moyenne nationale est de 3,3%) (INS, 1975 ; 1988 et 1998). Cette ville est le plus important centre démographique et urbain de la Côte d'Ivoire en comparaison à la seconde ville la plus importante, Bouaké (1 500 000 habitants) ou à la capitale politique, Yamoussoukro (100 000 habitants). Avec un taux d'urbanisation de 95,8% contre 42,5% au plan national, Abidjan représente 45% des citoyens du pays. Les flux migratoires constituent l'une des principales causes de la croissance démographique de la ville. Le taux d'immigration est d'environ 40%. Les immigrants sont

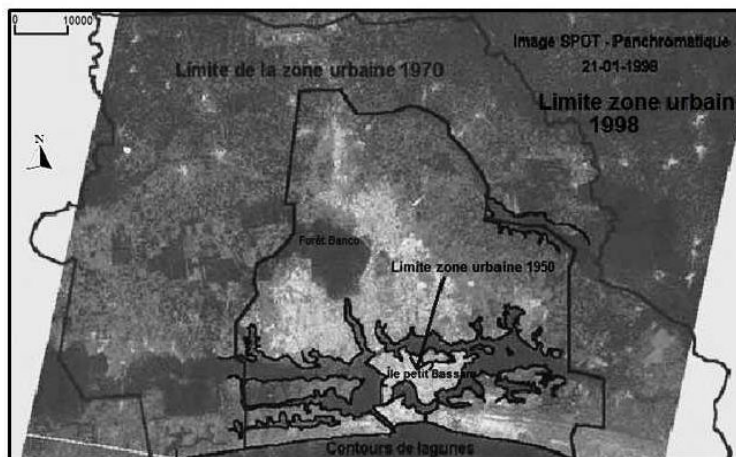
<sup>2</sup> Les villages Ébriés sont habités par le groupe ethnique Ébrié, de la tribu des Bidjan. Ils représentent les autochtones de la ville d'Abidjan.



en majorité les ruraux et les ressortissants des pays de la sous-région. Sa population est composée de plus de 160 nationalités (INS, 1998). Cette croissance démographique fulgurante, observée depuis l'indépendance, s'est en partie matérialisée par un étalement de la ville de part et d'autre de la lagune Ébrié, dépassant ainsi à chaque fois les prévisions et les limites des plans d'aménagements de la ville (Koné, 2013).

### 3.1.2. Croissance spatiale de la ville d'Abidjan

La figure 3 illustre les étapes de l'étalement de la ville d'Abidjan.



**Figure 3 : les étapes de l'étalement de la ville d'Abidjan entre 1950 et 1998**

Source : Archive cartotheque de l'IRD, Côte d'Ivoire, <http://sphaera.cartographie.ird.fr>

En 1928, la surface de la ville était estimée à 600 ha et la population à 5 400 personnes. À cette époque, la ville se limitait aux communes de Treichville destiné au quartier africain, Plateau et Cocody à l'administration coloniale et également au quartier résidentiel des européens et les maisons de commerce. L'extension de la ville se fit ensuite, à partir de ce noyau historique, le long des infrastructures



portuaires qui, à partir de 1950 se développaient sur l'île de Petit-Bassam, au sud-est de Treichville (plan Badani, 1952), puis au fur et à mesure que la population urbaine croissait sur les plateaux qui s'étendent au nord (Williamsville, Abobo), à l'ouest (Yopougon) et plus récemment à l'est (Riviera) (plans SETAP de 1960 et schéma de structure de 1969).

En 1998, cette superficie est passée à 19 359 ha pour une population de 2 877 948 habitants. En 43 ans, la superficie a été multipliée par plus de 14, soit un taux d'accroissement moyen de 6,21% par an. La population quant à elle a été multipliée par plus de 23, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 7,45%. Aujourd'hui, les 6 millions de personnes se répartissent sur une surface de 20 000 ha.

