

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



**RIGES**

**ISSN: 2521-2125**

**NUMERO  
SPECIAL  
JANVIER 2019**



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

## ADMINISTRATION DE LA REVUE

### *Direction*

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

### *Secrétariat de rédaction*

- Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'UAO
- Konan KOUASSI, Maître-Assistant à l'UAO
- Dhédé Paul Eric KOUAME, Maître-Assistant à l'UAO
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître-Assistant à l'UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître-Assistant à l'UAO
- Kouakou Hermann Michel KANGA, Assistant à l'UAO

### *Comité scientifique*

- HAUHOUOT Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- ALOKO N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- AKIBODÉ Koffi Ayéchoro, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- BOKO Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOTCHO Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- DIOP Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- SOW Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- DIOP Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- WAKPONOU Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- KOBY Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Maître de Conférences, UL (Togo)

## EDITORIAL

Un regard critique sur l'évolution du monde, depuis l'époque contemporaine, laisse transparaître une pluralité de crises de différents caractères, dans pratiquement tous les Etats en général, et dans ceux de l'Afrique subsaharienne en particulier.

D'abord dans les campagnes subsahariennes, l'agriculture est à un carrefour. Alors que les impacts du changement climatique sur la production alimentaire sont de loin négatifs, selon les scientifiques et les observateurs avisés, la demande agricole ne fait qu'augmentée avec la population. Ne pas la satisfaire, à la mesure de sa demande, renforcerait l'insécurité alimentaire, tandis que poursuivre sur le même rythme d'une agriculture itinérante sur brûlis associant l'utilisation mal contrôlée de pesticides accélérerait le réchauffement du climat. Les populations courent le risque de se retrouver dans une spirale de pauvreté – faim – dégradation de l'environnement – conflits, etc. Dès lors, la question de la sécurisation de l'agriculture subsaharienne se révèle être d'actualité.

Ailleurs, les villes subsahariennes occupent une place de premier plan dans le débat relatif aux enjeux environnementaux. Au fur et à mesure qu'elles se complexifient, en raison des activités relatives au développement socioéconomique qui se multiplient, elles sont susceptibles d'avoir des effets négatifs sur l'environnement. Face à leur étalement, conjuguée à la concentration démographique et à la production industrielle, les niveaux de pollution ne font que s'élever et la biodiversité court le risque de s'effriter. Parvenir à une absence de menaces contre l'environnement urbain, essentiel au bien-être des populations et au maintien de son intégrité fonctionnelle, s'avère nécessaire.

Il ne faut pas omettre l'actualité sanitaire de l'Afrique subsaharienne. La résurgence répétée de l'épidémie d'Ebola dans plusieurs pays, révèle par exemple que la sécurité sanitaire est menacée. Selon l'OMS (2017), 80% de la charge de morbidité due au paludisme pèse sur cette partie du globe. Pourtant, tous ces Etats, après leur indépendance, ont réussi à mettre en place, pour leurs populations, des systèmes de santé. Cependant, leur fonctionnement reste encore problématique. Se préserver des problèmes de santé passe par un renforcement de la capacité des pays à prévenir les menaces sanitaires actuelles et futures, à les détecter et à y répondre efficacement. Alors, comment parvenir à une sécurité sanitaire en Afrique subsaharienne ?

Ce tableau non exhaustif de la situation sanitaire, sécuritaire et socio-environnemental en l'Afrique subsaharienne révèle combien de fois il est plus qu'opportun de mener des réflexions actualisées sur les questions de sécurité



dans le contexte actuel des ODD. C'est dans ce cadre que s'inscrit ce numéro spécial de RIGES. Pour ce numéro spécial de janvier 2019, la Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES) a lancé un appel à contribution sur le thème : « Les questions de sécurité en Afrique subsaharienne » regroupé autour de ces axes suivants :

- Axe 1 : Développement agricole et sécurité alimentaire ;
- Axe 2 : Gouvernance foncière et sécurisation de la cohésion sociale ;
- Axe 3 : Milieu urbain et assainissement ;
- Axe 4 : Territoire, sécurité et enjeux de pouvoir ;
- Axe 5 : Société, environnement et sécurité sanitaires.

KANGA Kouakou Hermann M.

YEBOUE Konan Thiéry St Urbain

#### COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

Sommaire

AXE 1 : DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE	8
NASSIHOUNDE C. Blaise, HOUINSOU T. Auguste, GIBIGAYE Moussa, KPATOUKPA K. Bienvenu, DOSSOU GUEDEGBE V. Odile  Contribution des marchés vivriers de la dépression d'Issaba au développement local des communes de Pobe, Ouinhi et Adja-Ouere au sud-est du Benin	9
Ayi Yves Césaire AJAVON  Importances socio-économiques de la production des hypocotyles du ronier ( <i>borassus aethiopum mart.</i> ) dans la commune de Savé au centre du Benin (Afrique de l'ouest)	31
Kopeh Jean-Louis ASSI, Tchognenga Charles SORO, N'zué Pauline YAO, Joseph-P. ASSI-KAUDJHIS  Approche SIG du potentiel agricole pour la production de l'ananas dans le département de Grand-Bassam	49
YEO Yakatienguelpou, <b>YEO Siriki</b> , ASSI-KAUDJHIS Joseph P.  Les conflits liés à l'exploitation agricole et minière dans le département de Katiola (côte d'ivoire)	71
AXE 2 : GOUVERNANCE FONCIERE ET SECURISATION DE LA COHESION SOCIALE	85
Sidia Diaouma BADIANE  Femmes et agriculture dans la forêt classée de mbao (Dakar) : contribution à la préservation d'une forêt classée et d'une zone de moyens d'existence	86
Guy Sourou NOUATIN, Omokunmi Floriane Sylfata OREYICHAN  Conseil à l'exploitation familiale et autonomisation des femmes dans la commune de N'dali (nord du Benin)	101
SILUE N'wangboho Fousseni, KOFFI Brou Emile  Gestion coutumière et accessibilité aux espaces agricoles urbains et périurbains dans la région de Gbêkê	126
AXE 3 : MILIEU URBAIN ET ASSAINISSEMENT	148
Kouacou Fohondi Constantin, Brenoum Kouakou David, Atta Koffi Lazare  Impact de l'autoroute du nord sur la ville de Toumodi	149

KOUAME Konan Lopez, ASSIDJO Nogbou Emmanuel Simulation en regime temporel de la sedimentation de particules en suspension dans l'eau à SANIA_cie (Abidjan-Côte d'Ivoire)	174
Félix Grah BECHI Les déterminants du revers de l'harmonie urbaine dans l'espace communal de cocody (Abidjan - Côte d'Ivoire)	187
AXE 4 : TERRITOIRE, SÉCURITÉ ET ENJEUX DE POUVOIR	203
KOFFI Assoumou André Luc, GAHIÉ Gnantin Mathias, KOFFI Brou Émile, LOUKOU Alain François Services mobiles money et leurs retombées socioéconomiques pour les populations de la ville de Dimbokro	204
DJOMO Armel Konan Kouassi, KONÉ Kapiéfolo Julien, ADOU Bosson Camille, KOFFI Brou Émile, LOUKOU Alain François La problématique de l'e-participation citoyenne dans le district de yamoussoukro	218
KOFFI Kouassi Antoine, ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Joseph P. Les mutuelles de développement et l'habitat dans les villages de la commune de Bocanda	232
Alida Gwladys DIEME, Firmain Kouakou N'GUESSAN, Noel Kpan VEI, Émile Brou Koffi Production foncière à travers les lotissements villageois à Bouaké : quel bilan ?	251
KALOU Bi Kalou Didier, ZAH Bi Tozan Les bakor-bakors (mototaxis) : de nouvelles offres de transports collectifs à Vavoua (Côte d'Ivoire)	268
KOUADIO Kouakou Abraham, GOGBE Téré Potentialités et contraintes du développement du tourisme dans le département de Tiassalé (Côte d'Ivoire)	285
AXE 5 : SOCIÉTÉ, ENVIRONNEMENT ET SÉCURITÉ SANITAIRES	305
KOUASSI Konan, SREU Eric, KOUA Asseman Médard Les camps de prière : quelle soupape de sécurité sanitaire dans un désert d'offre de soins psychiatrique dans la région sanitaire de Gbêkê (Centre-Côte d'Ivoire) ?	306
Dr Hervé Bonaventure Métonmassé GBÉNAHOU Mécanismes de mobilisation des ressources financières face aux maladies sévères et faibles adhésions aux structures mutualistes (zou- Benin)	327

Kouamé Sylvestre KOUASSI, Symphorien ONGOLO Politiques de conservation de la biodiversité, migrations et conflictualités en Côte d'Ivoire : l'exemple du parc national de la Marahoué	340
Rachad Kolawolé Foumilayo Mandus ALI Diversité et formes d'utilisations des plantes médicinales vendues dans le marché de Agbokou dans la commune de Porto-Novo au sud-est du Benin, Afrique de l'ouest	358
APPOH Kouassi Menzan Williams, ASSUÉ Yao Jean-Aimé, ASSI KAUDJHIS Joseph P. Difficultés d'accès aux soins modernes par les ruraux du département de Koun-fao	378
TOHOZIN Côovi Aimé Bernadin Contribution du sig pour le diagnostic des vallons et la lagune de Porto-Novo, Benin	393
Djibril Tenena YEO, Nambégué SORO, Marie-Solange TIEBRE Dynamique de l'occupation du sol de la «zone dense» de Korhogo de 2000 à 2015 (nord de la Côte d'Ivoire)	405
Pélagie Mongbo-Gbénahou, Gauthier Biaou Pauvreté et construction du self chez les enfants de 5-14 ans au sud du Benin	424

