

République de Côte d'Ivoire  
Union Discipline Travail

-----

Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier



## LES RENDEZ-VOUS DU GOUVERNEMENT

Thème:

**IMPACT DE L'ÉTAT DES ROUTES SUR LA CHERTE DE  
LA VIE DANS LE CADRE DU PROGRAMME SOCIAL  
DU GOUVERNEMENT**

**Présenté par:**

**Dr. KOUAKOU Amedé**

Ministre de l'Équipement et de l'Entretien Routier  
Docteur en Génie Civil  
Ingénieur des TP



# PLAN DE PRESENTATION



- I- IMPACT DE L'ETAT DES ROUTES SUR LA CHERTE DE LA VIE**
- II- PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES ROUTES EN TERRE PER 2018 – PER 2019 – PER 2020**
- III- PROGRAMME ROUTIER 2016 – 2020 / VOLET ROUTES REVETUES**





Face au problème de la cherté de la vie et au vu des grands projets de développement des infrastructures entrepris par l'Etat, on entend l'Ivoirien dire de façon ironique : « ***On ne mange pas goudron, on ne mange pas pont*** »

Cependant, 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, les conditions de vie des populations et constituent des facteurs d'augmentation du coût de la vie.



En effet, l'impraticabilité des routes concourt au rallongement du temps de parcours, à l'augmentation du coût d'entretien des véhicules, à l'augmentation du nombre d'accidents, au renchérissement des coûts de transport et à la réduction du pouvoir d'achat des populations.





Les routes dégradées ne permettent pas l'évacuation des produits agricoles vers les centres de commercialisation, ce qui crée des pénuries sur les marchés avec pour conséquence la hausse des prix des denrées alimentaires.

En vue d'apporter une réponse à la question de la cherté de la vie, le Gouvernement a élaboré un Programme Social dont le volet routier a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement et de circulation des populations.



# I- IMPACT DE L'ETAT DES ROUTES SUR LA CHERTE DE LA VIE

## Impact en milieu Rural.



## Impact en milieu Urbain



## IMPACT EN MILIEU RURAL

L'objectif de la réalisation d'une route en zone rurale est de faciliter l'accès aux services de base (Centre de santé, Ecoles, Eau potable, ...) et de faciliter le déplacement des populations et surtout permettre l'acheminement des produits agricoles vers les centres de collecte.



## IMPACT EN MILIEU RURAL

Le mauvais état de ces routes a un impact néfaste sur la vie socioéconomique des populations.

Il se traduit par :

- des difficultés à évacuer les produits agricoles vers les centres de commercialisation ;
- des difficultés d'accès aux services sociaux de base (écoles, centre de santé, eau potable, ... ;
- le renchérissement du coût du transport et des marchandises.



# IMPACT EN MILIEU RURAL



# IMPACT EN MILIEU RURAL



# IMPACT EN MILIEU RURAL



## IMPACT EN MILIEU RURAL

Nous déplorons la situation de l'ouvrage (Pont de Yaka) qui a cédé cette nuit sur la route Tabou – Grabo.

Actuellement, les véhicules ne peuvent plus traverser ce cours d'eau.

Des dispositions sont entrain d'être prises pour rétablir la circulation.

Un nouveau pont sera mis en service très bientôt.



## IMPACT EN MILIEU RURAL

### DIFFICULTES A EVACUER LES PRODUCTIONS AGRICOLES

Lorsque l'état de la route ne permet pas aux camionneurs d'accéder aux villages, les planteurs se voient obligés de vendre leur récolte (Café, Cacao, Anacarde, Huile de Palme) à des prix dérisoires.



## IMPACT EN MILIEU RURAL

### DIFFICULTES A EVACUER LES PRODUCTIONS AGRICOLES

En ce qui concerne les produits vivriers périssables la situation est plus grave.

Si la production n'arrive pas à temps sur le marché, non seulement le commerçant la perd mais il y a un risque de pénurie de celle-ci sur le marché avec comme conséquence une flambée des prix.



## IMPACT EN MILIEU RURAL

### RENCHÉRISSEMENT DU COÛT DU TRANSPORT ET DES MARCHANDISES.

Le mauvais état de la route entraîne l'augmentation du coût d'entretien des véhicules qui se répercute sur le coût du transport.

