DISTRIBUTION SPATIALE ET IMPACTS DE LA DETERIORATION DE LA VOIRIE D'INTERET COMMUNAL INDUITE DES RELATIONS PENDULAIRES ENTRE L'ESPACE PORTUAIRE DE SAN PEDRO ET LES ACTIVITES D'APPROVISIONNEMENT DE LA PRODUCTION CACAOYERE DE L'HINTERLAND.

Kouamé Ferdinand N'ZI
Université de San Pedro (Côte d'Ivoire)
nzikouame610@gmail.com

Résumé :

Une analyse critique relative à la répartition spatiale de la détérioration de la voirie d'intérêt communal, induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire de San Pedro et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère a été l'objet de cette étude. Il s'agit non seulement d'identifier et de décrire la distribution spatiale liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal, mais surtout relever ses impacts socio-économiques.
Notre démarche méthodologique prend appui sur trois axes, notamment la recherche documentaire ; la collecte de données relatives à la voirie urbaine à San Pedro et l'observation directe de terrain. L'étude relève comme résultats une spatialité des plus inquiétantes afférente à la détérioration de la voirie communale due principalement au transit de camions poids lourds utilisés pour l'acheminement de la production cacaoyère au port de San Pedro. Les nécessaires travaux urbanistiques à la lumière des différents projets initiés par l'Etat ivoirien aux fins de mettre à niveau l'espace viaire, sont les réponses aux difficultés de mobilité des personnes et des biens sur l'espace communal de San Pedro.
Mots clés : *Distribution ; détérioration ; voirie ; espace portuaire ; approvisionnement.*

Abstract :

The purpose of this study was to conduct a critical analysis of the spatial distribution of the deterioration of roads of communal interest resulting from commuting between the port area of San Pedro and cocoa production supply

activities. The aim was not only to identify and describe the spatial distribution associated with the deterioration of roads of communal interest, but above all to identify their socio-economic impacts. Our methodological approach is based on three axes, namely documentary research, the collection of data relating to urban roads in San Pedro and direct field observation. The results of the study show that the deterioration of the communal road network, mainly due to the transit of heavy goods vehicles used to transport cocoa production to the port of San Pedro, is extremely worrying. In light of the various projects initiated by the Ivorian government to upgrade the road network, the necessary urban development works were the responses to the difficulties encountered by people and goods in moving around the San Pedro municipality.
Key words: *Distribution ; deterioration ; roads; port area; supply*

Introduction

En Côte d'Ivoire, l'importance du trafic routier lié au transit de camions transportant la production cacaoyère vers l'espace portuaire de premier plan, notamment le port de San Pedro, fait de ce port en eau profonde, le premier port mondial d'exportation de fèves de cacao. En 2022, ce port a fait passer 1 094 723 tonnes de cacao, soit 29,38% des exportations (PASP, 2023). A ce sujet, les camions chargés d'assurer l'approvisionnement de la quasi-totalité de la production nationale de cacao, empruntent pour accéder au port, les principales artères issues des voies d'intérêt communal. Cette relation pendulaire liée au transit de camions poids lourds vers le port entraine une détérioration progressive de la voirie du fait des impacts sur la chaussée de la portance des essieux. Cette dégradation affecte la durabilité des voies de circulation, avec des incidences sur la mobilité des personnes et des biens.

La voirie d'intérêt communal, surtout celle menant au port de San Pedro, reste impactée au plan spatial par le transit de camions poids lourds. Ce déplacement affecte aussi bien la structure de la voirie que les activités humaines existantes.

Aussi fort de ces constats, l'on peut se demander, en quoi cette dégradation de la voirie d'intérêt communal a-t-elle des incidences sur les activités socio-économiques de la ville ?
Afin de répondre à une telle préoccupation, une étude visant à identifier et à décrire la spatialité liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal est menée. Elle permet de relever les impacts socio-économiques qui en découlent et les nécessaires travaux de mise à niveau que nécessite cette voirie urbaine, du fait du trafic lié à l'acheminement au port de San Pedro de la production nationale de fèves de cacao.