Les conséquences de cet accroissement démographique et spatial non maîtrisé ont eu un impact sur la mise en place des infrastructures et équipements adaptés pour accompagner l'évolution de la ville. De l'extrême sud-est (Port-Bouët) à l'extrême nord-ouest (Yopougon), la distance atteint 50 km. Du nord au Sud, elle dépasse 50 km. Les zones résidentielles (les nouveaux espaces et les quartiers périphériques) et les lieux d'activités sont très éloignés les uns des autres et imposent aux citoyens de longs parcours pour leurs déplacements professionnels et privés.

### ***3.1.3. Abidjan : un espace urbain caractérisé par une faible densité en matière d'infrastructure routière clef***

La route reste le mode de transport dominant en Afrique, représentant plus de 90% du trafic inter-urbain et inter-État de marchandises (Gwilliam et al, 2008). À Abidjan, la route représente le principal moyen d'accès aux différentes zones et constitue le mode de transport le plus flexible et approprié dans la vie économique et sociale. Cependant, la ville est caractérisée par une faible densité d'infrastructures routières clefs pour relier les communes du nord densément peuplées aux communes du sud essentiellement occupées par les activités économiques, industrielles et portuaires. La ville a fait l'objet depuis l'indépendance de la Côte d'Ivoire en 1960, de grands travaux et seulement deux infrastructures de transport relient les deux rives de la ville d'Abidjan (photo 1). Ce sont les ponts Felix



Houphouët-Boigny et Charles de Gaulle. Le premier a été mis en service en 1957 et le deuxième en 1967.



**Photo 1** : Vue aérienne des deux ponts d'Abidjan, le pont Général-de-Gaulle et Houphouët-Boigny

Source : Document d'archive du Ministère de l'infrastructure et de l'économie de Côte d'Ivoire

Ces deux ouvrages donnaient à la ville d'Abidjan, l'image d'une ville moderne et bien structurée. Les ponts Félix Houphouët-Boigny et Charles De Gaulle situés entre les communes de Treichville et le Plateau assuraient non seulement la mobilité des populations, mais servaient également à la circulation des marchandises et à l'approvisionnement des autres communes de la ville nouvellement créée (Yopougon, Abobo, Attécoubé). Avec sa mise en circulation, ces deux ponts voulus et réalisés par le colonisateur et les autorités ivoiriennes, ont mis fin à une discontinuité territoriale importante à l'échelle urbaine et préjudiciable au développement de la place portuaire abidjanaise. Ils ont permis de connecter la rive sud, une zone industrielle, au nord. Parallèlement, la concentration des activités portuaires et administratives sur la rive sud favorisait également les mouvements quotidiens de traversée de personnes et de marchandises.



De grands équipements de transport similaires au contexte ivoirien ont été également réalisés dans d'autres colonies pour relier les différentes parties urbaines. C'est le cas du pont construit entre 1951 et 1955 pour relier les deux rives de Wouri à Douala au Cameroun. Ce pont en béton était le plus long au monde et contribuait au transport de personnes et de marchandises entre les deux rives qui se faisait auparavant par bac (Clauzel, 2003). Tout comme les ponts De Gaulle et Félix Houphouët-Boigny, la construction de ce pont a permis d'améliorer les conditions de franchissement du fleuve, renforçant ainsi les liens entre les deux parties de la ville (Lourdes et *al.*, 2010).

Les ponts De Gaulle et Félix Houphouët-Boigny de la ville d'Abidjan sont devenus insuffisants. Ils enregistrent de nombreuses difficultés quotidiennes de circulation et de mobilité (congestion, problèmes d'accessibilité, problèmes de transport...) surtout aux heures de pointe. Les deux ponts n'arrivent plus à supporter cet accroissement massif de la circulation. Le nombre de déplacements quotidiens urbains en automobile a augmenté. Il est compris entre 2,5 et 3,0 déplacements par personne et par jour en moyenne. Il y a 25 ans, le nombre de déplacements dans l'agglomération abidjanaise n'était que de 1,49 en moyenne (Koné, 2013). Cette augmentation des déplacements est due à la croissance démographique et du parc automobile. Deux ponts dans une agglomération de 6 millions d'habitants limite les possibilités d'échanges entre les deux rives, rallonge en permanence les distances et les temps, réduit les opportunités d'accès aux aménités urbaines. Ces phénomènes qui pèsent fortement sur l'accessibilité et le développement des activités sont encore accentués lorsque la capacité du pont se trouve réduite dans la durée (Lourdes et *al.*, 2010).

