

La dégradation du réseau routier de la Côte d'Ivoire : causes et conséquences de 1980 à 1998

Abé Abé Laurent,
Doctorant en Histoire économique et Sociale,
Université Félix Houphouët Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire
sanhoukro1@gmail.com

Résumé

La politique de développement du réseau routier initiée en Côte d'Ivoire depuis 1960 a été une réussite dans la mesure où il y eut de nombreuses routes construites. Cependant, les réformes engagées en vue de maintenir ces routes en bon état n'ont pas donné des résultats escomptés. Elles ont tout au contraire précipité leur dégradation. Les conséquences de cette situation ont été coûteuses pour l'État. Elles se sont traduites par la perturbation du système de production, le ralentissement de l'activité économique, la dégradation des conditions de vie des populations. La Banque mondiale en a profité pour imposer sa vision et accroître la dépendance du pays à son aide.

Mots clés : Côte d'Ivoire – Dégradation – Conséquences – État – Réseau - Routier.

Abstract:

The road network development policy initiated in Côte d'Ivoire since 1960 has been a success in that there have been many roads built. However, the reforms undertaken to maintain these roads in good condition have not yielded the expected results. On the contrary, they have precipitated their degradation. The consequences of this situation have been costly for the state. They have resulted in the disruption of the production system, the slowing down of economic activity, the deterioration of the living conditions of the populations. The World Bank has been able to seize the opportunity to impose its vision and increase the country's dependence on it.

Keywords: Ivory Coast – Degradation – Consequences – State – Network - Road.



Introduction

Située en Afrique occidentale entre la 4^{ème} et la 10^{ème} latitude Nord, la Côte d'Ivoire est limitée au nord par le Mali et le Burkina Faso, à l'ouest par la Guinée et le Libéria, à l'est par le Ghana et au sud par le golfe de Guinée. Avec une superficie de 322 463 kilomètres carrés, les conditions climatiques, pédologiques et la diversité du milieu physique conditionnaient l'exploitation des produits naturels et le développement des produits industriels. Cela en fait un territoire un réservoir de matières premières pour l'ancienne puissance colonisatrice qu'était la France. À cet effet, dans le cadre de l'exploitation économique de ce territoire, la France conçut un plan de développement économique et social au sein duquel fut élaboré un plan routier. Les routes créées et entretenues dans le cadre de ce plan avaient pour vocation d'évacuer rapidement les produits agricoles et forestiers de l'intérieur vers la côte. C'est dans cette optique que l'administration coloniale avait fait de la construction et de l'amélioration du réseau routier une des priorités pour l'exploitation des ressources de la colonie de Côte d'Ivoire jusqu'à l'indépendance en 1960. Cela explique qu'au lendemain de l'indépendance, au regard de l'importance du réseau routier dans la mise en place d'une politique adéquate de développement du nouvel État, les nouveaux dirigeants politiques aient fait de la création des routes un axe majeur dans leurs actions de développement.

C'est fort de ce constat que pour le président Félix Houphouët Boigny tout développement économique et social devait de prime abord être précédé par le développement des routes. Cette vision politique a permis au jeune État de connaître une croissance économique remarquable au cours des deux premières décennies après les indépendances (1960-1980). Cette période qualifiée de miracle économique fut marquée par la hausse consécutive des

prix des principales matières premières agricoles (café-cacao, palmier à huile, hévéa, banane), forestières (bois). Ce qui permit une énorme entrée de devises dans les caisses de l'État. Il s'en est suivi l'installation et le développement d'un tissu industriel en partie grâce au développement du réseau routier. Cependant, à partir des années 1980, l'état des lieux du réseau routier ivoirien était préoccupant pour les autorités politiques et même pour les populations, soit à cause de son état dégradant, soit à cause de la politique adoptée pour son amélioration. Le réseau routier ivoirien est apparu ces vingt dernières années comme une infrastructure qui, non seulement n'a bénéficié d'aucune attention dans l'élaboration des politiques de développement, mais aussi, et surtout une infrastructure en perpétuelle dégradation. Partant de ce fait, quelles ont été les causes et les conséquences de la dégradation du réseau routier ivoirien de 1980 à 1998 ?