Certains transporteurs face à l'état de la route sont contraints de faire de longs détours (cas de la côtière). Cette situation est aussi à la base de l'augmentation du coût du transport.



## IMPACT EN MILIEU RURAL

### DIFFICULTÉS D'ACCÈS AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE.

Il existe aussi des localités qui sont desservies par un seul véhicule en raison de l'état des voies sans oublier les difficultés liées à l'évacuation des malades de ces contrées vers les infrastructures sanitaires.

Les fonctionnaires affectés dans ces zones cherchent à être mutés.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

La mobilité réduite en milieu urbain est un facteur néfaste pour l'activité économique tant pour les entreprises que pour les ménages.

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 heures par jour dans le transport.

Près de 30% de leurs revenus y sont consacrés.

## IMPACT EN MILIEU URBAIN

Le mauvais état de la voirie urbaine a un impact négatif sur la vie socioéconomique des citoyens.

Il se traduit par :

- l'augmentation des accidents ;
- l'augmentation du coût d'entretien des véhicules ;
- l'augmentation du coût du transport ;
- l'augmentation du temps de parcours ;
- le ralentissement de l'activité économique ;
- l'augmentation du coût de la vie.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

### AUGMENTATION DES ACCIDENTS.

Avant la réalisation des travaux sur la voie Express de Yopougon, il ne se passait pas un seul jour sans qu'il y ait un accrochage avec pour conséquence la création de longues files d'attente.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

### AUGMENTATION DU TEMPS DE PARCOURS.

Nous avons assisté aux embouteillages quotidiens qui se créaient chaque jour sur la route Adjamé – Abobo avant la réalisation des travaux.

Les conducteurs étaient obligés de ralentir à l'approche des nids de poule pour ne pas endommager leur véhicule.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

### AUGMENTATION DU COUT D'ENTRETIEN DES VEHICULES.

Tous les transporteurs savent que l'état de la route endommage leurs véhicules.

Ils se rendent plus au garage quand la route n'est pas en bon état.

Dans ces conditions, afin de rentabiliser leur investissement, ils augmentent le coût du transport.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

### AUGMENTATION DU COUT DU TRANSPORT

En 2018, il fut un temps où les véhicules de transport en commun avaient des difficultés à rallier certaines zones de la commune de Koumassi.

Les autocars de la SOTRA ne s'y rendaient plus à cause de l'état de la route.

Les populations étaient obligées d'emprunter deux véhicules pour se rendre dans la commune de Marcory.



## IMPACT EN MILIEU URBAIN

### AUGMENTATION DU COUT DES MARCHANDISES

Les études 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.





## II- PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES ROUTES EN TERRE PER 2018 – PER 2019 – PER 2020



## PSGouv 2019-2020

Pour apporter une réponse durable au problème de déplacement des populations en milieu rural et réduire le coût du transport, le Gouvernement a élaboré un programme pour entretenir les routes en terre et les pistes rurales.

Ce programme consistera à réhabiliter et à entretenir environ 40 000 km en moyenne par an sur les deux prochaines années 2019 – 2020.



## PSGouv 2019-2020

L'objectif à court terme de ce programme est de rendre tout le réseau de routes en terre praticable sur toute l'étendue du territoire national.

Désignation	Année	Linéaire	Taux
PER 2018	2018	39 063	52%
PER 2019(Prévision)	2019	56 600	75%
PER 2020(Prévision)	2020	75 483	100%

La réalisation de ces travaux permettra également aux populations de pouvoir évacuer plus rapidement leur produits agricoles vers les centres de commercialisation.

## PSGouv 2019-2020

Les travaux concernent :  
**Le débroussement**



## Le reprofilage des voies



# PSGouv 2019-2020

## Le rechargement des voies



## La réalisation d'ouvrages hydrauliques

Il est également prévu la construction de plus de **1 000** ouvrages hydrauliques sur les routes en terre afin d'éviter les coupures pendant la saison des pluies et améliorer la sécurité du franchissement des cours d'eau.



## PSGouv 2019-2020

### III- MISE EN ŒUVRE DU PER 2018 – VOLET ROUTES EN TERRE

Le programme d'entretien routier 2018, en cours d'exécution, prévoit le traitement de plus de **35 000 km** de routes en terre sur toute l'étendue du territoire ; soit environ **52%** des 75 163 km du réseau en terre.