Ce problème de déplacement dans la ville d'Abidjan a incité les autorités ivoiriennes à mettre en place un troisième pont nommé pont Henri Konan Bedié (HKB), qui va relier la Riviera (Commune de Cocody) à la commune de Marcory pour faciliter les trajets entre les communes du nord et celles du sud de la ville (figure 4).

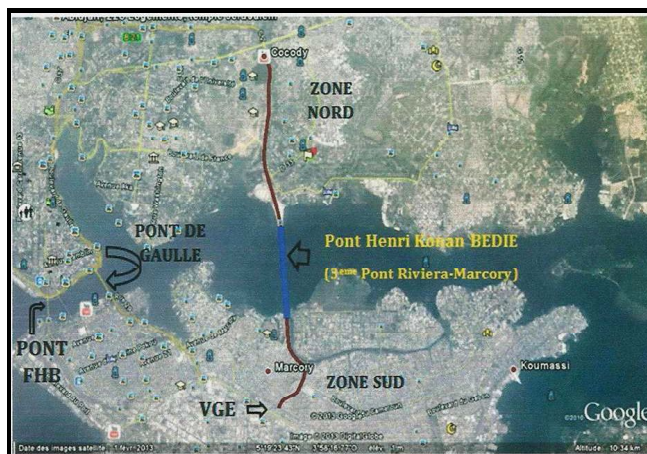


Figure 4 : Situation géographique du 3<sup>ème</sup> pont dans la ville d'Abidjan

Source : Fernand Katcha KONÉ, 2013

### 3.2. Le troisième pont : un fait exceptionnel pour la ville d'Abidjan

Notre analyse se fonde à la fois sur de nombreux documents d'archives relatifs au 3<sup>ème</sup> pont collectés dans des travaux annexes (rapport) et sur les informations fournies par les techniciens et gestionnaires chargés du projet du 3<sup>ème</sup> pont. Dans la logique du développement de la ville d'Abidjan, le pont HKB a été construit et inauguré le 22 décembre 2014. Liaison entre la Riviera et Marcory, l'œuvre entier long de 6,5 km est un pont à péage moderne assorti d'un échangeur à trois niveaux. Il est de loin le pont le plus long de la Côte d'Ivoire, avec comme illustration 3 fois la longueur du pont de Gaulle. C'est l'infrastructure majeure capable d'absorber un trafic automobile croissant que connaît la ville d'Abidjan. L'ouvrage donne une accélération à l'économie nationale pour le bonheur des ivoiriens.



### **3.2.1. Le projet de construction du 3<sup>ème</sup> pont d'Abidjan, une réalité au service de la ville et de des abidjanais**

La mise en route du projet du 3<sup>ème</sup> pont de la ville d'Abidjan a été riche en péripéties. Une analyse diachronique fondée sur les archives a pu retracer les étapes de la conception et de la mise en œuvre de ce projet. En définissant des dates témoins, on a pu suivre l'évolution des faits depuis l'appel d'offre international dans le cadre du programme des 12 travaux de l'éléphant d'Afrique en 1996, au bouclage financier du pont en 2012 et à la pose du dernier caisson en juin 2014.

Les faits montrent que si le 3<sup>ème</sup> pont est devenu une réalité, il y a bien longtemps qu'il avait été annoncé. En effet, le projet du troisième pont d'Abidjan a été initié par le président Henri Konan Bédié, deuxième président de la République de Côte d'Ivoire. La maîtrise d'œuvre est confiée au Bureau National d'Études Techniques et de Développement (BNETD). Cependant, compte tenu des difficultés financières que rencontrait l'État de Côte d'Ivoire, l'équipe technique proposa un Built, Operate and Transfert (BOT). Il consiste à attribuer un projet par le biais d'appel d'offres à un opérateur privé qui le finance. Ce dernier se rembourse à travers une concession pour une période déterminée. Après un appel d'offre international lancé la même année, le groupe BOUYGUES<sup>3</sup> a été retenu et une société anonyme à participation publique de droit ivoirien a été constituée sous le nom de Société Concessionnaire du Pont Riviera – Marcory (SOCOPRIM). BOUYGUES Construction a décroché un contrat de 232 millions d'euro soit plus de 152 milliards de francs CFA pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance pendant 30 ans du projet du 3<sup>ème</sup> pont. Une convention de concession a été signée le 14 novembre 1997 entre le Concédant