Cette étude devait nous permettre de répondre à deux principaux objectifs à savoir : présenter d'abord la situation du réseau routier en 1980 et son évolution de 1980 à 1998 par la suite, évoquer les causes de la dégradation du réseau routier et enfin montrer les conséquences socioéconomiques qui en ont découlées. Aussi a-t-elle été réalisée grâce au recueil des sources imprimées produites par certaines structures en charge du réseau routier et de certains cabinets de consulting intervenant dans le domaine. Ces documents traitent de la mise en place de la nouvelle politique routière après les réformes des années 1980, les principales raisons du mauvais état du réseau routier. En outre, nous avons utilisé un mémoire de fin de cycle et une thèse sur les routes et le transport routier en Côte d'Ivoire. Des articles de revues sur la situation du réseau routier nous ont été très utiles. Ils nous ont permis de comprendre les difficultés rencontrées par le secteur routier, les solutions proposées et leurs conséquences pour le réseau routier. Des tableaux et un graphique ont été réalisés pour analyser et montrer l'évolution de la dégradation du réseau routier ivoirien. Cette méthode nous a permis d'inventorier en premier lieu les causes réelles de la dégradation du réseau routier

ivoirien, ensuite montrer l'impact de celle-ci sur le processus de développement économique, social et culturel de la Côte d'Ivoire de 1980 à 1998. À partir de là, nous avons pu montrer comment le mauvais état de ce réseau a contribué à freiner la croissance des activités liées au développement et à l'amélioration du réseau routier.

1. La situation du réseau routier en 1980 et son évolution de 1980 à 1998

Il s'agira de présenter la situation du réseau routier à partir de la deuxième décennie après les indépendances. Ensuite, montrer son évolution de 1980 jusqu'en 1998.

1.1. La situation du réseau routier ivoirien en 1980

Par rapport en 1960, le réseau routier ivoirien a connu une véritable progression jusqu'en 1980. En effet, en 1960, la Côte d'Ivoire disposait de «25 700 kilomètres, dont 15 000 kilomètres de routes en terre et pistes, 10 000 kilomètres de routes secondaires en terre, 700 kilomètres de routes principales bitumées» (L. E. Settié, 1977, p. 30). Les pistes rurales en grand nombre répondaient aux besoins de déserte et de collecte des produits agricoles et naturels.

Quant aux routes secondaires en terre plus praticables en saison sèche, elles reliaient les centres secondaires et présentaient un intérêt économique pour le pays. Les 700 km de routes principales bitumées partaient tous d'Abidjan vers les principaux centres urbains du pays à savoir : Abidjan-Impérial Bassam, Abidjan-Bingerville, Abidjan-N'Douci-Yamoussoukro, Abidjan-N'Douci-Divo et Abidjan-Adzopé-Abengourou. Ce réseau peu amélioré représentait «0,798 km de route au km² tandis qu'il y avait 0,008 km de route par l'habitant» (L. E. Settié, 1977, p. 30). Bien qu'ayant fait l'objet de quelques améliorations (rectification du tracé sinueux, construction d'ouvrage de franchissement) à l'époque coloniale, le réseau routier était dans l'ensemble constitué de pistes rurales et de routes en terre plus ou moins praticables

en saison de pluie comme en saison sèche. Leur finalité était la collecte, l'évacuation de la production agricole, naturelle et la distribution des produits importés. On peut également retenir que ce réseau demeurait insuffisant et inadapté au regard de la nouvelle politique de développement économique et socioculturelle voulue par les nouveaux dépositaires de l'autorité publique nationale.

En outre, l'une des principales faiblesses du réseau routier hérité de la colonisation a été sa forte concentration dans les régions à fortes potentialités agricoles et naturelles au détriment des régions à faibles potentialités économiques. C'est ainsi que durant les deux premières décennies de l'indépendance, l'État de Côte d'Ivoire avait consenti d'énormes efforts pour le développement du réseau routier. Cependant, en 1980, pour des raisons de crise économique, l'État ivoirien a rencontré d'énormes difficultés pour investir dans l'accroissement du réseau routier. Néanmoins, à cette date, sur l'ensemble du territoire ivoirien, il y avait au total «45 400 kilomètres de routes» (M. Ménin, 2010, p. 111), soit une progression de 76,65 % (3,83 % par an). Les routes revêtues avaient atteint «3 100 kilomètres.» Pour ce qui était des routes non revêtues et praticables toute l'année, le pays disposait de 10 300 kilomètres. Les pistes rurales atteignaient 32 000 kilomètres, soit plus du double de 1960 qui étaient de «15 000 kilomètres» (L.E. Settié, 1977, p. 30). Cette évolution résultait de la politique de développement routier menée pendant les deux premières décennies après les indépendances. Pour répondre aux énormes besoins en routes, l'État avait axé sa politique sur le rééquilibrage des régions du pays en réseau routier dense et diversifié. Ce qui a permis aux régions du nord et du sud-ouest de bénéficier d'un vaste programme d'ouverture de voie pour soutenir la politique de développement et de diversification agricole. Celle-ci a d'ailleurs permis le maillage de ces régions en routes revêtues et en routes de terre en fonction de leurs potentialités et des programmes de développement agricole qui leur étaient dédiés. Toutefois, ce réseau routier qui restait inégalement réparti et