I. Matériels et méthodes

Afin d'aboutir aux résultats escomptés, notre étude n'a été possible que grâce au matériel et techniques de collecte de données utilisées, notamment un cahier pour la prise de notes lors des entretiens avec les responsables de structures en charge de la création et de la maintenance de la voirie. Aussi une observation directe de terrain et la documentation secondaire collectée, ont-elles conduit à la consolidation des acquis liés aux entretiens déjà effectués. Le choix de l'observation directe de terrain, nous a permis d'apprécier l'état de dégradation de la voirie d'intérêt communal, cela en parcourant les principaux artères et voies de circulation au sein des quartiers de la commune de San Pedro. Une collecte de la documentation secondaire relative à la voirie en milieu urbain a été réalisée auprès des représentations régionales de l'Agence de Gestion de la Route (AGEROUTE) et de la cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire.
Cependant, bien avant de situer le cadre théorique et la méthodologie utilisée, où est donc situé notre espace d'étude.

I.1. Situation géographique de l'espace d'étude

Notre étude prend en compte l'espace communal de la ville de

San Pedro, situé au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire, dans la région de San Pedro, entre la latitude 4° 44' 54'' Nord et la longitude 6° 38'10'' Ouest. Étendue sur un espace balnéaire, la commune de San Pedro est bordée dans sa partie Sud par l'océan Atlantique, au Nord par la région de la Nawa, à l'Est par ville de Sassandra et à l'Ouest par la commune de Grand Béréby (Cf. Carte situation de la zone d'étude). Elle est située à 368 km de la capitale économique, Abidjan.

Carte 1 : Situation de la zone d'étude

I .2. Matériels

Pour cette étude, il a été indispensable d'utiliser comme matériel, un cahier de prise de notes, une liste des structures à visiter et la localisation par GPS des différentes structures ayant en charge la création et la maintenance de la voirie à San Pedro.

I.3. Cadre théorique de l'étude

Notre réflexion est basée sur '' la théorie dite de formation historique des lieux et l'opération de re-constitution d'un processus formatif pouvant être porteuses d'éléments explicatifs et originaux pour une pratique urbanistique liée au temps'' (G. P. Calza, 2005). Cette approche théorique apporte des éléments factuels pouvant expliquer le processus de détérioration de la voirie d'intérêt communal induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire de San Pedro et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère de l'hinterland.

Aussi cette approche théorique se présente-t-elle comme une contribution à l'analyse des difficultés de mobilité en lien avec la détérioration de la voirie à travers le temps, sur un espace urbain tel que la commune de San Pedro.

I.3. Méthodologie de collecte de l'information

La méthode adoptée pour cette étude s'est appuyée sur la collecte de données sur notre espace d'étude, ceci à partir d'une recherche documentaire ; une collecte d'informations sur la voirie à San Pedro et l'observation directe de terrain auprès de structures dédiées à la gestion et à la maintenance de la voirie urbaine. A ce sujet, nous nous sommes rendu à la représentation régionale de l'Agence de Gestion de la Route (AGEROUTE), à la Cellule régionale de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'ivoire basée à San Pedro, et avons effectué une

collecte d'informations sur le Projet d'extension du port de San Pedro entrepris par l'entreprise China Harbour Engineering Compagny. Cette collecte de données et l'observation directe de terrain ont été réalisées d'octobre 2022 à mai 2023. Elles ont permis d'observer sur le terrain les travaux réalisés au profit de la voirie communale à San Pedro. Par ailleurs, elles nous ont aussi permis de notifier les impacts relatifs à la détérioration induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère de l'hinterland. Une analyse des points critiques de détérioration a conduit à une présentation des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie, réalisées à l'échelle communale par les structures étatiques habilitées.

II. Résultats

II.1. Port de San Pedro et mécanisme d'approvisionnement de la production cacaoyère

Le Port de San Pedro, centre névralgique de l'approvisionnement de la production nationale de cacao, est le premier port mondial d'exportation de fèves cacao. Pour la campagne écoulée (2022-2023), ce sont 838 533 tonnes de cacao qui ont été acheminées à l'extérieur du pays via le port de San Pedro. Cette production acheminée au port est tirée de l'exportation nationale totale de 1,56 million de tonnes, représentant en moyenne 54% des exportations nationales qui transitent par le par de San Pedro (Conseil national Café-Cacao, 2024).