---

<sup>3</sup> Créé en 1952 par **Francis Bouygues**, Bouygues est **un groupe industriel diversifié, structuré par une forte culture d'entreprise** et dont les métiers s'organisent autour de trois activités : **la Construction** avec Bouygues Construction (BTP et Energies & Services), Bouygues Immobilier et Colas (Routes), **les Télécoms** avec Bouygues télécom et **les Médias** avec TF1 (Télévision France Internationale).



et le Concessionnaire. Pendant la durée de la concession, la traversée sera soumise à un péage destiné au remboursement de l'investissement et à couvrir les charges d'exploitation.

La première pierre du pont, a été posée le 18 janvier 1999, mais le projet est interrompu suite au coup d'État de décembre 1999. La situation stagne et même s'empire avec la crise politico-militaire de 2002. Ainsi, le projet est rangé dans les tiroirs et ce n'est qu'en 2008 qu'il est dépoussiéré. Mais c'est effectivement en 2011, avec la normalisation de la situation politique impulsée par le président Alassane Dramane Ouattara que de nouveaux contrats sont signés, permettant ainsi la relance du chantier. Le début des terrassements marquant l'effectivité du démarrage des travaux de l'ouvrage est intervenu en 2012. Ce projet de construction du pont Riviera – Marcory et des voies d'accès, devrait garantir la fluidité du trafic urbain dans l'agglomération de la ville d'Abidjan. Ce qui devrait alors permettre de délester les ponts existants qui sont de plus en plus encombrés à la limite de la saturation. La construction de ce pont et des infrastructures qui lui sont annexées dont l'échangeur de la riviera 2, du côté nord et celui de Marcory, du côté sud (photo 2) permettront de raccourcir le trajet et de faire gagner du temps aux usagers tout en diminuant la pollution atmosphérique. Ce troisième pont, pour le Directeur Général de la société SOCOPRIM, constituera un outil de développement dans une ville en pleine croissance.





**Photo 2** : Une vue panoramique des échangeurs à trois niveau sur le boulevard Valéry Giscard d'Estaing, à Marcory, dans le prolongement du troisième pont

Source : [www.socoprims.ci](http://www.socoprims.ci), septembre 2014

### 3.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage

La liaison Riviera-Marcory est désormais possible grâce à un pont sur la lagune Ébrié reliant les deux communes. Long de 1,5 km, le pont HKB présente un caractère exceptionnel du fait de certaines spécificités. C'est un pont qui se distingue d'abord par des piliers assez spéciaux de 80 mètres de profondeur, de 2 mètres de diamètre et d'un coffret de 1000 tonnes, un terrassement particulier, une digue et un passage piéton adéquat, ... autant d'éléments qui font dire au Directeur Général de la société de construction du pont que « *c'est un chantier très complet et très varié* ». En effet, comparativement aux deux précédents ponts, le 3<sup>ème</sup> pont s'intègre dans le site suivant un profil très horizontal au plus près du plan d'eau lagunaire. La qualité architecturale de l'ouvrage résulte autant de sa bonne intégration dans le site que de l'expression forte de cette structure dans un contexte à la fois urbain et naturel.