beaucoup plus développé dans la moitié sud du pays a tout de même contribué à la réalisation de l'équilibre régional entre l'Est et l'Ouest forestiers, mais surtout d'assurer convenablement la mise en valeur des potentialités des différentes régions du pays. En somme, même si à partir des années 1980, la politique de développement mise en œuvre par la Côte d'Ivoire avait été perturbée par la crise économique et financière, le maillage de l'ensemble du territoire par un réseau routier moderne et viable s'est poursuivi grâce à l'aide des partenaires au développement.

2. Évolution du réseau routier de la Côte d'Ivoire de 1980 à 1998

L'objectif de la Côte d'Ivoire était de désenclaver toutes les régions en créant des pôles de développement afin de réduire les disparités régionales et d'arriver à un renforcement de l'unité nationale. Ne disposant plus suffisamment de ressources financières pour l'atteinte de ses objectifs en matière de développement routier, l'État accompagné par des partenaires au développement a poursuivi sa politique de renforcement du maillage du territoire en routes bitumées. Ainsi, de 1980 à 1998, le réseau routier a bénéficié du soutien financier du Groupe de la Banque mondiale, de la Banque Africaine de Développement, du Fonds Européen de Développement et des pays amis. Cet appui financier dont a bénéficié la Côte d'Ivoire dans le cadre des Prêts Sectoriels Routiers (PSR) a permis d'améliorer l'état des routes. Cette période vit s'opérer une véritable mutation principalement au niveau du maillage du pays en routes bitumées. Elle vit le bitumage de « 2 400 kilomètres de routes » (M. Ménin, 2010, p. 109). Le tableau n° 1 de la page n° 6 donne l'itinéraire des routes dont le bitumage fut achevé au cours de cette période.

Lorsqu'on analyse le tableau 1 (cf. p. 220), la remarque est que les itinéraires concernant les routes bitumées ont été diversifiés. En effet, si en 1960 au moment de l'indépendance, les routes bitumées étaient concentrées dans le quart Sud du pays, force est de reconnaître qu'avec les moyens dégagés par l'État de Côte

Désignation des itinéraires	Longueur en kilomètre
Bouaffé - Zuénoula	33 km
Abengourou - Niablé	31 km
Bondoukou - Bouna	167 km
Divo - Oumé	77 km
Man-Danané	73 km
Danané - Zouanhoumien	46 km
Katiola - Dabakala	88 km
Séguéla - Kani	52 km
Kanawolo - Korhogo	85 km
Ferkessedougou - Ouangolo	46 km
Ouangolo - Frontière Mali	95 km
Ouangolo - Frontière Burkina	35 km
Katégué - Boundiali	69 km
Issia – Daloa – Vavoua - Séguéla	178 km
Cotière Dabou – Grand – Lahou – Fresco – Sassandra - San-Pedro - Tabou	389 km
Alépé - N'zikro	34 km

(Source : M. MENIN, 201, p.109).

Tabl. 1. Les routes bitumées et leur longueur de 1980 à 1998.

ANNÉE	1980	1985	1990	1998
Routes bitumées	3 100	4 000	6 000	6 500
Routes non revêtues	10 300	10 300	11 000	9 000
Pistes	32 000	36 300	51 000	66 500
Total	45 400	50600	68 000	81 000

(Source : M. MÉNIN, 2010, p. 111; A. de DUBRESSON, 1989, p.273).

Tabl. 2. Évolution (en km) du réseau routier ivoirien de 1980 à 1998.

d'Ivoire et les partenaires au développement par l'intermédiaire du Prêt Sectoriel n° 2 (PSR2), l'orientation de ces routes a grandement changée. Chaque région de la Côte d'Ivoire a bénéficié d'un bout de bitume en ce qui concerne son réseau routier. C'est dans cette optique que les régions comme l'Ouest, le Nord-Est et le Sud-Ouest qui étaient pauvres en routes bitumées ont vu leur situation s'améliorer considérablement. Cela s'explique du fait qu'avec la politique de rééquilibrage économique des régions, il revenait à l'Etat de précéder les actions par la reconstruction des routes viables dans les différents pôles économiques. Cette politique d'envergure a permis à l'ensemble des préfectures et certaines sous-préfectures de connaître le bitumage des axes qui les reliaient. Partant de ce fait, malgré les difficultés économiques et financières commencées au début des années 1980, un effort substantiel a été consenti pour accroître le kilométrage des routes bitumées en Côte d'Ivoire. Le tableau n° 2 présente l'évolution du réseau routier de 1980 à 1998.