Les perspectives de production nationale sont annoncées en hausse, soit une production nationale estimée à environ 1,7 million de tonnes. Ces prévisions restent possibles grâce à la politique nationale de prix bord champs garanti au producteur, qui est passé de mille francs CFA (1000Frs CFA) à mille cinq cents francs CFA (1500 Frs) en 2024. Il faut adjoindre à ces

mesures incitatives, le système de péréquation sur le transport bord champ-usine.

Ces prévisions optimistes amènent donc le leader mondial d'exportation du cacao, à s'organiser pour traiter les volumes annoncés en anticipant sur les entraves habituellement constatées en période de campagne café-cacao au port. Ce sont, entre autres,

« L'approvisionnement régulier, l'optimisation des quais, l'accueil des navires, la cadence de manutention, la gestion des aires de stockage, le laissez-à-quai, etc.), la disponibilité de conteneurs vides en quantité et en qualité, la question d'obstruction des voies par les flux réguliers de camions poids lourds vers le périmètre portuaire ». (Martial Detchi, 2016).

Ce sont donc des centaines de camions poids lourds qui empruntent au quotidien la voirie d'intérêt communal à San Pedro afin d'accéder à l'espace portuaire.

Il s'agissait d'acheminer au port et dans les unités industrielles, la production nationale en adoptant un mode opératoire de transport des fèves de cacao qui offre un service complet compétitif par l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique portuaire.

Au terme de la campagne nationale, la majorité de la production nationale cacaoyère (54%) a pu accéder à la plateforme portuaire en faisant usage de la voirie communale à travers le ballet incessant de camions poids lourds à fort potentiel d'essieu (Cf. Planche 2), avec une importante portance sur les voies usitées. Cette sur-utilisation de la voirie d'intérêt communal présente au fil du temps, un état de détérioration avancée, notamment sur les principales voies d'acheminent de la production cacaoyère.

Aussi constatons-nous une répartition géographique de cette détérioration de la voirie sur les principales voies menant au port. Cette réalité est ressentie par les difficultés de mobilité des différents usagers des voies à usage communal. La chaussée

présente par endroits des crevasses et des ‘’ nids de poule ‘’ jonchant les voies et qui ralentissent au quotidien le trafic routier (Cf. Planche1).
Il convient donc, de présenter cette spatialité liée à la détérioration de la voirie d’intérêt communal à San Pedro.

II.2. Spatialité liée à la détérioration de la voirie d’intérêt communal à San Pedro

Ayant à son actif près de 40 km de voies bitumées et 45 km de voies non bitumées, l’espace communal de San Pedro a bénéficié d’un excellent réseau de voirie dans les années 1970, avec à l’actif du pays une dynamique économique certaine. Cependant, après la période de récession économique des années 1980 et les crises socio politiques des années 1990 et 2002, les acquis ne présentent guère une fière allure, avec une forte proportion de voies dégradées (Cf. Planches 1 et 2), estimé à plus de 90 % de la voirie d’intérêt communal (Cf. PRI-CI : Programme d’urgence de Renaissance des infrastructures de Côte D’ivoire, 2012), ce malgré les efforts de réhabilitation entrepris par la municipalité de San Pedro.

Carte 1 : Quartiers et voirie urbaine à San Pedro

Source : Téré GOGBE et all, 2022

Planche 1 : voie dégradée à San Pedro (voie principale des gares routières au Rond-point Cité)

Source : Prise de vue Cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire ,2021

La majorité de la voirie communale reste dans son ensemble fortement dégradée. Cette spatialité de voies dégradées est principalement localisée dans les quartiers de la Cité (Cf. planche 1), de Séweké 1 à 5, de la partie Sud du quartier Bardot, du Lac et une proportion non négligeable des voies menant à l'espace portuaire de San Pedro.