## IMPACT DE L'AUTOROUTE DU NORD SUR LA VILLE DE TOUMODI.

Kouacou Fohondi Constantin,

Doctorant en Géographie

Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire,  
Laboratoire de Recherche Espace, Système et Prospective (LARESP),  
[kodiconsty@gmail.com](mailto:kodiconsty@gmail.com)

Brenoum Kouakou David,

Maître-Assistant en Géographie

Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Côte d'Ivoire,  
Laboratoire de Recherche Espace, Système et Prospective (LARESP),  
[kbrenoum@yahoo.com](mailto:kbrenoum@yahoo.com)

Atta Koffi Lazare,

Maitre de Recherche en Géographie

Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire,  
Laboratoire de Recherche Espace, Système et Prospective (LARESP),  
[Pr\\_attakoffi@yahoo.fr](mailto:Pr_attakoffi@yahoo.fr)

### RESUME

Dans la ville de Toumodi, le trafic engendré par l'axe routier Abidjan–Yamoussoukro a contribué au dynamisme socio-économique et spatial de la localité. Toutefois, le contournement de la ville par l'autoroute du nord a induit un ralentissement de ce dynamisme. L'objectif général d'une telle étude vise à évaluer l'impact de l'autoroute A3 sur l'espace marchand à Toumodi. Pour la collecte des données, une recherche de documents de géographie des transports pour analyser les effets structurants et déstructurants des autoroutes sur les territoires traversés a été consultée. En outre, les autorités administratives et politiques locales, les responsables d'activités économiques, ainsi que les populations locales ont été enquêtées. Cela a consisté en des entretiens, aux questionnaires, l'inventaire et l'observation de terrains. Les résultats des investigations ont montré qu'une certaine catégorie de population était impliquée dans les activités économiques et spatiales de la ville. Ces activités ont contribué au renforcement de la cohésion sociale, de la solidarité familiale. Depuis la mise en service de l'autoroute du nord en 2013, il a été observé une baisse drastique de certaines activités et de leur rentabilité économique et une recomposition de l'espace urbain. La recette municipale tirée des activités urbaines a aussi chuté d'au moins 45 % environ. Au niveau des tenanciers de maquis au « village-maquis » de Toumodi, cette baisse dépasse 65 % des recettes hebdomadaire d'antan. Quant à l'évolution spatiale, la ville se développe vers l'Ouest du côté de l'autoroute et après la structure linéaire de la voie. Cette situation a occasionné une reconversion économique des acteurs. Les résultats d'une telle étude sur les effets de l'A3 sur la



ville de Toumodi, ont mis cependant en évidence le rôle structurant des infrastructures autoroutières sur la structuration de l'espace marchand à Toumodi.

Mots clés : Impact, autoroute du nord, socio-économie, rupture de charge, Toumodi.

## ABSTRACT

In the city of Toumodi, the traffic generated by the Abidjan-Yamoussoukro road axis contributed to the socio-economic and spatial dynamism of the locality. However, the circumvention of the city by the northern highway has led to a slowdown in this dynamism. The overall objective of such a study is to evaluate the impact of the A3 motorway on the commercial space at Toumodi. For the collection of data, a search for transport geography documents to analyze the structuring and destructuring effects of motorways on the territories crossed was consulted. In addition, local administrative and political authorities, economic activity leaders and local people were surveyed. This consisted of interviews, questionnaires, inventory and observation of grounds. The results of the investigations showed that a certain category of population was involved in the economic and spatial activities of the city. These activities contributed to strengthening social cohesion and family solidarity. Since the entry into service of the northern motorway in 2013, there has been a drastic drop in certain activities and their economic profitability and a restructuring of urban space. Municipal revenue from urban activities also fell by at least 45%. At the level of maquis tenants in the "village-maquis" of Toumodi, this decline exceeds 65% of the weekly income of yesteryear. As for the spatial evolution, the city develops towards the West on the side of the highway and after the linear structure of the way. This situation has led to an economic reconversion of the actors. The results of such a study on the effects of the A3 on the city of Toumodi, however, highlighted the structuring role of the highway infrastructure on the structuring of the trading area in Toumodi.

Key words: Impact, northern highway, socio-economy, change of load, Toumodi

## Introduction

L'importance de l'infrastructure de transport est en pleine mutation pour les pays africains qui sont en phase de construction d'un réseau d'infrastructures de transport, un réseau qui est indispensable à la fois pour la structuration du territoire national, la mise en valeur économique de ses potentialités et l'amélioration des accessibilités des populations. « En effet, de tout temps les voies de communication ont été un facteur important de localisation (...) des activités commerciales... » (Saint-Laurent G., 1983, p. 69). Le dynamisme socio-économique et spatial de Toumodi, ville située en milieu tropical humide, reposait essentiellement sur le trafic routier. Celui-ci a été longtemps dominé par le trafic engendré par la route nationale et

internationale Abidjan – Yamoussoukro (A3) avec une légère redistribution vers la route nationale Dimbokro-Oumé (A4). Le développement des activités urbaines a été important, avant de connaître une chute drastique de plus de 70 % liée à l'« effet autoroute » (Cohou M., 2007 p. 64). Le développement de Toumodi a aussi bénéficié des effets de l'urbanisation corrélée à sa fonction administrative et sa position de carrefour naturel sur les routes A3 et A4. « Après la construction d'une déviation autoroutière (...), à la hauteur de Saint-André de Kamouraska, sur la route 132, l'activité commerciale fut presque anéantie dans ce village » (Saint-Laurent G., 1983 p. 73). Egalement « Les établissements commerciaux qui tiraient leur existence de l'achalandage (de la route 132) se retrouvaient maintenant désertés. Ce fut le cas des quelques stations-service, motels, casse-croûte qui durent, faute de clients, fermer leurs portes » (Pelletier-Lapointe, 1977, p. 17). Cette situation, dans ces dernières années met la ville de Toumodi, sans contrainte, dans un état léthargique. Cette mutation a montré la participation de certaines activités urbaines dans le développement local en même temps qu'elles ont dynamisé le territoire de Toumodi. La dynamique socio-économique et spatiale a constitué la problématique centrale d'une étude menée dans le cadre d'une contribution scientifique sur l'impact des autoroutes dans un territoire traversé. L'étude révèle les effets structurants et destructurants des autoroutes dans l'organisation et le fonctionnement de l'espace urbain de Toumodi. Depuis l'ouverture de l'autoroute du nord en décembre 2013, la mobilité intra et interrégionale des personnes et notamment des marchandises dépend essentiellement de cette voie. Dorénavant l'A3 occupe une place stratégique dans la dynamique socio-économique et spatiale à Toumodi. Ce constat suscite la question de recherche suivante : quel est l'impact de l'autoroute A3 sur la dynamique socio-économique et spatiale à Toumodi ? Nous formulons l'hypothèse que l'autoroute A3 recompose de façon significative l'espace urbain de Toumodi.