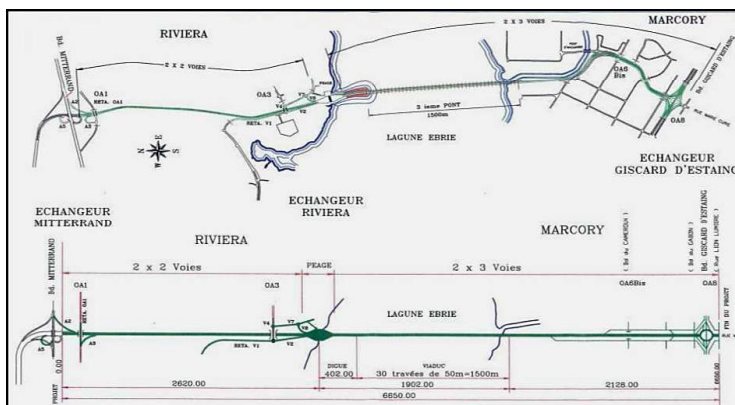
Le 3<sup>ème</sup> pont ne se limite pas à un seul ouvrage. Du nord vers le sud, il suit l'itinéraire suivant : le Boulevard Mitterrand auquel elle se raccorde par un échangeur ; l'ancienne route de Bingerville; le vallon



de Blingué entre l'Université Félix Houphouët Boigny et les lotissements de la Riviera Golfe; le Boulevard de France; la Résidence de Madame Thérèse Houphouët-Boigny; la lagune Ébrié qu'elle franchit par un viaduc de 1 500 mètres et sur la berge de laquelle sera édifié le poste de péage, ainsi que les bâtiments d'exploitation ; l'Institut National de la Jeunesse et des Sports (INJS) en longeant le canal et le pont d'Anoumabo ; l'Avenue Pierre et Marie Curie ; le Boulevard Valery Giscard d'Estaing où est construit un échangeur et constitue la fin du projet (figure 5).

Le projet comporte 2 x 2 voies dans la partie nord, du Boulevard François Mitterrand au poste de péage, puis 2 x 3 voies sur le viaduc et dans la partie sud (Marcory)

Le 3<sup>ème</sup> pont permet, des gains appréciables de distance et de temps sur les trajets nord-sud, avec des retombés positives sur l'économie en général ainsi que sur l'environnement, notamment la réduction de la pollution atmosphérique. En effet, le pont contribue à un gain de temps (18 millions d'heures par an épargnées dans les bouchons) ; et à la réduction d'émission de 90 000 tonnes de gaz carbonique dans l'atmosphère. De plus, cet ouvrage facilite l'accessibilité aux différentes zones d'activités industrielles et portuaires localisées principalement dans la partie sud de la ville. Les échangeurs facilitent les liens avec les autres points du réseau routier de la ville.



**Figure 5 : caractéristiques et vue d'ensemble du tracé en plan du projet du pont HKB** Source : Fernand Katcha KONÉ, 2013

### 3.2.3. Le troisième pont : support à la mobilité quotidienne à l'échelle de la ville

L'analyse des effets de la construction du troisième pont sur la mobilité quotidienne s'appuie sur des estimations de temps de déplacement en automobile et la distance parcourue de la rive nord vers la rive sud sur le troisième pont en comparaison avec les deux autres ponts de la ville d'Abidjan. Ces estimations ont été faites par les concessionnaires du projet du troisième pont.

La mobilité fait partie des besoins des hommes parmi les plus fondamentaux (Michel et Prud'homme, 2007). Plassard (2003) souligne:

*« Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin ».* Le pont HKB est un ouvrage pensé dans ce sens. Il entraînera des gains de temps en permettant un raccourcissement des itinéraires entre le nord et le sud, une meilleure fluidité, et un meilleur accès aux services de connexion. Ces gains sur le temps de déplacement vont pouvoir abaisser les coûts du transport et diminuer les retards.



Dans la ville d'Abidjan, la portée (distance à vol d'oiseau) est de 12 kilomètres, du nord au sud. La durée de ce déplacement, en passant par les ponts Félix Houphouët Boigny ou Charles de Gaulle, est de 45 minutes en moyenne en voiture, de 1 h 30 minutes en transport en commun lorsque la route est vide. En situation de congestion, le temps de déplacement est multiplié par deux, voire trois. Cela a un impact sur l'économie mais également sur l'environnement à cause des rejets dans l'atmosphère des polluants et des gaz de combustion. Le temps quotidien consacré à se déplacer dans la ville est plus long pour un habitant qui habite par exemple la commune du nord et qui veut regagner la rive sud à cause des nombreux détours qu'impose la ville et les deux ponts fréquemment embouteillés.