La voirie non bitumées, en terre battue connait aussi un niveau de dégradation très avancé (Cf. Quartiers Séweké 1 et Bardot (Carte1). Certaines voies demeurent difficilement praticables en saison de pluie (Cf. planche 1). A ce titre, rappelons que l'espace communal de San Pedro présente la même configuration de tracés de la voirie, à l'image des villes ivoiriennes, à savoir une voie principale, issue de la centralité qui traverse toute la ville de part et d'autre, du Nord au Sud. La voirie communale à San Pedro n'échappe pas à cette réalité et présente un dédoublement de sa voirie principale, dans sa partie Est par une déviation en direction du port. Cette déviation constitue le principal itinéraire des camions poids lourds, chargés de la production cacaoyère en provenance de l'hinterland. Ils traversent dans un premier temps les quartiers de Séwéké, la zone industrielle et le quartier Cité, et ensuite atteindre la zone portuaire à l'extrême Est de la commune (Cf. Carte 1).

Cet itinéraire en direction du port reste par conséquent assez dégradé du fait de l'importance du trafic en direction de l'espace portuaire et surtout de l'impact de la portance de l'essieu des camions sur la chaussée, qui est dédiée au trafic routier en direction du port.

L'importance du volume de l'activité d'approvisionnement du port en fèves de cacao (1 094 723 tonnes de cacao, en 2022, Cf. PASP, 2023), par les camions poids lourds, en direction de la zone industrielle, ont fortement dégradé plusieurs voies de la commune, surtout en saison pluvieuse (Cf. Planche 2).

Planche 2 : Voie dégradée en direction de la zone portuaire de San Pedro

Source : Prise de vue Africa press arabic, 2022

A titre d'exemple, la principale voie en provenance du Nord de la ville est dégradée, à savoir la voie principale d'entrée de la ville, en provenance de la commune de Grand-Béréby, qui traverse la commune en côtoyant le plus grand bidonville de l'Afrique l'Ouest, notamment le quartier « Bardot ».
Cette voie secondaire attenante à la voie principale (à l'Ouest) mène au port, en se greffant à la voie principale dédoublée en direction de l'espace portuaire. L'habitat au voisinage de cette voie secondaire tend à suivre le tracé tout le long de la voie jusqu'à la voie principale (Cf. Carte 1), située dans la centralité. L'urbanisation spontanée s'y est installée au prolongement de cette voie.
Cependant, une autre voie secondaire dessert les quartiers de Séwéké et Sokouno. Elle reste relativement peu empruntée par les camions poids lourds en direction du port. Cette voie secondaire est bitumée, vue qu'elle mène au quartier résidentiel de Balmer avec ses nombreuses villas modernes et les hôtels en

bordure de mer. La plupart des voies d'accès dans les différents quartiers de la commune sont de type carrossable, donc difficilement praticables. Par contre, les voies initialement construites, ont créé un début de maillage du plus grand quartier de la commune, (Bardot), facilitant depuis les années 2012, la circulation à travers ses artères, avec un renforcement de l'accessibilité aux différentes ruelles.

Inégalement réparties dans la commune et de tailles différentes, les voies secondaires ou de desserte s'intègrent aisément dans un paysage urbain situé sur un site topographique assez accidenté. Seules les voies de desserte internes aux différents quartiers, souvent de mauvaise qualité, constituent l'essentiel de la voirie d'intérêt communal à San Pedro. La voirie communale fait donc principalement place à une voie centrale de type 2 X 2 voies, certes revêtue, mais fortement impactée par le trafic interne, parcourue par de nombreux véhicules sur l'axe central de la ville et surtout avec un ballet incessant de gros camions chargés de fèves de cacao en direction du port et des usines de torréfaction. Cette voie reste impactée par la relation pendulaire établie entre les différents quartiers et la centralité. Les voies d'accès au port restent assez dégradées par endroits (Cf. Planche 1). La voie centrale est très usitée non seulement par les camions poids lourds, venant de l'hinterland vers l'espace portuaire de la commune (Cf. planche 2), mais aussi le trafic urbain interne en direction des différents quartiers.

II-3. Travaux de réhabilitation pour la mise à niveau de la voirie d'intérêt communal à San Pedro

A ce jour, deux (2) grands projets en phase d'achèvement ont été initiés par le PRI-CI (Programme d'urgence de Renaissance des infrastructures de Côte D'ivoire), ils consistent dans un premier temps, au renforcement et au bitumage de 7,060 km de voirie urbaine pour un coût global de 5,1 milliards de F CFA. Il s'agit précisément de l'élargissement en 2 x 2 voies, l'axe principal

reliant le rond-point des gares routières au rond-point de l'Ex-CHR, du bitumage de la voie du Carrefour Thanry, atteignant le Carrefour Colas, et du bitumage des voies reliant la centralité de la commune à la zone portuaire avec un traitement des points critiques sur la route de Grand Béréby.