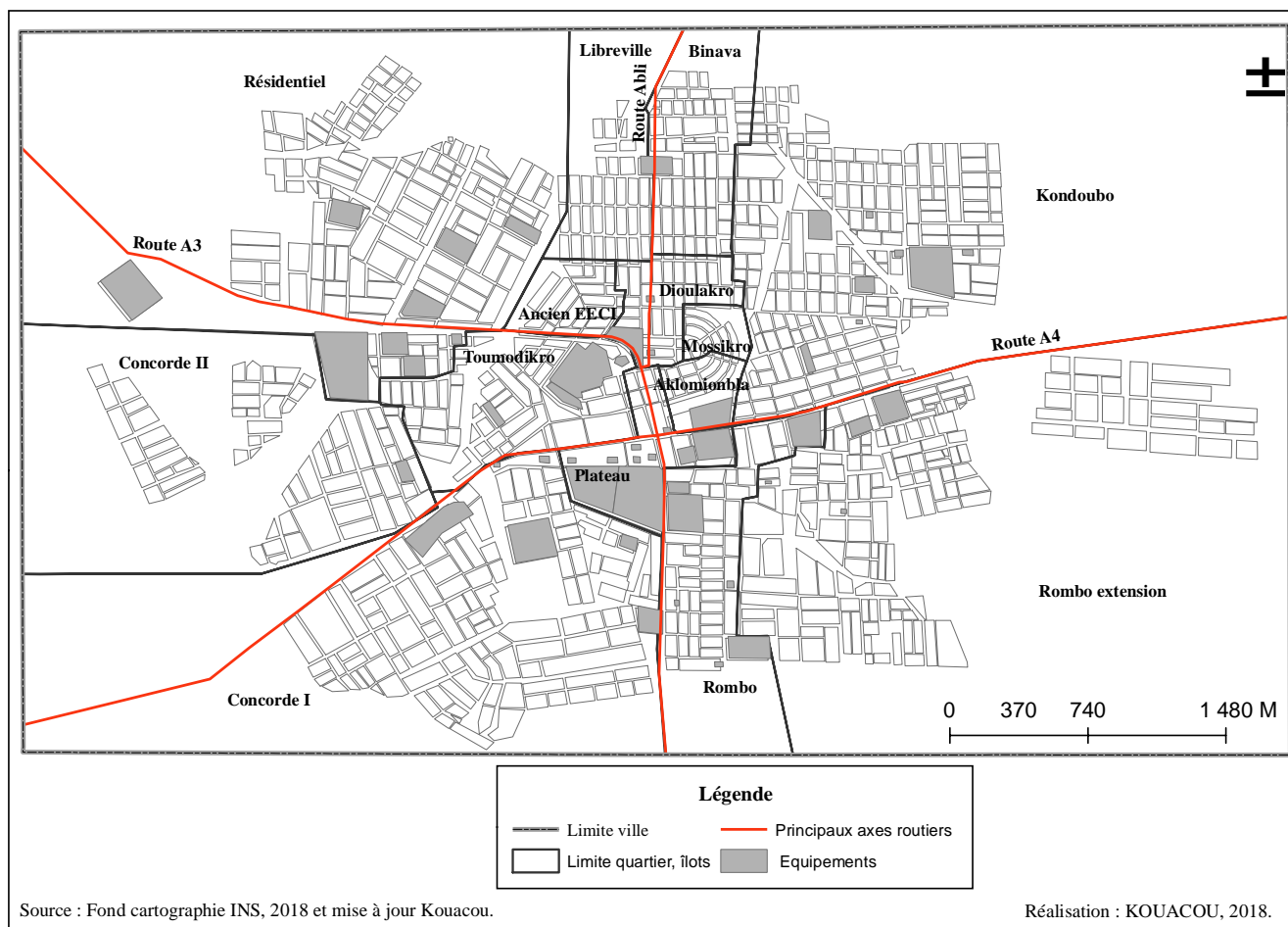
## 1- Méthodologie

### 1-1- Présentation de la zone d'étude

Toumodi, une ville du Centre de la Côte d'Ivoire, aux coordonnées géographiques 6°33'17.40" latitude Nord 5°01'12.13" longitude Ouest, est proche de Yamoussoukro la capitale politique et administrative. Elle est distante de 198 kilomètres d'Abidjan et 32 kilomètres de Yamoussoukro, et de proximité de l'autoroute A3 et sur la nationale A4. Toumodi est composée de quatorze (14) quartiers, s'étend à sa création sur un périmètre urbain d'environ 3 km (figure 1). Sa population, estimée à 13113 habitants en 1975 (RGPH, 1975), connaît une croissance rapide pour atteindre 43189 habitants en 2014 (RGPH, 2014). La forte population cosmopolite se disperse sur une superficie d'environ 222 km<sup>2</sup>. La « cité des agoutis » se développe dans une région de végétation de mosaïque forêt-savane. Cette zone est favorable aux cultures de café, cacao, palmier à huile, anacarde, hévéa etc., et aux cultures vivrières (manioc, mais,

arachide, riz, légumes etc.). Ses villes limitrophes sont : au Nord la ville de Yamoussoukro ; à l'Ouest la ville d'Oumé ; à l'Est Dimbokro et Bongouanou et au Sud les villes de Taabo et Tiassalé. La localité de Toumodi est érigée en commune par la loi N° 78-07- du 09 janvier 1978 portant institution des communes de plein exercice en Côte d'Ivoire. Elle fait partie des premières sous-préfectures créées au lendemain de l'indépendance c'est-à-dire en 1961. Un peu plus deux décennies plus tard, le décret n° 85-1086 du 17 octobre 1985 crée le département de Toumodi et ouvre un an après, le 28 octobre 1986. Il couvre une superficie d'environ 2837 km<sup>2</sup> et relève du district des Lacs et de la région du Bélier dont le Chef-lieu est Yamoussoukro. Cependant le Conseil Régional a installé son siège à Toumodi. Le département de Toumodi comprend quatre (04) sous-préfectures, à savoir les sous-préfectures de Toumodi, Kokumbo, Angonda, Kpouèbo et deux (02) communes : Toumodi et Kokumbo. Au niveau économique, l'économie de la « cité des agoutis » repose encore, pour l'essentiel sur l'agriculture (65% des activités économiques). Outre l'agriculture, le transport, le commerce et l'artisanat occupent une place de plus en plus importante dans l'économie de la région. L'industrie reste le maillon faible de la chaîne. L'élevage concerne les bovins, ovins, caprins, porcins, volailles, lapins et les aullacodes (agoutis). Le transport des biens et des personnes est assuré par les cars, des camions, des taxi-brousse et des taxis communaux. La ville entretient des relations commerciales avec toutes les localités limitrophes et même au-delà. Toumodi constitue un carrefour important et stratégique dans le dispositif routier national. En effet, par Toumodi, l'on peut joindre le Sud et le Nord de la Côte d'Ivoire et même les pays de l'hinterland par l'autoroute A3 et le Centre-Ouest en bifurquant par la ville d'Oumé sur la nationale A4, aussi le grand Est en passant par la ville de Dimbokro sur la route A4. Par cette position de confluent des deux axes routiers nationaux, Toumodi attire toute population à la recherche d'un mieux-être. Au niveau spatial, la présence de talwegs orientent les extensions en une série de quartiers qui ont leurs propres caractères, « la diverse possibilité d'extension s'organise vers l'Est, le Nord et principalement vers l'Ouest du côté de l'autoroute du Nord... »(DCGTx,1998p.9).

Carte 1 : Présentation de la ville de Toumodi en 2018.



## 1-2- Les techniques de collecte de données

Cette phase s'appuie sur un ensemble de techniques qui sont : la recherche bibliographique, l'enquête de terrain, le questionnaire, l'inventaire et le traitement statistique des données.

L'enquête de terrain a été effectuée à différentes périodes : en Août 2016, février et novembre 2017 et enfin Avril et juillet 2018, auprès des populations de la ville de Toumodi. Les images des sites ont été prises grâce à l'utilisation d'un appareil numérique. La carte de la ville de Toumodi a servi de support d'orientation des itinéraires d'enquête, d'identification, d'inventaire et de localisation des activités socio-économiques. Des entretiens ont été réalisés auprès de Madame le maire, le directeur du service technique et son adjoint de la mairie de Toumodi afin de comprendre l'organisation de l'espace urbain avant et après la mise en service de l'A3. Notre interview avec le directeur départemental des infrastructures économiques, a permis de connaître la densité de la circulation avant et après le prolongement de l'A3. A l'issue de cela, des difficultés liées à l'exploitation de cette voie ont été décelées. L'entretien groupé auprès des acteurs d'activité économique, a permis de comparer la situation de la vie socio-économique avant et après la mise en circulation de l'autoroute du nord. Ensuite un questionnaire est administré à un échantillon de 286 personnes composé de 140 ménages (10 ménages/quartiers), 53 usagers (25 transporteurs et 28 voyageurs) de la route, 54 commerçants dont 5 employés de supermarchés et 49 commerçants sur les différents marchés de la ville. Sur les 49 commerçants enquêtés, nous avons enregistré 17 vendeuses au marché de fruits anango, 32 restants sur le grand marché. Le questionnaire a été aussi adressé à 42 personnes dans le milieu de la restauration et de l'hébergement. Tout cela, a permis d'appréhender le rôle de l'autoroute A3 sur la situation socio-économique et la qualité de vie des toumodilais après sa mise en service en décembre 2013. Avec les données reçues, le logiciel Excel 2013 a été respectivement utilisé pour l'élaboration des tableaux statistiques et le logiciel ArGis 10.2.1 a permis de géo-référencier la ville de Toumodi : Image 2018 CNES/Airbus ; date des images satellite : 9/1/2018 coordonnées géographiques : 6°33'17.40" N 5°01'12.13" O pour le traitement cartographique. Les données collectées ont permis d'organiser les résultats en 2 parties à savoir l'état des lieux de la ville avant la construction de l'autoroute A3 pour exposer le moment faste auquel Toumodi était une ville de rupture de charge sur l'ancienne route nationale A3 et enfin montrer les effets structurants et déstructurants de l'autoroute A3 sur le dynamisme socio-économique et spatial du territoire de Toumodi.

## 2- Résultats et discussion

### 2-1- L'état des lieux de la ville de Toumodi avant le prolongement de l'autoroute A3

«...la situation de Toumodi sur l'axe routier national et international Abidjan-Yamoussoukro et sa proximité avec la capitale politique, ont favorisé l'implantation d'activités, habitats, voiries et d'équipements (...) qui soutiennent sa fonction administrative » (BNETD, 1996 p.10).