À l'observation du tableau 1 (cf. p. 220), nous remarquons que le réseau routier a connu une évolution progressive de 1980 à 1998. Cette progression est particulièrement remarquable pour les pistes qui passent de 32 000 kilomètres en 1980 à 36 300 kilomètres en 1985; à 51 000 kilomètres en 1990 pour atteindre 66 500 kilomètres en 1998, soit une progression de 107,81 % durant toute cette période ou 5,98 % par an ; et cela malgré les difficultés économiques que connaissait la Côte d'Ivoire. Il en a été de même des routes non revêtues, bien qu'ayant connu une forte baisse à partir de 1990 pour se situer à 9 000 kilomètres contre 10 300 en 1980. La baisse s'explique par les effets négatifs de la crise économique et financière débutée en 1980. La réduction du financement des investissements par l'Etat a été plus ressentie au niveau du secteur routier, surtout pour le reprofilage et de l'entretien des routes de terre. L'évolution des routes revêtues a été plus perceptible au cours de cette période. Poursuivant sa politique de renforcement du maillage des routes bitumées, l'État ivoirien, appuyé par les partenaires au développement, a

focalisé ses efforts sur la construction de routes bitumées Nord-Sud, Est-Ouest et des axes transversaux permettant de relier les différentes villes du pays entre elles à partir de Toumodi, Yamoussoukro, Bouaké, Korhogo.

Ainsi, sur la base d'une analyse approfondie des besoins à satisfaire dans le secteur des transports en Côte d'Ivoire, les autorités ont, au cours de cette période (1980-1998), privilégié le désenclavement des régions isolées par l'aménagement et l'équipement du territoire en route de qualité. Ils avaient alors mis l'accent sur la construction des routes bitumées. Néanmoins, comparée aux deux autres catégories de routes, leur évolution a été lente. La construction des routes bitumées devrait permettre de relier les différents pôles économiques du pays et les préfectures entre elles, c'est dans cette optique que, dans le cadre d'un aménagement plus homogène de l'espace ivoirien, l'État a orienté ses efforts à la construction de nouvelles routes en direction des grandes villes de l'intérieur. Cette nouvelle stratégie de développement routier a visé d'une part, à mieux répartir les routes bitumées, les pistes rurales et d'autre part, à assurer un meilleur maillage du territoire. Cette politique routière a indûment contribué au développement régional à travers la création de pôles nationaux de développement organisés autour de certaines grandes villes comme : Abidjan, Bouaké, Korhogo, San-Pedro, Daloa, Gagnoa. Ce choix stratégique a donné une nouvelle dynamique au réseau routier ivoirien. Ainsi, il a été un des éléments essentiels de la réussite de la politique de développement économique, social et culturel du pays. Cependant, à partir des années 1980 ce réseau a connu de nombreuses difficultés qui ont accéléré sa dégradation.

2. Les causes de la dégradation du réseau routier de la Côte d'Ivoire de 1980 à 1998

La dégradation du réseau routier ivoirien a plusieurs causes. Les plus importantes sont liées aux problèmes financiers et organisationnels.

2.1. Les problèmes financiers

Du fait de sa situation de pays en voie de développement, la Côte d'Ivoire ne disposait d'aucune autre source de revenus à part celle constituée de la vente de quelques matières premières agricoles. Cela exposait son économie à la chute des cours mondiaux des principaux produits agricoles (café, cacao) et à l'environnement financier international. Longtemps voilées par l'arrivée massive des capitaux étrangers et la forte montée des cours des matières premières agricoles (café-cacao); les deux crises pétrolières (1973-1979) ont mis à nu les faiblesses de l'économie ivoirienne. Cela a freiné considérablement l'ardeur des autorités. Ainsi, le manque de liquidité a réduit de ce fait la capacité de financement des programmes routiers. Notons que, depuis l'accession à l'indépendance en 1960, l'État était le principal acteur du développement. Il finançait la presque totalité des investissements publics. Cependant, n'ayant pas su diversifier ses sources de revenus, les fluctuations subies par les cours des matières premières agricoles et la forte augmentation du taux d'intérêt de la dette extérieure à cause de la montée du dollar ont provoqué un déséquilibre financier en Côte d'Ivoire. Pour faire face à ces difficultés, l'État a été contraint de réduire considérablement son budget d'investissement. Cela a inéluctablement pesé sur le budget alloué au secteur routier. Comme le dit bien Louis Edouard Settié, c'est à partir des difficultés économiques et financières, «que l'Etat a révisé sa position au niveau de ses interventions dans le processus de développement, il y sera contraint par les difficultés économiques et également par la crise financière» (1977, p. 180). Il convient de rappeler, par ailleurs, qu'une des raisons du retrait de l'État dans la politique de modernisation et d'entretien a été les effets néfastes des mesures d'ajustement structurel. La politique d'austérité impulsée par les bailleurs de fonds (FMI, Banque Mondiale) a réduit fortement la propension à investir. De ce fait, la baisse effective de son budget de financement et d'investissement a entraîné la réduction des montants alloués au secteur routier