Le second Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) initié en juin 2012, avec un financement conjoint de la Banque Mondiale et de l'Etat de Côte d'Ivoire à hauteur de 100 milliards, a permis la première phase d'intervention dans les villes de (d') Abidjan ; Abengourou ; Bouaké; Korhogo; Sérébou-Bassawa ; Soubré ; Yamoussoukro et de San-Pedro.

Au regard des résultats obtenus dans la phase initiale du PRICI, le gouvernement ivoirien a attribué un financement additionnel de 74 milliards de francs de CFA (également sur la base d'un financement paritaire) à la ville de San Pedro. Cette mise en œuvre du PRICI vise à appuyer le gouvernement dans ses efforts de développement des infrastructures routières en améliorant le niveau de vie des populations et en favorisant la relance économique dans les zones ciblées à travers la réhabilitation de grandes artères en zone urbaine. Ce projet a donc permis d'améliorer l'accès aux infrastructures de base dans les zones urbaines et rurales ciblées, et ceci dans le cas d'une crise ou d'une urgence admissible. Il a fourni une réponse immédiate et efficace à la dite crise ou urgence. De manière spécifique, le projet (PRICI) a permis à la commune de San Pedro, d'améliorer la mobilité sur ses principales voies.

L'axe principale de la commune de 2x2 voies jusqu'au rond-point de l'Ex-CHR a été entièrement rénovée. Cette réalisation a facilité l'accès des populations aux services urbains de base à travers la réhabilitation de voies dégradées dues au passage de camions poids lourds en direction du port (Cf. Planche 3), l'installation de points d'alimentation en eau potable, des

réseaux d'assainissement et de drainage (Cf. Planche 4), de l'éclairage public et des bâtiments publics (hôpitaux).

Planche 3 : Travaux de mise à niveau de la voie principale à San Pedro (Rond-point des gares-Carrefour Ex-CHR)
Planche 4 : Travaux sur le réseau d'assainissement et de drainage à San Pedro (Quartier Séwéké)
Planche 5 : Réhabilitation de la voie rond-point des gares au carrefour Digboué

Sources : Prises de vue de la cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'ivoire, 2022

Tous ces travaux de réhabilitation ont permis de mettre à niveau la voire d'intérêt communal à San Pedro, ceci à la faveur de l'organisation en 2023 par le Côte d'Ivoire, de la 34ème édition de la Coupe d'Afrique des Nations de football, au cours de laquelle San Pedro a été désignée comme l'une des villes hôtes de la compétition. Les principaux artères de la commune ont bénéficié d'une réhabilitation de 7,1 km de route, dans le cadre du Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) et des travaux de constructions d'infrastructures sportives et sanitaires (Stade Laurent POKOU ; stades annexes ; le nouveau CHR avec un plateau technique entièrement rénové). Le bitumage de la voie attenante à la voie principale en direction du quartier Dibgoué et de la commune de Grand Béréby, a été

entièrement refait avec une chaussée de 2 x 2 voies éclairées tout le long de son tracé (Cf. Planche 5).

III. Discussions

3.1. Analyse critique des impacts liés à la détérioration de la voirie due aux activités d'approvisionnement de la production cacaoyère au port de San Pedro

Comme le rappelait K. R. OURA, (2019, p.1) « La route précède le développement, dit-on, mais si elle est en mauvais état, elle devient un facteur limitant pour le développement ».

A ce sujet, San-Pedro, deuxième ville portuaire et second pôle économique de la Côte d'Ivoire après Abidjan a souffert durant une décennie (2002-2012) du mauvais état de ses routes.

En effet, la détérioration de la voirie urbaine à San Pedro, notamment pour ce qui concerne l'espace communal, a été en proie à une dégradation très avancée de sa voirie. Elle a donc impacté durablement la fluidité routière et les activités socio-économiques de la ville.

Au constat du trafic routier dès les années 2002, la distribution spatiale des voies dégradées dans plusieurs quartiers et la fréquence des congestions du trafic, laissaient entrevoir une commune en mal de sa voirie et des difficultés de mobilité des personnes et des biens.