#### **2-1-1-** Le dynamisme socio-économique de la ville de Toumodi

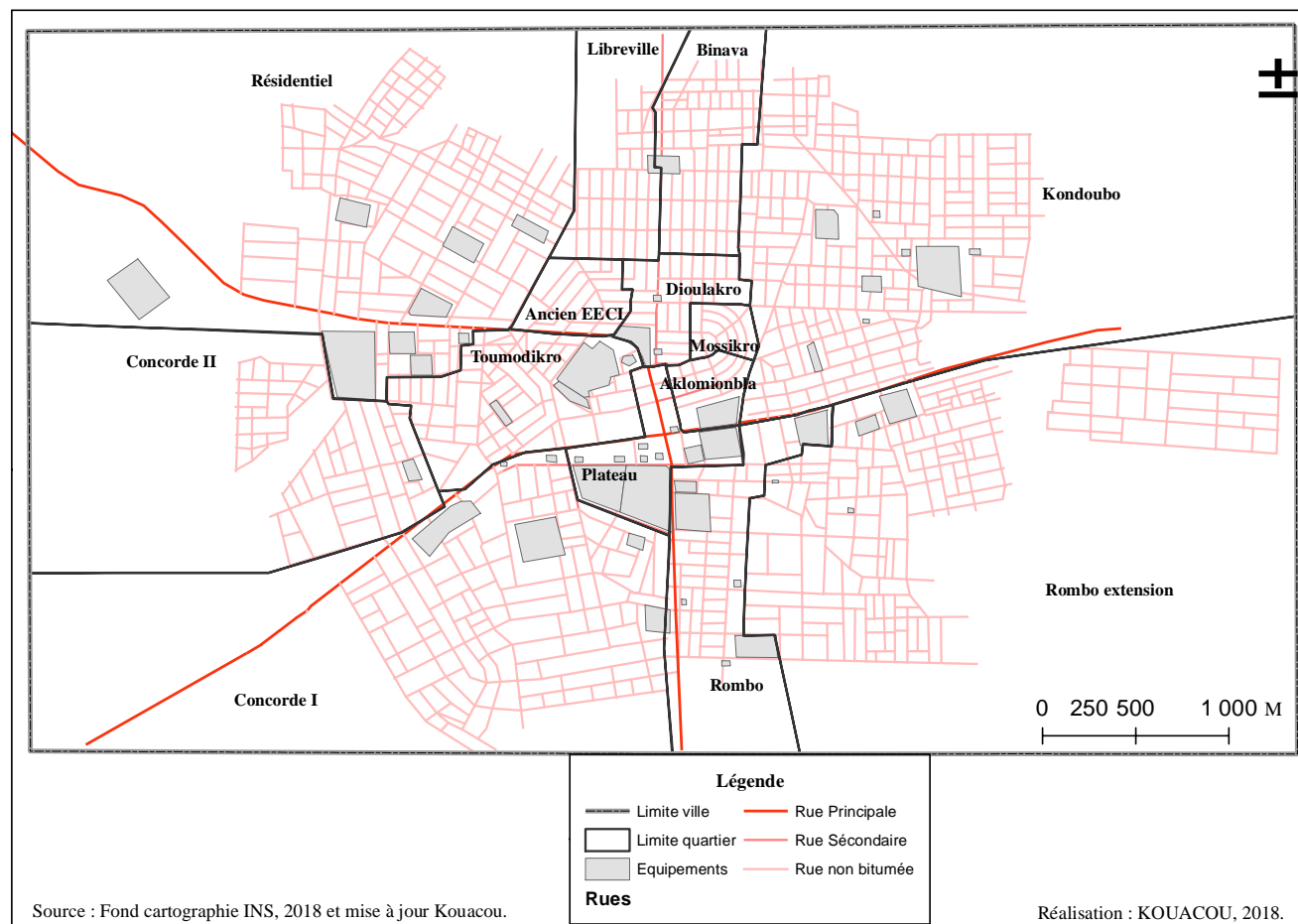
##### 2-1-1-1- Un ensemble d'équipements et infrastructures acceptables

Déjà en 1961, Toumodi devenue sous-préfecture, « La situation des équipements s'est considérablement modifiée depuis la création de Toumodi...en commune de plein exercice en 1978... » (BNETD, 1996 p. 17). Les autorités locales et politiques prennent l'engagement de moderniser l'espace urbain. Les efforts sont salutaires avec la création du département de Toumodi en 1985 qui ouvrira ses portes un an plus tard. Même si l'on note une insuffisance d'équipements et d'infrastructures de base dans la ville, la "cité des agoutis " est l'un des plus grands carrefours de la Côte d'Ivoire. Cette situation géographique, fait de Toumodi, un lieu de brassage par excellence. Les services minimums de l'administration pour le fonctionnement d'une ville en Côte d'Ivoire y existent. Le centre-ville est bien délimité par les équipements (carte 1) : administratifs (sous-préfecture, mairie, commissariat de police, brigade de la gendarmerie nationale, trésor public, bureau de la Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire, Poste etc.) ; sanitaire (hôpital général) ; socioculturel (foyer de jeune) ; financiers tels que : SGBCI (Société Générale de Banque de la Côte d'Ivoire), CECP (Caisse d'Epargne et de Crédit), COOPEC (Coopérative d'Epargne et de Crédit de Côte d'Ivoire), BNI (Banque Nationale Investissement) (DAB) ; religieux (église catholique et la grande mosquée etc.). « Tous ses équipements l'étirent le long de l'ancienne route Abidjan-Yamoussoukro avec une antenne vers le marché sur la route de Dimbokro (A4), à l'Est de la ville » (BNETD, 1996 p. 9). Un pôle secondaire d'équipement s'est développé près du quartier résidentiel à proximité de l'ancienne voie A3. Il s'agit du palais de justice et de la préfecture (totalement dégradée). A partir des deux gares de la ville, les véhicules de transport en commun embarquent et débarquent les voyageurs et marchandises pour différentes destinations. La gare des villages au centre-ville, à l'angle de l'intersection des axes A3 et A4, est sans doute la plus animée. La seconde gare, à l'entrée de la ville, au corridor Sud de Toumodi, est située dans le quartier Djékékro sur la route Abidjan – Yamoussoukro. Moins animée que la première, elle dessert la majorité des localités environnantes dans le Sud de la ville.



Au niveau des infrastructures, la ville peut s'enorgueillir d'être raccordée au réseau électrique national. Ce qui permet d'éclairer selon la Direction Départementale CIE (Compagnie Ivoirienne d'Electricité) au moins 70 % de l'espace urbain. Le courant BT (Basse Tension) distribué dans les ménages du département, assure l'animation de certaines activités urbaines. La voirie de Toumodi, s'articule autour de 3 grands axes principaux de circulation : la route nationale et internationale Abidjan-Yamoussoukro (A3), la route nationale Oumé-Dimbokro (A4) et la route Abli-Parc animalier Abokouamékro (carte 2). Ces axes bitumés, desservent les différents quartiers et les localités limitrophes de la ville. Quant à l'adduction d'eau potable, selon le directeur départemental de la SODECI, le chef-lieu de commune est ravitaillé en eau potable à partir de la station de pompage et de traitement d'eau de Kimoukro installée sur le Bandama et l'axe Kokumbo-Oumé (A4).

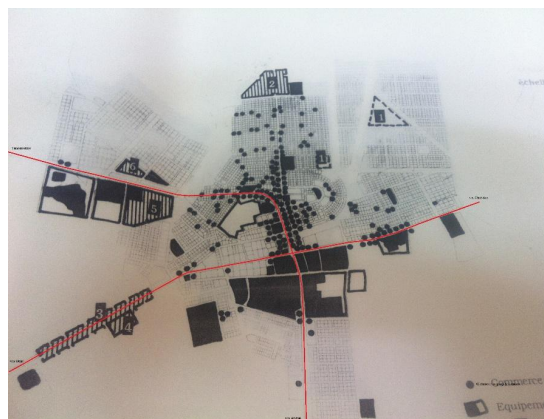
Carte 2 : Les axes structurants la ville de Toumodi en 2018.



## 2-1-1-2- L'essor des activités socio-économiques

Carrefour naturel, commercial et très prospère, plusieurs localités sont desservies à partir de Toumodi et de nombreuses compagnies de transport y sont installées. La "cité des agoutis" est un espace où tout se vendait et s'achetait, grâce à la voie principale reliant la capitale économique, Abidjan à la capitale politique et administrative Yamoussoukro et les pays de l'hinterland. L'autre voie impressionnante est sans doute, la route nationale A4 d'Est en Ouest de Toumodi. Selon M. Kouao Charles, ancien conseiller municipal de 1986-2001 : « ...cette ville, depuis le bitumage de l'axe routier Abidjan-Toumodi-Yamoussoukro, dans la décennie 60, connaissait un lustre de ses activités socio-économiques (...). Les opérateurs économiques vivaient des moments d'opulence et leurs activités connaissaient des fortunes stables (...) Nul ne pouvait s'imaginer qu'à un moment donné ses activités allaient subir des pertes... ». L'activité commerciale identifiée dans l'espace urbain de Toumodi, se développe quasiment au centre-ville autour la nationale A3 avec une légère distribution sur la nationale A4. A titre d'exemple le grand marché sur A4 (photo 1), au quartier Rombo extension reçoit les produits en gros et ravitaille la vente de rue des quartiers. Il a été identifié aussi une plateforme commerciale au centre-ville, de proximité à la Mission Catholique Saint-Michel, située sur l'ancienne route A3. Le chef du service financier de la mairie nous informe que « ... le marché anango est connu pour ses fruits, c'est un peu plus de 180 vendeurs et vendeuses. C'est le tout premier marché de la ville et dû à son endroit exigü, nous avons délocalisé ce site au quartier Rombo extension sur la nationale A4, côté Est de la ville...». Les autres plateformes commerciales sont les supermarchés tels que : CDCI (Compagnie de Distribution de Côte d'Ivoire), King Cash et BONPRIX, installés le long de la route A3, assurent aussi le service de vente des biens de consommation pendant le lustre d'antan à Toumodi.

Photo 1 : Localisation des commerces au centre-ville avant 2013.