en général et au fonds alloué à l'entretien routier en particulier. Ainsi, de «200 milliards de FCFA en 1970» (B. H. Gooré, 2005, p. 2), le budget de l'entretien routier est passé à «10 976 milliards FCFA en 1985, à 10 038 milliards FCFA en 1990, à 16,85 milliards FCFA en 1995, puis a atteint 17,54 milliards en 1996 pour se situer à 23 522 milliards de FCFA en 1998» (Kouadio Kan, 2009, p. 37), soit un peu plus d'un dixième du budget de l'entretien routier en 1970. A cet effet, l'entretien des routes, élément fondamental de la politique de développement routier a échappé aux autorités dans leur élan de construire des routes de qualité. Cette volonté délibérée de réduire le financement de l'entretien du réseau existant au profit de la construction de nouvelles routes a fortement diminué la qualité de service du réseau routier. Ainsi, pour maintenir le réseau routier en bon état, l'État entreprit en 1980, puis, en 1994 et en 1998, des réformes au niveau de la politique d'entretien routier et la mise en place d'une nouvelle politique d'entretien routier. Les résultats non satisfaisants de l'augmentation du budget de 1995 à 1996, dont la première manifestation a été la dégradation généralisée des infrastructures routières,

l'administration fut amenée à mettre en place un cadre de réflexion dont les résultats avaient constitué l'ossature de la déclaration de la nouvelle politique sectorielle des transports adoptée par le gouvernement le 13 mai 1998 (M. Ménin, 2010, p. 110).

L'État a privilégié le partenariat public-privé pour maintenir l'élan dans le développement du réseau routier. Dans ce contexte, il a procédé à la réforme des structures sous tutelle étatique en charge du réseau routier d'une part, et à parachever sa politique de privatisation des travaux de construction et d'entretien routier, d'autre part. Cela a entraîné la suppression de bon nombre de structures en charge du réseau routier. L'on est passé des travaux réalisés en régie à ceux effectués par les entreprises privées constituées de PME et PMI exerçant dans le domaine. On assiste dès lors à une dégradation progressive du réseau routier à cause de l'incapacité des PME/PMI à entreprendre des travaux de qualité, de la non-maîtrise par les acteurs des aspects de la

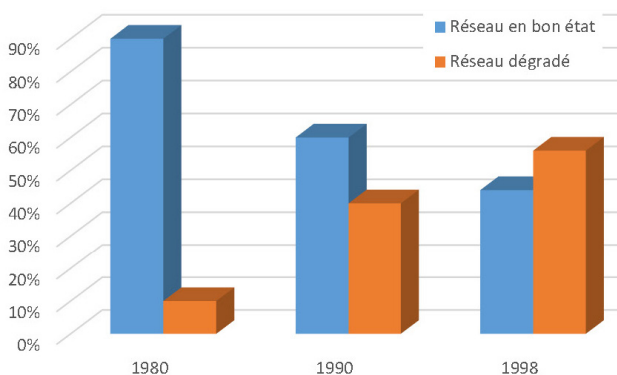
nouvelle politique routière et surtout de la mauvaise organisation de ces acteurs.

2.2. Les causes organisationnelles

Alors que les premières causes de la dégradation étaient liées aux problèmes d'ordre économique et financier, les causes organisationnelles provenaient en partie de la politique adoptée et aux pratiques des autorités, des acteurs du domaine et à l'attitude des usagers. Les réformes engagées par les autorités ivoiriennes sous l'impulsion de la Banque Mondiale ont constitué les causes immédiates de la dégradation des routes ivoiriennes. Le désengagement progressif de l'État dans le cadre de la mise en œuvre des Prêts Sectoriel Routier de 1981 à 1989, puis du Programme d'Ajustement et d'Investissement du Secteur des Transports en Côte d'Ivoire (CI-PAST) en 1998, n'a pas permis d'élaborer et de mettre en œuvre une politique efficace relative à la planification, au financement, à la construction et à l'entretien du réseau routier en particulier les pistes rurales. Autrement dit, le manque de définition des responsabilités des différents intervenants en matière de construction, d'utilisation des fonds alloués à l'entretien des routes a contribué à accélérer la dégradation de l'état des routes ivoiriennes. En outre, le manque d'inventaire de l'état du réseau routier et la disparition de la surveillance de proximité n'ont pas permis aux gestionnaires d'orienter leurs actions vers l'entretien de point à temps sur les routes dont le trafic était plus intense. Ce qui a créé au fil du temps une crise plus grave de la viabilité des routes ivoiriennes au cours de la période concernée. La nouvelle politique adoptée au cours de la période de 1995 à 1998 avait montré les insuffisances de la politique de gestion de l'entretien routier par le privé. Certes, il n'était pas possible de reprofiler, d'améliorer ou même de refaire l'ensemble du réseau en état de dégradation, mais l'on aurait pu orienter l'entretien sur les grands axes routiers et les routes de desserte locale si les programmations, les passations