Les facteurs combinés du mauvais état des voies due à l'importante circulation des personnes et des biens, et la relation pendulaire afférente à l'acheminent de la production cacaoyère nationale en direction du port, viennent porter un coup d'accélérateur à cette détérioration déjà très prononcée de la voirie.

Les activités économiques ressentent donc les effets de cette situation, à en juger par le temps mis pour un trajet relativement court, à savoir des lieux de résidence aux lieux d'activités humaines. A titre d'exemple, partir du quartier Balmer en

véhicule, en passant par le quartier Lac et la zone pour atteindre la gare, relève du « parcours du combattant ». Il faudra au moins une heure de temps de trajet. Or ordinairement une vingtaine de minutes suffisent pour parcourir ce trajet. La circulation reste donc assez congestionnée, vu l'état des voies dégradées. L'on ajoute à cette réalité, le transit incessant de camions poids lourds empruntant les mêmes voies que les véhicules de particuliers ou de commerce pour accéder au port. Rappelons que l'essieu des camions poids lourds de grande portance laisse des impacts significatifs sur la chaussée, pour l'acheminement de la production cacaoyère au port. L'approvisionnement des marchés en denrées de premières nécessités et la circulation des usagers des lieux d'habitations aux lieux d'activités humaines, subissent le dictat des nombreuses congestions, surtout aux heures de pointe. Ainsi, le paysage routier de la ville portuaire de San Pedro présente-t-il plusieurs tronçons embouteillés, d'environ 50% des itinéraires (PRICI, 2017). A ce sujet, comme le faisait remarqué I. TOE, concernant la commune de Ouagadougou, (2022, p.2) « Les dégradations de voies sont des phénomènes normaux. Quand la voie est aménagée et qu'il y a beaucoup de trafics, avec les intempéries, il y a forcément des dégradations ». C'est aussi le cas de la commune de San Pedro, qui connait une forte pluviométrie (plus de 100mm de pluie moyenne mensuelle en saison pluvieuse (Cf. Données météorologiques de l'aéroport de San Pedro, 2023). Avec cette pluviométrie importante, l'état de la voirie se ressent à travers une dégradation progressive, en l'occurrence l'effet des essieux de camions poids lourds sur la chaussée (Cf. Planche 6).

Planche 6 : Route en direction du port impactée en saison de pluie par la circulation de camions poids lourds
Carte 2 : Localisation des sites de stationnement des camions poids lourds

Source : ADJUWA, 2022
Source : Maîtrise d'œuvre urbaine à San Pedro, 2021

Par ailleurs, comme l'indique la carte 2, les sites de stationnement des camions poids lourds (en jaune) en direction du port, sont stationnés tout le long de la voie principale à San Pedro. Ce stationnement crée une réelle gêne pour la circulation intra-communale. Cette situation des plus habituelles du trafic routier au sein de la commune, fait partie du paysage routier de la commune de San Pedro. Les sensibilisations des autorités communales et préfectorales sont très peu suivies, à en juger des difficultés qu'engendrent les stationnements anarchiques des camions poids lourds. Aussi faut-il relever la pollution de l'air engendrée par le rejet de gaz fait de dioxyde de carbone, par les camions poids lourds, causant des risques sanitaires pour les populations riveraines, et surtout la pollution sonore

qu'ils engendrent, affectant la quiétude des populations résidentes le long des voies. Ces impacts socio-économiques sont aussi relevés par Charbonneau (2006, p.15) qui soulignait qu' « Aujourd'hui, nous observons la croissance démesurée et désordonnée de beaucoup de villes qui sont devenues insalubres pour y vivre, non seulement du fait de la pollution causée par les émissions de gaz, mais aussi à cause du chaos urbain, des problèmes de transport, de la pollution visuelle ainsi que sonore ». Les activités humaines restent donc impactées par les restrictions imposées par la mobilité routière.

Fort de ces impacts, quels intérêts peuvent susciter des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie urbaine des villes portuaires à fort potentialité économique ?