*Cliché : Kouacou C., 2018.*

Sur la photo 1 les points en noir sont les commerces ou groupes de commerce qui se développaient le long de l'ancienne route A3, avec une distribution côté Est de la ville sur la nationale A4. La restauration, l'animation culturelle et l'artisanat, éléments importants à la vie socio-économique de la ville, connaissent un développement impressionnant. Ils attirent du beau monde et assurent l'animation quotidienne à Toumodi. Conscient que Toumodi est un carrefour naturel très prospère et que la route précède le développement, les autorités politiques locales d'alors ont consacré, depuis l'évolution de la localité en différentes circonscriptions administratives, des efforts importants ont été faits, dans le cadre d'assurer une réelle fonction de rupture de charge de Toumodi. Ainsi la municipalité sous la régence du maire Camille Alialli décide de créer un espace gastronomique pour retenir et recréer les usagers de la route. C'est dans ce contexte qu'est créé l'espace "village-maquis", qui a été réhabilité à partir de 1996, pour répondre aux aspirations des populations. La restauration est une marque exportée de la région de Bélier. C'est au moins 40 femmes locataires de box qui travaillent quotidiennement dans cet espace. Selon la Mairie, cette activité a créé dans le lustre d'antan, environ 500 à 750 emplois directs et indirects, soit 53,85% d'emploi direct et 46,15% emploi indirect. La restauration faisait la fierté de la ville de Toumodi. Avec dame Touré Rosine, locataire de box n°14 : « notre activité prospérait tous les jours de la semaine et encore plus les week-ends. À ce temps-là,... la nourriture finissait, on pouvait payer nos fournisseurs et créanciers (...). Ça marchait bien. On réalisait un bénéfice de 50.000 à 75.000 FCFA la semaine (...). Avec ça d'autres femmes ont construit des maisons ici, comme à Yamoussoukro même à Abidjan ». La même dame nous informe qu'il faut une somme de 120000 FCFA comme caution pour avoir un box à l'espace "village-maquis". Les restauratrices paient la somme de à 9000 FCFA la mensualité, réparti comme suit 6000 FCFA pour loyer de box et 3000 FCFA la taxe municipale. Cela génère au moins 360000 FCFA le mois et annuellement 4.320.000 FCFA dans la caisse de la mairie. Moussa Taabo chef de gare à la gare des villages, à peine la cinquantaine confirme : «...C'est le lieu par excellence pour tout voyageur en transit après un long trajet, de faire escale pour quelques instants de repos et reprendre le voyage... ». Les usagers des routes A3 et A4 de passage par-là, étaient obligés de débarquer dans la ville pour goûter des mets (foutou, riz à la viande de brousse d'agouti très prisée et autres) et achetaient les produits artisanaux (pagnes traditionnels baoulé, bijoux, la poterie etc.). Une fois descendu à la gare des villages au centre-ville, une ambiance extraordinaire vous accueille. Restaurants, maquis, espaces de chalandise et bars grouillent de monde. Ils distillent la musique du terroir. Après la rupture du trajet, les passagers embarquent pour les différents hameaux, villages et villes. La ville se vide de son monde, mais ne désemplit pas. Cette ambiance quotidienne en plein cœur de la région du Bélier, est une caractéristique de la "cité des agoutis ". Toumodi jouait une fonction de rupture de charge d'antan sur

l'axe routier A3. La situation de ville carrefour a permis une bonne croissance au niveau de l'hébergement. Cela atteint une capacité de 414 lits en 2012. « Toumodi se présente comme la deuxième importante localité d'accueil touristique après Yamoussoukro » (Konan O., 2016 p. 152). C'est l'époque des moments glorieux à Toumodi, où l'on pouvait investir, « l'activité d'hébergement se développait en fonction de l'évolution du marché touristique (...). Les hôtels existants, après rénovation, semblent capables d'assurer les premiers besoins (...) liée au grand flux migratoire... » (BNETD, 1996 p.12). Il faut noter que le trafic routier est à l'origine d'installation de stations-service dans la ville. Ces stations au nombre de quatre telles que : 2 stations SHELL, 1 station TOTAL et 1 station ESSENCI sont généralement localisées au centre-ville, en bordure de l'axe Abidjan-Yamoussoukro. « Certes les routes ont favorisé l'implantation et l'essor des commerces localisés à la périphérie des villes et à proximité de ces axes routiers majeurs » (Saint-Laurent G. 1983 p. 73). Cependant « cet essor s'est effectué au détriment de certains types de commerces localisés dans les centres-villes tels que les grands magasins ou encore les commerces axés sur les services aux voyageurs. Ces derniers sont généralement sensibles aux modifications apportées au réseau routier. Ce sont l'hôtellerie, la restauration et les stations-service » (Muller, 1979, p. 15).

## **2-1-2- La dynamique spatiale et l'habitat**

### **2-1-2-1- La contrainte du site et les aménagements urbains**

Située à la pointe Sud de la région appelée traditionnellement " V Baoulé ", le site de Toumodi présente des difficultés naturelles, « Cela est de faible importance » (DCGTx, 1988 p. 7). La présence de talwegs, bas-fonds découpent la ville en des séries d'extensions. Cela crée des quartiers qui ont leurs propres caractéristiques. Ces talwegs sont parfois utilisés pour servir de réseaux d'assainissement pour les eaux de ruissellement. Il a été identifié dans notre enquête de terrain, des zones marécageuses vers l'Ouest, le Nord et l'Est. Elles sont servies pour la culture maraichère. On les retrouve pour la plupart dans le quartier Concorde I, Concorde II, Toumodikro, Libreville, Ancien EECI et enfin Kondoubo. « Les talwegs, bas-fonds et espaces tampons le long de l'autoroute sont réservés aux plantations et aux cultures maraichères et ne doivent pas faire l'objet de véritables aménagements urbains... » (DCGTx, 1988 p. 11). L'étendue spatiale de la ville s'est faite suivant les orientations des différents PUD de : 1979 réalisé par la Scet-Ivoire ; 1988 et 1996 par le BNETD. Très vite les terrains lotis dans l'extension Rombo, ont été insuffisants face à la demande croissante. Il a été présomptueux d'initier deux lotissements : une première extension au quartier CEG en 1992 pour 1643 lots qui crée le quartier Concorde I et une deuxième extension en 2001 produit 1871 lots au quartier Toumodikro qui donne le nouveau quartier Concorde II. « L'analyse de l'affectation du sol dans les extensions urbaines a été faite en cohérence avec les études de 1987. » (DCGTx, 1988

p. 15). A chaque quartier, des surfaces urbanisées sont réservées pour tel un aménagement urbain afin d'équilibrer le développement des équipements dans la ville. A titre d'exemple au nord de la ville, une zone dédiée à l'installation de l'industrie et les entrepôts. À l'Ouest sur l'A4, la mairie devrait être construite dans la nouvelle extension Concorde II ; le stade et le nouveau et seul grand marché sont réalisés sur l'A4 dans le quartier Rombo extension etc., tous ces aménagements sont en rapport avec le total des surfaces urbanisées (Tableau 1). « Les lotissements sont denses vers le centre et très peu vivants vers l'extérieur de la ville. » (DCGTx, 1988 p. 11).

Tableau 1 : Répartition de la superficie en 2007 et des possibilités d'extension de la ville de Toumodi.

	Ville en 2007	%	Extensions	%	Total	%	Extension
Habitat	244,1	47	330,7	49	574,8	48	135
Industrie	0	-	14,2	2	14,2	1	-
Equipement	127,3	25	122	18	249,3	21	96
Voirie	143,7	28	209	31	352,7	30	145
Total	515,1	-	675,9	-	1191	-	131

*Source : Enquête MOS, BNETD, 2007.*

Cette surface actuelle n'est pas entièrement mise en valeur. Les possibilités complètes d'extension pour l'habitat comprennent les terrains vacants plus les zones prévues par le PUD. Les « terrains vacants 85 ha et nouveau lotissement 330 ha, cela fait un total de 415 ha. » (BNETD, 1996 p.16).

#### 2-1-2-2- Un habitat diversifié, avec prédominance d'évolutif

Trois types d'habitat ont été identifiés dans la ville Toumodi. Ce sont entre autres, l'habitat résidentiel, habitat économique et habitat évolutif. L'habitat évolutif sur une surface d'environ 390,86 ha (Mairie de Toumodi, 2017), prédomine dans la ville de Toumodi. Ce type d'habitat se rencontre dans les plus anciens lotissements des quartiers du centre-ville. L'habitat résidentiel se retrouve surtout dans les nouveaux quartiers en périphérie tels que : les quartiers Rombo extension, Résidentiel. On a identifié l'habitat résidentiel et économique dans les nouveaux lotissements comme les quartiers Concorde I et II, mais en nombre insuffisant. Liés aux difficultés économiques depuis la décennie 80, la diminution de la demande en construction a touché toutes les régions de Côte d'Ivoire. Il a été donc constaté une lenteur dans la production de logements. «... en 1986 à peine 61% des parcelles étaient occupées... » (BNETD (1996, p. 9). « Ce chiffre a évolué significativement en 2007 pour atteindre



un peu plus de 65%... » (BNETD, 2007 p. 16). Par exemple l'ancien quartier Djèkéro, à l'entrée Sud de la ville sur l'ancienne route Abidjan - Yamoussoukro, a été rénové en 1988 et intégré dans l'ensemble urbain de Toumodi.

## 2-2- L'impact de l'autoroute A3 sur le milieu urbain de Toumodi

« L'emprise du projet de prolongement de l'Autoroute du nord telle que définie par l'administration évite la plupart des zones d'habitation afin de minimiser l'impact social du projet et ses effets négatifs sur les infrastructures communautaires et les activités économiques. » BNETD (2009, p. 15).