Avec l'absence de grands détours, ce même déplacement se fera en 15 minutes sur le pont HKB. L'abidjanais qui se déplace avec sa voiture gagnera 30 minutes en moyenne, cela a beaucoup de signification pour l'utilisateur, mais également sur l'économie de la ville. Les gains de temps avec l'amélioration de la qualité de service, notamment fiabilité, régularité et sécurité, entraînent l'augmentation du trafic pour la zone desservie.

Le troisième pont de la ville d'Abidjan est un pont à péage qui permettra d'éviter la congestion sur l'axe routier. La création de pont ou autoroute à péage dans plusieurs centres urbains dans le monde a en effet, montré son efficacité, en ce sens qu'il réduit effectivement la circulation automobile (de 15 à 20 % à Londres et Stockholm) et donc la congestion, qu'il augmente la vitesse des déplacements, et réduit du même coup les rejets polluants et émissions de CO<sub>2</sub> (Prud'homme et Kopp, 2006). Ce péage est aussi un mode de financement du pont et de son usage. Le troisième pont sera ainsi une infrastructure-clef, pièces maîtresses du réseau routier et de transport de la ville d'Abidjan. C'est donc un outil indispensable au service de la ville. Il va assurer un rôle de première importance pour les déplacements de personnes à l'échelle du district d'Abidjan.

L'augmentation de la possibilité de se déplacer en termes de trajets domicile - travail, va entraîner, en effet une productivité accrue de la main d'œuvre avec la réduction du temps de parcours.



L'accroissement des distances de déplacement, à durée équivalente, augmente aussi la taille du marché du travail. Roy (2004) affirmait que :

« *un grand marché de travail facilite l'appariement (rencontre de l'offre et de la demande), en diminuant le temps de recherche, mais aussi en améliorant les chances d'adéquations des qualifications et expériences* ». Nous constatons qu'un mauvais accès géographique aux zones d'activités peut constituer une imperfection du marché du travail qui enchérit le coût des entrées sur le marché.

L'accessibilité constitue aussi une importance capitale pour les entreprises en leur permettant de mettre en place des échanges coordonnés, performants, de façon optimale des coûts de transport. L'amélioration du système fait gagner en importance la gestion de la circulation des flux de biens et de personnes pour les entreprises. Ceci leur permet d'assurer, au-delà l'action opérationnelle, l'action stratégique qui est importante pour les entreprises pour se différencier par rapport à leurs concurrents.

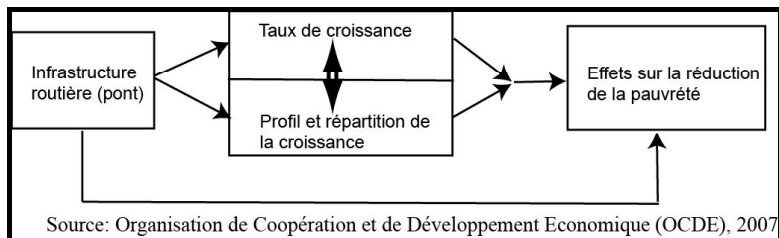
La mise en place du pont facilite donc non seulement la circulation, mais permet d'impulser une dynamique de progrès social et économique (Ministère des Infrastructures et de l'économie de Côte d'Ivoire, 2011). Car, le désenclavement permet d'élargir les débouchés commerciaux, l'accès aux biens et services de base et l'accroissement des revenus (OMD, 2015). Cela contribue à l'amélioration du niveau et des conditions de vie des populations, donc sur le bien-être des populations.

### **3.3. Enjeux du pont Riviera-Marcory dans le processus de développement économique de la ville d'Abidjan**

Le 3<sup>ème</sup> pont aura un impact significatif sur le développement économique de la ville d'Abidjan car il conduira à réduire la pauvreté (schéma 1). En effet, l'Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture (2010) atteste que la construction d'infrastructure routière est à juste titre considérée comme un des moyens efficaces de promouvoir le développement économique d'un pays.