3.2. Intérêts des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie urbaine des villes portuaires à fort potentialité économique

Comme le rappelait F. Braudel (2022, p.350), la définition donnée par Antoine Furetière déjà en 1690, pour la ville, elle est d'abord « l'habitation d'un peuple assez nombreux, qui est ordinairement fermée de muraille, assemblage de plusieurs maisons, disposées par rues… ». Pour lui, c'est bien l'habitat qui définit prioritairement la ville. En termes d'habitat et d'urbanisme, on pourrait s'interroger de savoir si les villes portuaires sont des villes comme les autres ? Connaissent-elles les mêmes évolutions, et ceci à un même rythme ? En effet, C. Le MAO (2015, p.157) disait que « beaucoup de villes portuaires ont eu du mal à se développer dans des espaces restreints, coincées entre la mer et un relief plus ou moins vigoureux, comme au Havre, en France, en raison du talus du plateau de Caux, ou à Brest, avec la rue de Siam comme la grand'rue descende en pente rapide jusqu'au port marchand ».

En Côte d'Ivoire, le développement urbain des villes portuaires est en liaison étroite avec le progrès observé par l'économie de plantation. Les cultures du café et du cacao ont démarré tardivement en Côte d'Ivoire, mais ont impulsé par la suite le développement des villes portuaires à l'image de la ville d'Abidjan et de San Pedro, qui abrite le premier port exportateur mondial de fèves de cacao. Cette spécificité donne un avantage particulier à cette ville, au vu des énormes dividendes rapportées à l'économie ivoirienne à travers l'exportation de la production nationale de cacao et de café.

Vu l'importance stratégique de la ville de San Pedro, 7,1 km de route ont été réhabilités et nouvellement bitumés en 2017, ceci dans le cadre du Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) (2017, p. 27). Ces réalisations devront permettre de doter la région, de nouvelles infrastructures, afin de « faire de San Pedro un véritable pôle de croissance régionale, tout en mettant fin au calvaire des populations en matière d'infrastructures routières et sanitaires» (Kablan Duncan, 2021).

Ces ouvrages ont nécessité la mobilisation de 12,7 milliards de francs CFA par la Banque mondiale et l'Etat de Côte d'Ivoire, dont 12,05 milliards FCFA pour la voirie urbaine, 174 millions FCFA pour les infrastructures sanitaires, 328 millions FCFA pour l'éclairage public et 127 millions FCFA pour l'assainissement (PRICI, 2021). Toutes ces actions visent à positionner la ville de San pedro, en tant que ville leader et second poumon de l'économie ivoirienne, après la ville portuaire d'Abidjan.

Ainsi, comme le soulignaient Akou D. F. V. LOBA et A. A. B. N'Guessan (2017, p. 107), l'espace dédié au port de San Pedro « finissait par apparaître comme un espace stratégique pour le développement économique de la Côte d'Ivoire ». En créant ces infrastructures de base, comme les routes, elles devraient contribuer à amorcer le développement de la ville, voire de toute

la région. Malheureusement, ce rôle assigné à la ville de San Pedro tarde à être une réalité, malgré les efforts de de l'Etat ivoirien. Certes les infrastructures actuelles donnent une nouvelle dynamique de développement à la ville, mais le point d'encrage que constitue son port, n'impulse pas réellement ce développement tant attendu. L'activité portuaire est certes pourvoyeuse de devises pour le pays à travers la production nationale de cacao, mais la ville ne bénéficie pas de manière directe les retombées de l'exportation du principal produit de rente, à savoir le cacao. La voirie urbaine qui devait accompagner cette dynamique de développement de la ville, a vu sa voirie forte détériorée et qui se met progressivement en place, grâce aux efforts consentis par l'Etat ivoirien et ses partenaires au développement.

C'est à ce titre que C. Prelorenzo (2011, p.6) disait « Le territoire du port, ne peut plus être pensé et géré dans des catégories unitaires, mais s'énonce comme un vaste réseau supporté par les mailles des infrastructures de transport qui doivent se multiplier, se resserrer et se connecter ». D'où la nécessité pour tout aménagement portuaire de disposer d'un important réseau de voirie facilitant la circulation des biens et des personnes sans aucune autre contrainte. La voirie demeure ainsi le socle sur lequel devra reposer toutes les actions urbanistiques au profit de la ville, surtout des villes portuaires à fort potentialité économique, à l'image la ville de San Pedro.