### 2-2-1- Les activités urbaines sclérosées

Toumodi, tirait l'essentiel de son activité économique du trafic engendré par les routes nationales Abidjan – Yamoussoukro, avec une légère redistribution Est-Ouest de ce trafic Dimbokro-Oumé. Depuis 2013, la ville se trouve entre doute et espoir quant à son développement. Elle recherche un nouveau souffle depuis la mise en circulation du prolongement de l'autoroute A3 de Singrobo à Yamoussoukro. La population doute d'un lendemain meilleur, après plusieurs décennies dans l'opulence. L'on a l'impression que Toumodi vit son enclavement dû à la déviation de l'autoroute. Depuis l'inauguration de cette voie, en décembre 2013, "la cité des agoutis" est en crise. La réalité est que les acteurs des activités socio-économiques, en l'occurrence les commerçants vivent une situation liée à l'« effet autoroute » (Cohou M., 2007 p. 146). Après la construction d'une déviation autoroutière dans le périmètre de Toumodi, l'activité commerciale installée le long de l'ancienne route Abidjan – Yamoussoukro, plus précisément dans le centre-ville, est presque anéantie. Certaines activités urbaines marchent à la ruine, vers leur déclin. « Les établissements commerciaux qui tiraient leur existence de l'achalandage (de la route 132) se retrouvaient maintenant désertés. Ce fut le cas des quelques stations-service, motels, casse-croûte qui durent, faute de clients, fermer leurs portes » (Pelletier-Lapointe, 1977, p. 17). Cette situation de marasme économique n'échappe à personne. Toutefois, nous avons constaté que le corridor sud de Toumodi sur l'ancienne voie principale (A3) n'existe plus, avec toutes ces activités de commerce. « Cette situation quasi générale modèle ainsi l'espace social et économique, notamment celui portant sur le commerce vivrier. » (Fofiri Nzossé E. J. et al, 2011 p. 9). Les effets de l'autoroute A3 sont négatifs sur le marché anango du centre-ville à proximité de l'ancienne route A3. Bien connu des friands de bons fruits, cette plateforme commerciale a perdu ses principales activités. Ce sont plus d'une trentaine de femmes qui ont perdu leur commerce. Avec la demoiselle Koné Fatou commerçante au marché anango, à peine la vingtaine, nous dit ceci : «... il n'y a plus rien (...) les voitures ne passent plus ici, c'est l'autoroute là...on est parti voir le maire pour nous trouver une place pour vendre sinon, moi je ne sais pas quoi faire... ». Au total, 134

activités socio-économiques perdues et en voie de perte, ont été identifiées et recensées dans l'espace urbain qui se répartissent comme indiqué au tableau n°2.

Tableau 2 : Répartition d'activités urbaines perdues / en voie de perte après le prolongement de l'autoroute A3.

Désignation	Activités urbaines		Total
	<i>perdues</i>	<i>en voie de perte</i>	
Gare routière	1	1	2
Compagnie de transport	3	2	5
Restaurant et maquis	7	42	49
Hébergement	2	9	11
Supermarché	0	3	3
Marché traditionnel	1	1	2
Commerce vivrier	42	nd	42
Commerce boisson	nd	nd	nd
Commerce artisanat	2	6	8
Commerce charbon	12	0	12
Autres	nd	nd	nd
Total	70	64	134

Source : Mairie de Toumodi et nos enquêtes, 2017 et 2018.

Les différents centres commerciaux de la ville sont touchés par les effets négatifs de l'autoroute A3. Pour le supermarché King Cash, sur 24 emplois directs créés, nous avons identifié au moins 13 emplois directs perdus dont 8 emplois permanents et 5 non permanents. Selon Brice Koffi gérant du King Cash : « Avec l'ouverture de l'autoroute, les activités commerciales tournent autour de moins de 40% (...). Notre commerce a pris un sérieux coup ». Les 2 autres supermarchés (CDCI et BONPRIX) vivent la même situation de morosité depuis la mise en circulation de l'autoroute A3. L'entreprise CDCI a perdu 8 emplois sur 17 créés, quant à BON PRIX, c'est 5 emplois perdus sur 11 emplois créés auparavant. Au niveau de la restauration et maquis, l'activité est en baisse, c'est le désarroi pour les acteurs. Ils sont également frappés de

plein fouet par cette " crise autoroutière ". Avec le contournement de l'autoroute, les usagers de la route, ne transitent plus à Toumodi. Le voyage se fait sans arrêt, la ville ne joue plus son rôle de rupture de charge sur l'axe routier Abidjan-Yamoussoukro. L'ambiance d'antan que l'on vivait en plein cœur de la région du Bélier n'existe plus. Au moins 10 box et certains bars, magasins sont fermés. Selon N'dri Akissi Sidonie tenancière de maquis, les clients viennent au compte-gouttes. Par le passé, elle employait plus d'une douzaine de jeunes pour les services de son activité. À ce jour, elle ne peut plus réaliser le bénéfice de 50.000 FCFA le mois comme précédemment, et se retrouve seule à gérer son commerce. Même situation pour dame Kouakou Tanoh (Secrétaire Générale et Présidente par intérim de l'association des tenancières de box à l'espace "village maquis"), la soixantaine bien dépassée, tient son box plus d'une vingtaine d'années. Elle a connu les moments fastes de Toumodi où les restaurants grouillaient de monde et affirme : « Avant on s'en sortait très bien tous les week-ends du mois où les clients affluaient. (...) depuis que la route passant par notre ville, a été fermée au détriment de l'autoroute, nos activités ont connu un coup de frein, rien ne marche... ». L'on pourrait dire que la ville de Toumodi est tombée en lambeau. « ... La construction d'une autoroute, dans un tel contexte, au lieu de stimuler l'économie va plutôt contribuer à drainer les forces vives du milieu. Aussi, après la construction de l'autoroute, l'économie régionale pourrait être plus précaire qu'avant.» (Saint-Laurent G., 1983 p. 68). Pour dame Kouakou Tanoh, la mairie n'entend pas réduire les taxes afférentes à leur activité. Outre les taxes communales, il est difficile pour ces dames de faire face aux besoins quotidiens de leur famille, vu que leur activité de restauration ne prospère plus. Le tableau n°3, récapitule la rentabilité des activités à l'espace village-maquis avant et après la mise en circulation de l'autoroute A3.

Tableau 3 : Récapitulation des recettes de la restauration à l'espace "village-maquis."

Désignation	Emplois créés		Recette hebdomadaire		Ecart		Taxe
	av.	après	avant	après	recettes	%	av. / ap
<b>Box</b>	≤ 12	0 - 2	≥ 50000	15000 ≤	35000	70	9000
<b>Mensualité</b>	12	0 - 2	≥ 200000	60000 ≤	140000	-	9000
<b>40 Box/mens.</b>	480	0 - 80	8000000	240000	7760000	97	360000

Source : Mairie de Toumodi et nos enquêtes 2017 et 2018.

Sur le plan hôtelier, les établissements connaissent des fortunes diverses. La situation n'est guère reluisante. Selon la direction régionale du tourisme des Lacs, la fréquence moyenne des chambres des hôtels à Toumodi, est de 2,78 chambres sur 10/jour. Soit un taux moyen d'occupation autour de 27,80%. Sur 8 hôtels enquêtés, la situation est similaire. La situation de déviation de l'autoroute a eu des effets négatifs importants

sur les activités informelles. Avec de nombreux véhicules qui transitaient de jour comme de nuit dans la ville de Toumodi, ces activités tiraient d'importants dividendes. En 2017, la situation est inversée, toutes périssent. Les stations-services n'arrivent plus à vendre une citerne de carburant la semaine. Kouadio Siaka, gérant de station SHELL au centre-ville nous raconte : « Par le passé, je ne pouvais même pas passer 5 minutes avec vous sans que ne se forme une file de voitures, l'activité a baissé de rentabilité. Soit 50 à 65%, mais nous faisons avec... »

## **2-2-2- Une recomposition de l'espace urbain**

### **2-2-2-1- La relocalisation des activités économiques**

La déviation de l'autoroute du nord à Toumodi, a entraîné une relocalisation des activités socio-économiques sur l'espace urbain. Ainsi, les acteurs en se rapprochant de la voie, pensent mieux tirer profits de l'autoroute. L'activité commerciale subit également l'influence du contournement autoroutier (carte 3, carte 4). « Les commerces de détail, depuis quelques décennies, ont tendance à se relocaliser sur des points de convergence des grands axes routiers, soit à proximité des échangeurs. Ce faisant, ils poursuivent une coutume séculaire de localisation optimale. » (Saint-Laurent G. 1983 p. 73). Les vendeuses du marché anango touchées par l'impact négatif de l'A3, sont concernées par cette situation. Avec l'accord du conseil municipal et de la direction de la société Shell, elles ont obtenu un nouveau site dans l'enceinte de la nouvelle station Shell sur l'autoroute. Ce sont plus de 30 vendeuses qui y sont installées. Juste à côté du rond-point de l'échangeur de Toumodi sur l'A3, il a été identifié une gare routière improvisée (planche 1). Cette gare permet aux voyageurs qui transitent par Toumodi pour d'autres localités et n'ont plus la possibilité de descendre au centre-ville.

Planche 1 : La gare routière improvisée à l'angle de l'échangeur de Toumodi sur l'A3.