De l'époque précapitaliste à nos jours, plusieurs auteurs comme Hirshman (1964) et Rosentein-Rodan (1984) ont souligné aussi le rôle moteur de l'investissement d'infrastructure économique et sociale sur l'emploi. La construction des routes nécessite généralement des grands travaux à haute intensité de main d'œuvre. Dans une ville où la majorité de la population active est au chômage, l'investissement d'infrastructure en ce qui concerne les routes, représente un moyen permissif de création de nombreux et divers emplois (qualifiés et non qualifiés). La construction du pont a engendré 800 emplois pendant plus de deux ans, 200 emplois permanents créés par la société concessionnaire et 1000 emplois direct et indirect.

Les infrastructures de transport et plus particulièrement les ponts restent un élément incontournable, à tous les niveaux, pour donner des chances à une ville ou un pays de se développer. Comme le soulignaient Carruthers et Krishmani (2008), la contribution des infrastructures (les routes, ponts, lignes de chemins de fer, ports et aéroports ) offrent des avantages économiques et sociaux en reliant les entreprises aux marchés internationaux et régionaux et en permettant aux individus d'accéder à l'eau, au combustible, aux écoles, aux services médicaux, aux emplois et aux parents.



**Schéma 1 :** les infrastructures, facteurs de stimulation de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté

Les nombreux avantages que procurent les infrastructures de transport nouvellement construites ont également été confirmés par les Objectifs du millénaire des Nations Unies, qui militent pour une augmentation substantielle des investissements dans les



infrastructures afin d'aider les pays africains à sortir du cercle vicieux de la pauvreté. Cependant, il faudrait rester prudent sur la question de l'impact des infrastructures de transport sur le développement économique. En effet, dans la littérature, la question de l'effet des infrastructures, notamment des transports, sur le développement suscite des controverses comme stimule l'étude de Blancart et *al.* (2010). L'effet structurant des infrastructures de transport, direct, mécanique est contestable et contesté. Les infrastructures permettraient ou mieux accompagneraient le développement, mais ne le feraient pas (Blancart., et *al.*, 2010). Michel et Prud'homme (2009) soulignaient que pour analyser les relations entre infrastructures, mobilité et croissance et pour éclairer les politiques, il est important de considérer le caractère systémique des transports. Il se caractérise, notamment, par la part considérable du capital tant en infrastructures qu'en matériels, du temps et du travail, mais aussi un ensemble d'externalités et des conséquences pour les finances publiques ; une situation qui à son tour agit sur l'économie et sur la société (Michel et Prud'homme, 2007).

## CONCLUSION

La ville d'Abidjan dispose d'une infrastructure routière diversifiée, mais elle reste insuffisante à cause de la croissance démographique et urbaine. Aujourd'hui, on note une inadéquation significative tant quantitative que qualitative de l'offre d'infrastructure de transport aux besoins exprimés par les populations, situation qui freine la mobilité des populations et les activités de développement économique et social. Cette situation a conduit les autorités ivoiriennes à mettre en œuvre la construction d'un 3<sup>ème</sup> pont reliant Marcory à la Riviera (commune de Cocody). La mise en place de ce pont, dans un contexte d'urbanisation très rapide, repense non seulement le système et l'organisation des transports mais aussi, c'est un signal fort de relance de l'économie et un facteur de l'accélération de la croissance. Par ailleurs, l'un des intérêts les plus significatifs de cette infrastructure est l'ensemble des retombés générés par la réduction des distances parcourues et du temps de voyage à effectuer. Cet ouvrage routier contribue non seulement à améliorer la mobilité quotidienne des populations habitant dans les



zones sud et nord, mais il permet de stimuler l'activité économique et a des effets sur la croissance économique, la réduction de la pauvreté et de la pollution atmosphérique.