et les gestions des marchés avaient été maîtrisées et gérées partiellement par les nouveaux acteurs du domaine routier.

De ces manquements, il est apparu que les travaux réalisés par les PME/PMI ne furent guère de qualité. Cela à cause du manque de personnels qualifiés, du déficit de certains matériels pour l'exécution de certains travaux et surtout du manque de formation et d'assistance à ces PME/PMI. Cette incapacité s'est traduite par la dégradation progressive du réseau routier ivoirien comme l'indique le graphique 1 (ci-dessous).



(Source : K. KOUADIO, 2009, p. 49).

Graph. 1. Évolution de la dégradation du réseau routier de 1980 à 1998 (en pourcentage)

Au regard des données du graphique 1, il ressort que la dégradation du réseau routier s'est accrue rapidement au fil des années. En effet, à environ 10 % du réseau routier en 1980, l'état des routes dégradées s'est considérablement accru à partir des années 1990 pour avoisiner les 50 % du réseau national. Cette dégradation progressive est la résultante des conséquences de la crise économique et financière qu'a connue le pays à cette période. Mais aussi à cause du manque de politiques coordonnées en matière de construction. Les ingénieurs ne prévoyaient pas l'entretien

ultérieur d'une route en construction. Par contre, avec la politique de bitumage des grands axes routiers initiée pendant le boom économique de 1970, les autorités se sont efforcées à maintenir le réseau routier dans de meilleures conditions d'utilisation tout au long des années 1970, ce qui nous donnait 90 % de réseau en bon état en 1980. Malheureusement, en 1990, l'on s'est pratiquement retrouvé avec un linéaire important de routes en mauvais état avec 40 % contre 60 % de routes en bon état. Cette situation s'est poursuivie jusqu'en 1996, malgré quelques efforts fournis par l'Etat et les partenaires au développement dans le cadre des différents programmes sectoriels routiers (PSR1, PSR2). Cette situation était liée à la mauvaise orientation de fonds alloués à l'entretien des routes en particulier les routes en terre. Il importe de noter qu'à cette période, le réseau de routes non revêtues n'était plus pris en compte dans les projets d'entretien routier. Ainsi, bien qu'il constitue la voie d'accès aux populations rurales y compris celles les plus isolées pour l'écoulement de leur production agricole, cette catégorie de route a été plongée dans un état de dégradation très avancé. Ainsi, sur

5779 km de route en terre qui devaient bénéficier d'un programme de reprofilage de 1986 à 1990, 606 km seulement ont bénéficié de ce programme, soit 10,48 % du réseau. Ce linéaire de routes en terre reprofilé a baissé pour se situer à 200 km en 1996 (KAOU-DIO Kan, 2009, p. 49),

soit une baisse de 3,46 %. En définitive, le Programme d'Ajustement Secteur Transport Volet-route qui était censé redonner un nouveau souffle au réseau routier surtout les routes en terre « n'a pas donné des résultats escomptés en termes d'amélioration de l'état de la surface de roulement des routes ivoiriennes » (A. K. Brou, 2017, p. 180). En effet,

la politique de reprofilage adoptée à partir de 1996 qui devait permettre de remettre en état 14800 kilomètres de route en terre n'a donné comme résultat que 110 kilomètres de route en terre effectivement reprofilés (A. K. Brou, 2017, p. 180),