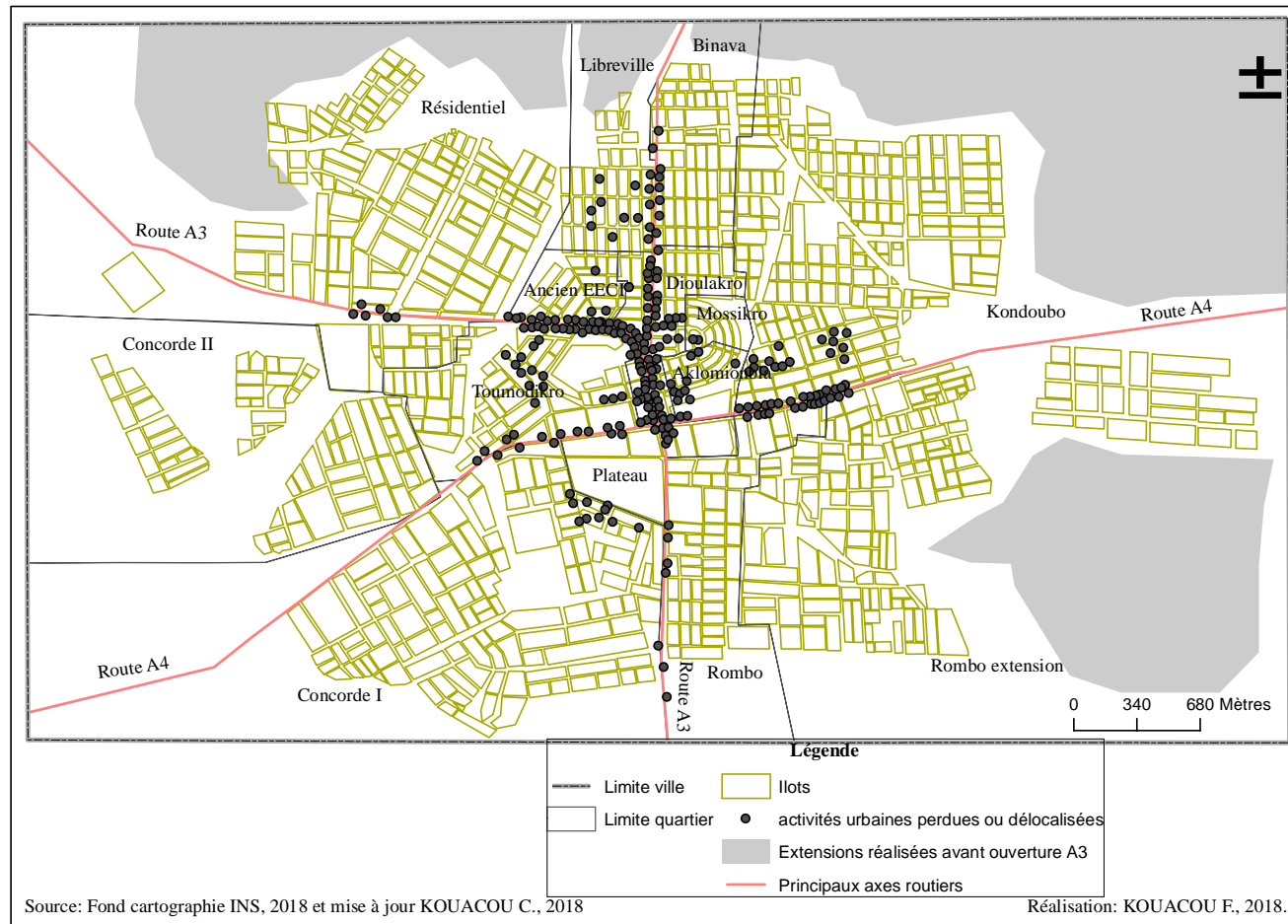


*Cliché : Kouacou C., 2017.*

L'utilisation du sol est fonction de l'activité que l'on mène. « En effet, de tout temps les voies de communication ont été un facteur important de localisation et l'autoroute ne s'écarte pas de cette règle générale. Parce qu'elle accroît les facilités de déplacement des biens, des marchandises et des personnes et l'accès à des territoires

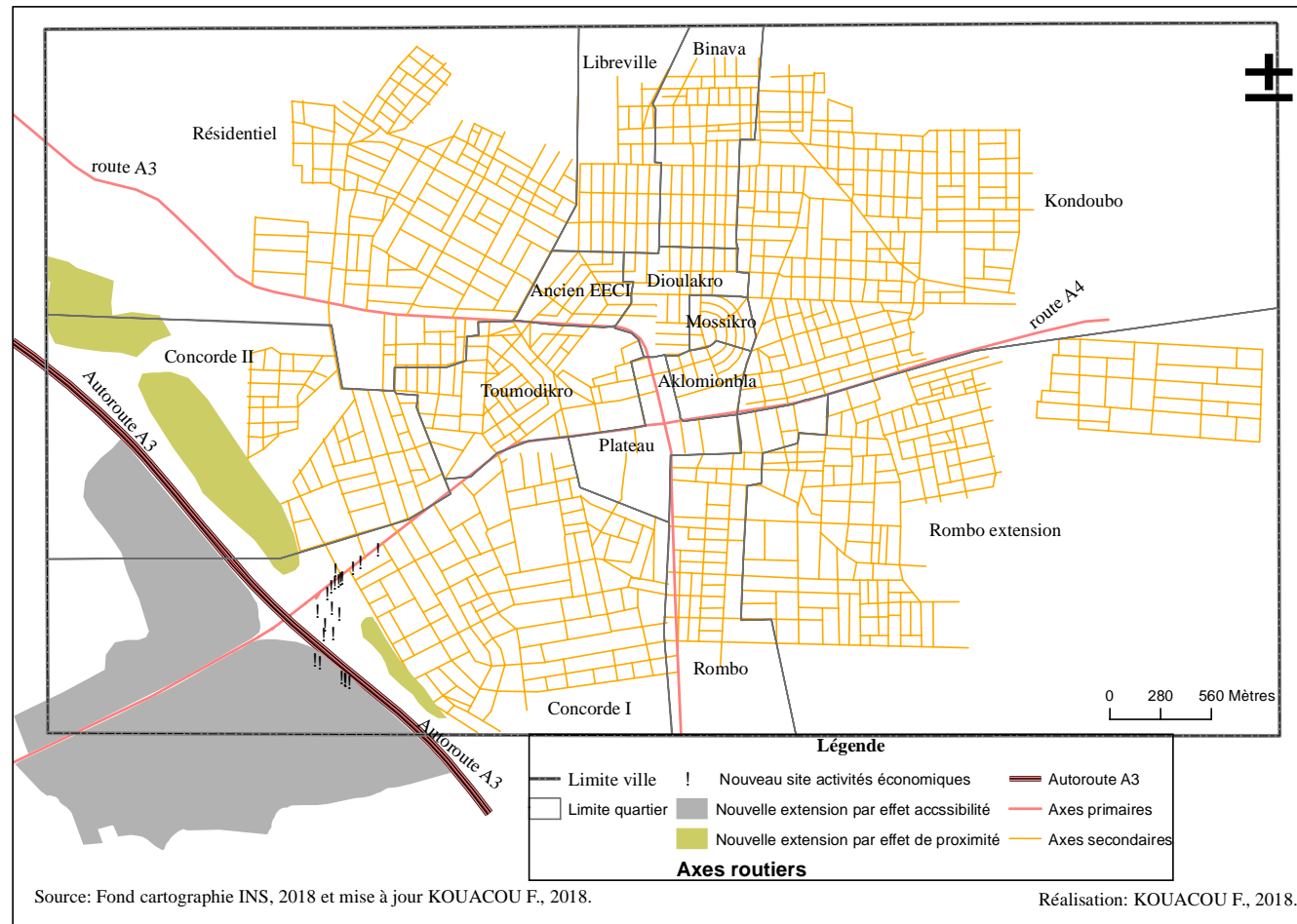
(...), l'autoroute attire les investisseurs et les gens pour qui ces critères sont importants. Les échangeurs sont ainsi devenus des points de concentration d'établissements urbains. » (Saint-Laurent G. 1983, p. 69) (carte 4). Il faut noter des perturbations dans l'activité commerciale depuis l'ouverture de l'autoroute A3 la reliant à Yamoussoukro. Un indicateur de cette modification apparaît dans les flux de circulation qui ont décliné sur l'ancienne route A3, en direction de Toumodi, au profit de l'autoroute A3 vers Abidjan. La distance-temps réduite de 30 minutes à 2 heures représente un facteur décisif non seulement pour les déplacements de magasinage mais aussi pour les migrations quotidiennes de travail. « À distance-temps égale, le consommateur choisira le centre urbain qui lui offre la plus grande gamme de services et de biens » (Polèse et al, 1977, P- 55). En définitif le bilan des effets de l'autoroute sur l'activité économique est très négatif et variable. Il se traduit généralement par des déséquilibres temporaires et la recherche d'un nouvel équilibre entre les espaces à vocation commerciale.

Carte 3 : Configuration de la ville de Toumodi avant le prolongement de l'autoroute A3 en 2008.





Carte 4 : Recomposition de l'espace urbain de Toumodi après l'ouverture de l'autoroute A3 en 2018.