Les travaux seront financés par le Fonds d'Entretien Routier (FER).

Le PER 2018 a mobilisé 138 PME locales pour la réalisation des travaux.



## PSGouv 2019-2020

### III- MISE EN ŒUVRE DU PER 2018 – VOLET ROUTES EN TERRE

Après les différentes étapes de la passation des marchés, le PER 2018 est rentré dans sa phase active en décembre 2018.

Il enregistre à ce jour un taux d'exécution physique de 20%.

Toutes les entreprises sélectionnées sont sur le terrain.

La fin du PER 2018 est programmée pour la fin mars 2019.

Le nouveau programme PER 2019, en cours de finalisation démarrera au second semestre 2019.

## PSGouv 2019-2020

### III- MISE EN ŒUVRE DU PER 2018 – VOLET ROUTES EN TERRE

La réussite de ce programme est basée sur un bon dispositif de suivi et de contrôle des travaux.

En ce qui concerne le suivi, l'Ageroute et les Directeurs Régionaux (DGIR) assureront un suivi de l'ensemble des travaux.

Le contrôle a été confié à des Bureaux d'études et de contrôle en fonction des différents lots.

Les entreprises et Bureaux d'études qui failliraient à la réalisation de leurs missions seront sanctionnés.



# III- LE PROGRAMME ROUTIER 2016 – 2020 / VOLET ROUTES REVETUES



### LE GRAND ABIDJAN

En vue d'améliorer les conditions de circulation à Abidjan, il est prévu :

- **Construction de l'échangeur de l'amitié Ivoir - Japonaise / 40% / Octobre 2019 ;**
- **Réhabilitation du pont Félix Houphouët Boigny / 25% / Mai 2020 ;**
- **Construction du 4ème pont :** Réduction du temps de parcours entre le Plateau et Yopougon, de 1h à 10 minutes ;
- **Construction du pont de Cocody :** Réduction de l'engorgement sur le Boulevard Lagunaire.



LE GRAND ABIDJAN

- L'Aménagement de l'autoroute de contournement Y4 :
  - **Section 1** : Boulevard Mitterrand – Route d'Anyama (24,4 km),
  - **Section 2** : Route d'Anyama – Pk 24 de l'autoroute du nord (12 km),
  - **Section 3** : Pk 24 – Songon (16 km)



LE GRAND ABIDJAN

- Boulevard Latrille (10,5 km),
- Dédoublement de la Sorties Ouest – Autoroute – Carrefour Jacquville (19 km)
- Dédoublement de la Sortie Est (23 km) – Autoroute - Anyama ;
- la construction de trois (3) échangeurs sur le Boulevard Mitterrand et d'un échangeur à Akwaba ;
- le renforcement de voies dans le cadre du MCC (Boulevards VGE, de la Paix, du Port et la voie express de Yopougon).

## TRAVAUX REALISES EN 2017-2018

### LE GRAND ABIDJAN

Au niveau de la voirie :

- les travaux de renforcement des voies express Adjamé – Abobo et Adjamé – Yopougon ;
- l'élargissement en 2x2 voies de la voie d'entrée de Bingerville (Cité Feh Kessé – Centre des Métiers de l'Electricité)
- le renforcement des artères de la commune du Plateau
- la réhabilitation et/ou le renforcement des artères principales et secondaires des communes de Yopougon, Marcory, Port-Bouët, Treichville, Abobo, Attécoubé



## MISE EN ŒUVRE DU PND 2016 - 2020

### REHABILITATION DES ROUTES REJETUES

Le programme de réhabilitation vise à préserver le patrimoine routier revêtu qui demeure un actif stratégique pour notre pays.