soit 0,74 % du réseau total. C'est dire que les réformes engagées par les autorités ivoiriennes avec le soutien des partenaires au développement n'ont pas répondu aux besoins des populations, mais ont contribué plutôt à accélérer la dégradation avancée d'un important kilométrage de route en terre et certaines routes de liaison économique comme «la côtière dont les sections les plus jeunes, Irobo-Grand-Lahou-Fresco-Sassandra, construites en 1991-1992, est presque impraticable» (M. Ménon, 2010, p. 116). Cette situation était due non seulement à l'incapacité des ingénieurs à apprécier l'aptitude d'un sol à supporter ou non les charges qu'il s'agisse du terrain naturel ou des matériaux constituant les différentes couches d'un corps de chaussée et à la réalisation des structures sous-dimensionnées malgré la lourdeur du trafic rencontrée dans cette zone fortement humide. À ces facteurs s'ajoute le non-respect de la charge à essieu. À ce titre, la charge autorisée sur essieu par les lois ivoiriennes qui était de 15 tonnes de charge utile était largement dépassée par les automobilistes; cela à cause de l'insuffisance des postes de pesée sur les grands axes routiers pour limiter la surcharge des camions, mais surtout en partie à cause du laxisme des forces de l'ordre chargées de la sécurité et du contrôle routier. Il a été de même de l'occupation anarchique des emprises de certaines de nos routes par les commerçants, mais aussi du déversement des déchets ménagers sur la surface de la chaussée. Les conséquences immédiates de cette situation ont été beaucoup plus perceptibles au niveau économique et social.

3. Les conséquences de la dégradation du réseau routier de Côte d'Ivoire de 1980 à 1998

3.1. Au niveau économique

À ce niveau, les pertes ont été énormes. Avec une économie basée essentiellement sur l'agriculture, notre croissance économique était fortement conditionnée par l'état de nos routes. À cet effet, la dégradation continue de celles-ci a occasionné

immanquablement l'installation de l'autarcie et l'asphyxie. Ce qui n'a pas permis à la Côte d'Ivoire de maintenir à la longue les conditions de la croissance. La dégradation du réseau routier a contribué à augmenter les coûts de la production et a incidemment réduit la productivité. Cette situation a entraîné le blocage de la création de marchés, réduit la capacité à consommer des populations. Elle a, en outre, paralysé durement l'activité commerciale. L'augmentation du coût d'exploitation des véhicules de transport, du transport des voyageurs et des marchandises du fait du mauvais état des routes a constitué le souci permanent de beaucoup de commerçants, transporteurs et paysans.

D'une manière générale, le mauvais état des routes ivoiriennes a empêché l'acheminement optimal des produits vivriers sur les marchés locaux provoquant leur périssabilité dans les campagnes. L'état de dégradation des routes a considérablement accru les prix des denrées alimentaires sur les marchés locaux. À cela se sont ajoutées les difficultés d'approvisionnement des zones rurales en produits de première nécessité (sel, savon, pétrole, médicament, etc.) Cela a d'ailleurs freiné le développement du commerce local et accéléré par ricochet le développement des importations de produits alimentaires. L'une des conséquences de celle-ci, c'est le déficit permanent des balances des paiements de la Côte d'Ivoire. Celui-ci a entraîné à son tour une baisse progressive des investissements, l'effondrement dans la plupart des cas, de la production, le ralentissement de l'ensemble des activités économiques. La baisse de la qualité de service du réseau routier, l'engorgement des voies principales à la circulation urbaine et interurbaine et la formation des goulots d'étranglement dans les grandes villes (Abidjan, Bouaké,...) en découlent automatiquement. Elle a aussi impacté négativement la vie des populations.

3. 2. Au niveau social

Toutes les catégories sociales ont été touchées par la dégradation du réseau routier, mais les plus durement frappés

ont été les ruraux. Constituant la voie d'accès aux équipements sociaux collectifs (dispensaires, hôpitaux, écoles), la dégradation du réseau routier en général et des pistes rurales en particulier ont provoqué l'isolement de ces populations. En outre, les difficultés d'évacuation des produits agricoles sur les marchés locaux et les ports d'exportation a considérablement réduit le revenu des populations rurales. Par effet d'entraînement, la misère et la désolation se sont immanquablement installées dans ces zones et ont provoqué à l'occasion l'exode des plus jeunes vers les villes. À cela s'est ajoutée la méconnaissance des valeurs socio-culturelles des différents peuples de la Côte d'Ivoire. La dégradation du réseau routier et la baisse de la qualité de service des transports routiers ont en partie contribué rapidement à détériorer les conditions de vie des populations rurales. Ces populations étaient parfois coupées du reste du pays. Ainsi, la situation du très mauvais état des routes en terre en particulier est apparu comme un indicateur important de la pauvreté et de la misère dans lesquelles vivent les ivoiriens depuis 1980.

Cela du fait que

les producteurs ne bénéficient pas facilement de prix rémunérateurs pour leurs produits et les ménages des villes ne bénéficient pas non plus de prix abordables pour les denrées agricoles cultivées dans le pays (M. Ménon, 2010, p. 120).