Conclusion

En définitive, la distribution spatiale de la détérioration de la voirie d'intérêt communal dans la commune de San Pedro a été marquée par une forte proportion de voies dégradées sous l'effet conjugué de l'importance du trafic interne due aux activités humaines, de la relation pendulaire entre les zones de production cacaoyère et le transit régulier des camions

d'approvisionnement au port de San Pedro. Une analyse critique des impacts liés à cette détérioration de la voirie, due aux activités d'approvisionnement de la production cacaoyère au port de San Pedro, a permis de mettre en exergue la spatialité de cette détérioration de la voirie et l'impérieuse nécessité de doter la commune de San Pedro d'infrastructures routières qui répondent efficacement aux besoins de mobilité des personnes et des biens. Aussi les travaux de mise à niveau de la voirie d'intérêt communal à travers les différents projets de réhabilitation initiés par l'Etat ivoirien, ont-ils permis d'améliorer de manière significative la qualité de la mobilité sur les principales axes de communication de la commune. En somme, par sa portée sociale, la mise à niveau de la voirie d'intérêt communal a permis de corriger les incidences liées à la détérioration de la voirie, ceci au profit des activités humaines. L'utilité d'une telle étude a été de porter une réflexion visant à mettre en lumière les prises de décision opérées par l'Etat ivoirien aux fins d'améliorer les infrastructures routières mises en mal par une dégradation due au transit de camions en direction du port de San Pedro.

Références bibliographiques

Bibliographie

Akou Don Franck Valery LOBA, Atsé Alexis B. N'Guessan. (2017). *Le Port dans la ville*, Collection Afrique Atlantique, Paris, 415p. https://www/site_port_ville.pdf (sefacil.com)

Caroline Le MAO. (2006). *Les villes portuaires maritimes dans la France Moderne*, Collection U, Edition Arman Colin, France, PP.157-184. https://www/ Les villes portuaires maritimes dans la France moderne - XVIe-XVIIIe siècle - Livre et ebook Histoire moderne de Caroline Le Mao - Dunod

Charbonneau. (2006). Cité in *Lettre encyclique « laudatoo si » du saint-père François sur la sauvegarde de la maison commune*, Libreria Editrice Vaticana, Rome, Vatican, 2006, 91p. https://www.Laudato si' (24 mai 2015) | François (vatican.va).
Claude PRELORENZOQ. (2022). *La ville portuaire , un nouveau regard, évolutions et mutations*, Editions Rives méditerranéennes, France, 2011, pp. 5-10. https://www.La ville portuaire, un nouveau regard (openedition.org).
Fernand BRAUDEL. (2009). *Civilisation, matériel, économie et capitalisme*, Journée d'études, Leipzig, 2 oct. 2009, in Revue de l'institut Française en Allemagne, pp. 350-405. https://.Fernand Braudel : Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme trente ans après (openedition.org)
Ibrahim TOE.(2022). *Dégradation des voies à Ouagadougou*, revue en ligne, Le FASO. Net, Octobre 2022 , Ouagadougou, Burkinafaso, pp.1-3. https://www. Dégradation des voies à Ouagadougou : « La dissolution des conseils municipaux a eu un impact sur l'entretien des voies », Ibrahim Toé, directeur des infrastructures et de la mobilité urbaine - leFaso.net
Oura Kouadio Raphael.(2015). *Quand la route freine le développement à Bangolo (Côte d'ivoire)*, communication au 25ème Congrès Mondiale de la route, Séoul, Corée du Sud,P.1. https://www.(PDF) Quand la route freine le développement à Bangolo (Côte d'Ivoire) (researchgate.net)
Pierre ZAREMBA.(1962). *Les principes du dévéloppement des villes portuaires*, Academie Polonaise des Sciences, Centre Scientifique, Fascicule 32, Paris, p.3. https:// www.06e00fe3-abbc-4bc3-b1bd-5c5cc9d02ee5.pdf (parisnanterre.fr)
Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI). (2017), *Elaboration du plan d'action de reinstallation des personnes affactées par les travaux de voiries dans la*

commune de San Pedro, Rapport final, Volet Voiries, San Pedro, 44p. https://www. Projet PRICI