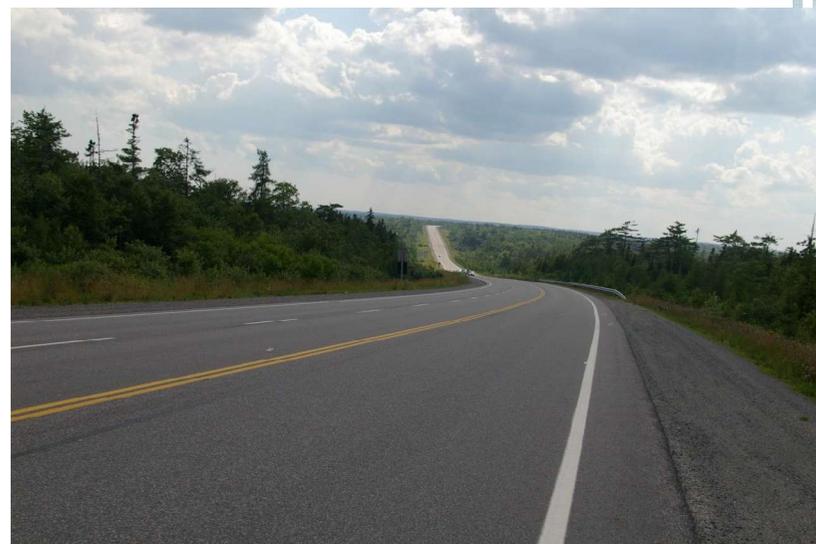
Le linéaire de routes bitumées à réhabiliter est estimé à environ 4 600 km sur la période 2016 – 2020. A ce jour, **22,45%** (1033 km) du linéaire projeté a été exécuté ou est en cours de réalisation.



## MISE EN ŒUVRE DU PND 2016 - 2020

### AMENAGEMENT ET BITUMAGE DE ROUTES NEUVES

A ce jour, sur un linéaire estimé à environ 1 500 km à réaliser à l'horizon 2020, **72%** ont été exécutés ou sont en cours d'exécution.



LES AUTOROUTES

Les travaux de prolongement de l'autoroute de Yamoussoukro à Bouaké sont en cours :

- Yakro – Tiebissou : 16% ;
- Tiebissou – Bouaké : En installation de chantier

Pour l'autoroute Grand Bassam – Samo : des négociations sont en cours avec un partenaire.



## LES MOYENS FINANCIERS

Le budget global du programme routier 2016 – 2020 s'élève à 3 557 milliards de FCFA.



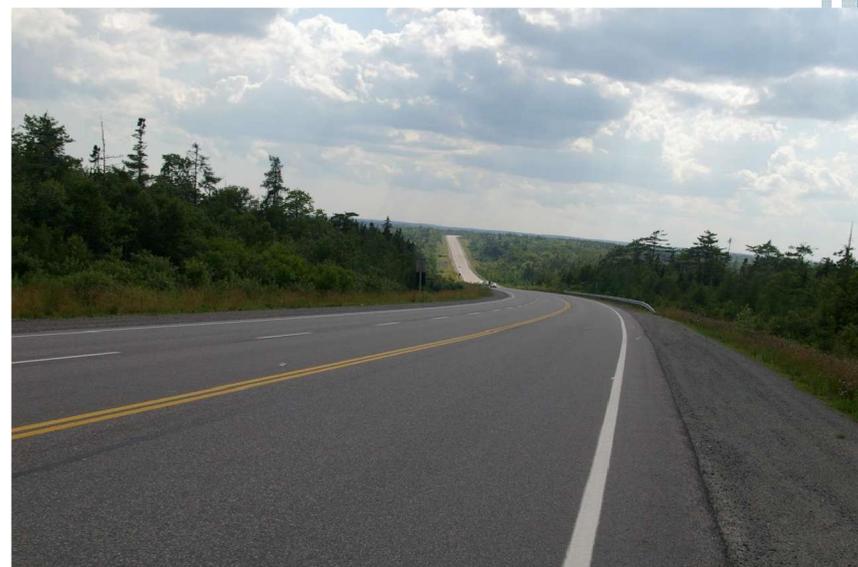
## CONCLUSION

En vue d'apporter une solution au problème de la cherté de la vie par l'amélioration des conditions de déplacement des populations et la facilitation de l'accès des produits agricoles aux centres de commercialisation, le gouvernement a décidé, à travers le PS Gouv, de réhabiliter en moyenne 40 000 km de routes en terre et pistes rurales par an sur la période 2019 – 2020.

Ces travaux qui seront financés par le Fonds d'Entretien routier permettront à terme de rendre l'ensemble du réseau de routes en terre praticables en toute saison pour le bonheur des populations.



**MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION**



**L'Etat travaille pour vous**