Ceci a suscité, à partir de 1990, le mécontentement d'une frange de la population (fonctionnaire, travailleurs journaliers, étudiants, etc.) contre la classe dirigeante. L'une des conséquences de celle-ci, c'est l'accroissement des accidents de la route. La formation de tôles ondulée et l'accroissement des nids de poule sur les grands axes de circulation routière ont occasionné de nombreux accidents sur les routes ivoiriennes. Ainsi, de

9 070 accidents avec 2 507 blessés et 68 morts en 1976, l'on est passé à 31 000 accidents de circulation routière en 1998 causant 221 tués, 1 539 blessés graves dont 220 handicapés à vie, 1 319 autres blessés graves et 3 889 blessés hospitalisés (F. Duprez, 2002),

soit une croissance de 241,78 % les 22 ans. Cette situation s'expliquait par le non-respect du code de la route, du refus et de la pratique de la vitesse de certains automobilistes sur un réseau routier en très mauvais état. Mais aussi au non-respect de la législation et de la réglementation du transport des voyageurs et de marchandises sur ce réseau en pleine dégradation. C'est dire qu'en dépit des efforts consentis par les autorités pour prévenir et réduire les accidents de la route, la dégradation de l'état du réseau routier amorcé au début des années 1980 n'a pas permis de garantir aux usagers le maximum de sécurité et de confort sur les routes ivoiriennes. Au regard de ce qui précède, nous retenons que, la dégradation du réseau routier à partir des années 1980 a été une des principales causes du ralentissement de la politique de développement initiée par les nouvelles autorités depuis les indépendances, mais aussi et surtout l'un des facteurs de l'accroissement de la pauvreté dans ce pays. À cet effet, le manque d'entretien des routes nouvellement créées dans le cadre de la lutte contre les disparités régionales n'a pas permis de maintenir l'équilibre réalisé entre l'Est et l'Ouest forestier, mais aussi et surtout d'assurer une meilleure jonction entre les différentes régions du pays.

Conclusion

La politique de développement routier initiée par les autorités ivoiriennes depuis les indépendances a permis de créer de nombreuses routes du nord au sud, de l'est à l'ouest. Ces nouvelles routes créées et entretenues ont permis au jeune État d'amorcer un véritable développement économique et social le situant au rang des pays à revenus intermédiaires dans les années 1970. Cependant, la crise économique et financière survenue à partir des années 1980 a marqué l'arrêt de la politique de développement routier. L'on a assisté alors à la dégradation du réseau routier ivoirien. Liée aux problèmes économiques, financiers et organisationnels, la dégradation du réseau routier ivoirien a aussi eu pour cause les pratiques des autorités et

l'attitude des usagers. Cette situation a engendré la destruction des équilibres sociaux et économiques; ce qui s'est traduit par la perturbation du système de production, le ralentissement de l'activité économique, la dégradation des conditions de vie des populations et des pertes en vies humaines. Dans le même temps, la Banque Mondiale et les partenaires au développement de la Côte d'Ivoire ont profité de cette situation pour élaborer de nouvelles stratégies de construction et d'entretien routier conformément à leur vision de développement économique pour ainsi accroître la dépendance du pays à leurs aides.

Références

Sources

DUPREZ François, *Les coûts sociaux du système de transports urbains d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Centre d'Étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publics (CORTU), Lyon, S.d, S.p.

Bibliographie

BROU Alain Konan, 2017, *Les transports terrestres interurbains urbains dans l'économie ivoirienne de 1960 à 1980*, Thèse de Doctorat unique histoire économique et sociale, Université Félix Houphouët BOIGNY, Abidjan.

DUBRESSON Alain, 1989, *Villes et industries en Côte d'Ivoire pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris, Karthala.

DUPREZ François, *Les coûts sociaux du système de transports urbains d'Abidjan*, Centre d'Étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publics (CORTU), Lyon, S.d, S. p., p. 403-410.

GOORÉ BI-Hué, 2005, «Précarité des routes en Côte d'Ivoire», *Fraternité-matin*, n° 12 322, 05 décembre, p.1-3.

KOUADIO Kan, 2009, *Le réseau routier ivoirien*, Mémoire de fin de cycle à l'École Nationale d'Administration, Abidjan, septembre.

MENIN Messou, 2010, *Route de Côte d'Ivoire de 1893 à 2000*, Abidjan, Édition Kamponi.

SETTIÉ Louis Édouard, 1977, *L'État et le processus de développement en Côte d'Ivoire : 1960-1980*, Abidjan, IPNETP.