Cependant, en dépit des efforts fournis pour la construction et l'élargissement du réseau, les infrastructures clef restent insatisfaisantes aussi bien en quantité qu'en qualité à cause de l'étalement de la ville d'Abidjan. Les autorités ne doivent pas concentrer leur effort que sur la construction d'ouvrage routier clef, une réhabilitation des ouvrages déjà existant est importants pour améliorer la mobilité et le développement économique de la ville.

Après un an de mise en service effectif du pont HKB, une enquête par questionnaire devrait être réalisée pour analyser la perception des usagers de transport public et privé quant à la satisfaction de l'accessibilité physique. Aussi, une autre enquête origine-destination sur des temps de déplacement effectif entre le nord et le sud et des motifs du déplacement par la population qui utilise le pont devra être menée.

## REFERENCES

1. Banque Mondiale, 2009, *Rapport sur le Développement Humain, Corruption et Développement Humain, Côte d'Ivoire*, 207p.
2. Blancart C. et al., 2010, *Infrastructures de transport et développement économique : quelle dynamique d'appropriation pour les acteurs productifs. Actes du colloque de l'Association de Science Régionale de la Langue Française (20-22 Septembre)*. Lille, Villeneuve.
3. Carruthers R. et Krishnamani R., 2008, *Améliorer la connectivité : investir dans les infrastructures de transport en Afrique Subsaharienne*, Banque Mondiale et le SSATP.
4. Demoraes F., 2009, «De l'intérêt d'une étude sur la vulnérabilité des réseaux routiers et de transport pour la compréhension des vulnérabilités territoriales – Le cas du District Métropolitain de Quito (Équateur)», in, *Cyberge* :





- European Journal of Geography.* DOI : 10.4000/cybergeo.22101.
5. Demoraes F. et al., 2006, « Enjeux, mobilité, accessibilité et risques – L'exemple du District Métropolitain de Quito (Équateur) », in *Revue Internationale de Géomatique*, vol. 16, no 3-4, p. 435-456.
  6. Demoraes F. (2004), *Mobilité, enjeux et risques dans le District Métropolitain de Quito*, thèse publiée, Université de Savoie, [http://tel.archives-ouvertes.fr/documents/archives0/00/00/70/25/].
  7. Michel D. et Prud'homme C., 2007, *Infrastructure de transport, mobilité et croissance*, Paris, La Documentation Française.
  8. Fournet F., Meunier-Nikiema A., Gérard S., 2007, *Des processus d'urbanisation aux inégalités spatiales: géographie d'une capitale, Ouagadougou*, Petits atlas urbains, Éditions IRD, Paris.
  9. Gwilliam K. et al. , 2008, *Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique : Les routes en Afrique subsaharienne*, Rapport Banque mondiale.
  10. Institut National de la Statistique (INS) Côte d'Ivoire., 2014, *Synthèse des résultats définitif du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH, 2014)*, 232p.
  11. Institut National de Statistique (INS), 1998, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH)*.
  12. Institut National de Statistique (INS), 1988, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH)*.
  13. Institut National de Statistique (INS), 1975, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH)*.
  14. Koné K., 2013, *Planification, suivi et contrôle qualité des terrassements routiers du 3<sup>ème</sup> Pont Riviera-Marcory (Abidjan - République de Côte D'Ivoire)*, Mémoire pour l'obtention du Master en ingénierie de l'eau et de l'environnement, Option : génie civil, Ouagadougou (Burkina Faso).
  15. Lourdes D. et al., 2012, *Quand tout ne tient qu'à un pont ! Réfection d'ouvrage et dysfonctionnements urbains à Douala*, *Belgeo*, URL : <http://belgeo.revues.org/6763>.
  16. Plassard F., 1976, *Les autoroutes et le développement régional*, Paris-Lyon, Economica-P.U.L.



17. Rapport final, 2012, *Contrat construction du pont Riviera-Marcory, SOCOPRIM, Abidjan Côte d'Ivoire, plan de gestion environnemental et social du projet de liaison Riviera-Marcory*
18. Roy W., 2004, *L'investissement public dans les infrastructures de transport est-il source de croissance endogène*. Management Policy Studies Seminar on role of Rail transport in the National Productivity, UIC, Tunis.