#### 2-2-2-2- L'utilisation du sol

« L'impact de l'autoroute est également visible dans l'utilisation du sol. Ces impacts géographiques sont nombreux et prennent divers aspects. » (Saint-Laurent G. 1983, p. 68). Ainsi la construction de l'A3 traduit une nouvelle forme d'utilisation de l'espace urbain à Toumodi. Cela est particulièrement apparent à l'approche de la structure autoroutière où à l'avenir, l'étalement du tissu urbain le long de l'autoroute annoncera la proximité d'un quartier important. La dispersion urbaine se produit sous deux formes d'occupation du sol (carte 4). La première est caractérisée par des activités économiques de type urbain qui sont en cours de développement parallèlement à l'autoroute. À titre d'exemple on peut citer les commerces ou groupes de commerce qui s'installent progressivement le long de l'A3 (carte 4). La seconde est celle des développements des activités résidentielles perpendiculaires à l'autoroute, grâce au point de jonction entre l'autoroute A3 et la nationale A4. D'ailleurs, comme on peut le constater sur place, plus on s'approche à l'échangeur, plus le phénomène s'accroît. On peut également observer cette situation sur la nationale A4 côté Ouest de la ville. « Cette utilisation du sol peut être qualifiée différemment selon qu'il s'agit de sites d'activités commerciales ou de résidentiels. » (Saint-Laurent G. 1983, p. 69). L'échangeur de Toumodi devient donc un point de concentration d'activités urbaines (carte 4). L'aire de marché élargie dont jouissent les activités humaines qui s'y localisent. Les facilités d'accès et de transport pour les acteurs qui désirent s'y fixer, font de l'échangeur, un point de convergence et de distribution des marchandises et des personnes. « L'impact le plus important de l'autoroute de ceinture, est d'accroître substantiellement l'offre de terrains disponibles, en particulier au voisinage des échangeurs » (Muller, 1979 p. 2). Cela s'illustre bien à travers tous les espaces qui séparent la nouvelle voie autoroutière à la ville : la zone verte (photo 4) et le côté Ouest de la structure autoroutière, morcelé pour différentes activités humaines (Carte 4) Presque tous les terrains produits sont vendus pour réaliser des projets. Le conseil régional de Bélier y a trouvé le site idéal pour son future siège (photo 3). Outre la construction de l'hôtel résidence AHOUNDJOUE dans cet espace proche de l'autoroute A3, la construction du futur Centre Polyvalent Gabriel Tiacoh de Toumodi, s'y loge comme l'indique la photo 3, des logements, des maquis-restaurants, des garages de mécanique autos, des commerces, etc., sont déjà réalisés.

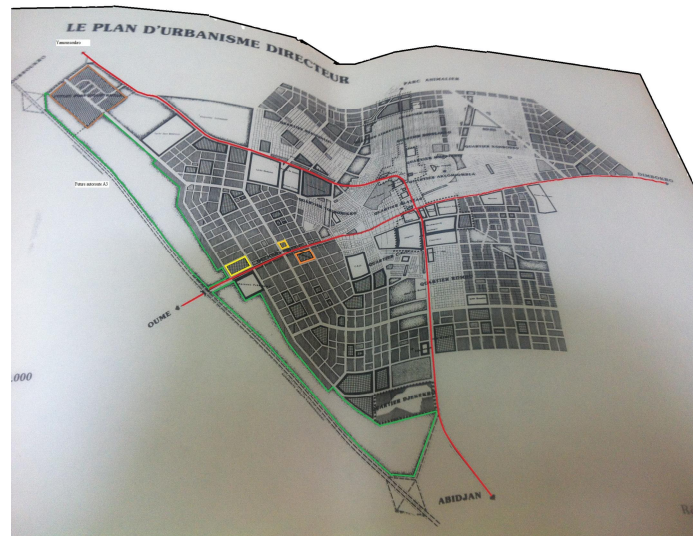
Photo 2 : Les pancartes des terrains réservés au futur foyer polyvalent Gabriel Tiacoh à gauche et à droite le futur siège de Conseil Régional du Bélier.



*Cliché : Kouacou C., 2017.*

Toutefois la municipalité y a trouvé un endroit idéal pour réaliser ses projets de construction de la nouvelle gare routière de la ville et son futur siège (photo 2). Le projet de construction de gare routière, selon le directeur du service technique de la mairie, est inscrit dans le programme triennal de 2018-2020 de la mairie. Plus exactement cette disponibilité accrue de terrains vacants traduit un effet indirect de l'autoroute, cela n'était pas exploité par les promoteurs immobiliers bien avant la réalisation du projet autoroutier. Le constat est net, le PUD projetait une ville avec une « ...organisation urbaine vers le Nord et l'Est, tout en limitant impérativement le développement vers l'Ouest (la limite physique étant la zone verte bordant la future autoroute) » (DCGTx, 1988 p. 7) (carte 3). La remarque est claire, avant le prolongement de l'autoroute A3, les extensions en terrain pour le bâti sont orientées vers le Nord et l'Est. Les quartiers comme Résidentiel, Binava, Libreville et Kondoubo... sont les plus prisés par les demandeurs. Mais depuis 2013, ce choix a changé. Et même la zone verte fait l'objet d'une demande croissante d'exploitation immobilière (photo 3). Ce morcellement est arrêté par l'administration publique. Cet exemple montre bien le rôle des populations dans le processus de densification de l'utilisation du sol périurbain. « Parmi les impacts positifs que l'autoroute présente, mentionnons l'accessibilité accrue à différents villages de la région et le développement de nouveaux sites résidentiels. Au compte des effets négatifs, on note la formation de friches urbaines et le fait que la voie s'entache de nombreuses ouvertures sur les secteurs résidentiels contigus. » (Pelletier, 1980).

Photo 3 : Le Plan d'Urbanisme Directeur de Toumodi de 1988.



- Future mairie ; □ Futurs Sièges Conseil Régional du Bélier et Foyer Tiacoh.
- Future gare routière ; □ Zone industrielle ; □ Zone verte limite de A3 ;
- Routes A3 et A4 ;

Le PUD élaboré en 1988 par la DCGTx prévoyait une ville bien orientée dans son étalement spatial. Des réserves administratives et futurs aménagements urbains sont à réaliser pour avoir une superficie homogène. Déjà dans la décennie 80, la ville est pensée avec la présence d'une autoroute dans son espace. Cette voie a été initiée en 1974 avec la première section Abidjan – Singrobo en 1982.

#### 2-2-2-3- Les effets de l'A3 sur l'habitat

« L'autoroute exerce deux types d'effets sur l'habitation. L'un peut être qualifié "d'accessibilité" et l'autre, d'effet "de proximité" (carte 4). Dans la réalité, ces impacts suscitent soit le développement résidentiel dans le voisinage de l'autoroute, soit un déclin de la qualité de vie pour les habitants nouvellement desservis par une autoroute » (Saint-Laurent G. 1983 p. 74). Un des premiers effets directs de l'A3, est de modifier dans son environnement, la nature de l'utilisation du sol et la valeur foncière du territoire adjacent. C'est cependant en milieu urbain ou à la périphérie de la ville, que ces effets sont les plus marqués. C'est entre autre les critères de fluidité du trafic, de distance-temps plus courte et aussi à la recherche d'une meilleure qualité de vie et de profit qui ont incité les acteurs à se relocaliser sur l'autoroute A3. L'espace urbain adjacent à l'emprise autoroutière, est vite converti en développements résidentiels et la valeur est à la hausse (carte 4). Tout cet espace voisin de part et d'autre de la nouvelle autoroute A3 subit des lotissements où les lots établis enregistrent une plus-value. Un lot de 600 m<sup>2</sup> coûte entre 1.500.000 à 2.500.000 FCFA. Par contre avant la réalisation du prolongement de l'autoroute, les

détenteurs de ces terrains ne pensaient pas un seul instant à morceler leur terre, (cartes 3 et 4), et un lot de 600 m<sup>2</sup> coûtait autour de 400.000 à 600.000 FCFA. Pour bien de population, trouver une nouvelle résidence privée au voisinage de l'autoroute, serait avantageux et plus rapidement accessible en distance-temps qu'en bien des points de la ville même. À l'heure actuelle, la demande est supérieure à l'offre en termes de lots produits. Ces nouveaux secteurs domiciliaires modifient donc l'utilisation du sol adjacent à l'A3 aux approches de la ville. Et l'on constate bien que l'A3 illustre bien les nuances à apporter aux effets structurants et déstructurants attribués aux autoroutes.

### Conclusion

A Toumodi, la réflexion sur le rôle de l'autoroute dans l'organisation de son espace est à peine amorcée. Certes le contexte économique du moment difficile en Côte d'Ivoire, caractérisé par un réseau routier de plus en plus dégradant, et des restrictions budgétaires etc., oblige l'Etat à prolonger son réseau d'autoroute mis en place depuis de la décennie 70. L'enclavement de certains espaces de production stratégique et le soutien du transfert de la capitale politique et administrative à Yamoussoukro, couplés à la compétitivité économique du Port Autonome d'Abidjan sont des éléments susceptibles d'orienter prioritairement la trajectoire de l'autoroute A3 vers les régions centre et nord du pays en raison d'une plus grande accessibilité des espaces transfrontaliers. La structure autoroutière oriente donc le développement territorial. Elle intègre certaines localités dans le développement économique local, en même temps qu'elle en marginalise d'autres dont la contribution à l'économie serait hautement significative. Cette situation est susceptible d'impacter sur les disponibilités régionales en ressources économiques et par conséquent sur les activités socio-économiques et spatiales de Toumodi. Les résultats mettent ainsi en évidence le rôle structurant des infrastructures autoroutières dans l'organisation et le fonctionnement de l'espace urbain de Toumodi. La déviation de l'autoroute A3 de la ville de Toumodi a décliné des zones de chalandises par le passé très attractives, bien que situées au centre-ville sur l'ancienne route nationale A3. Le fait que nombre de commerce ou groupe de commerce s'installent à l'échangeur et le long de l'A3, traduit ici les effets structurants et déstructurants des infrastructures autoroutières sur le fonctionnement de cette voie ?

### Bibliographie

BNETD, (1996) : *Rapport actualisé du PU Toumodi*, décembre 1996, Abidjan, 32 p.

BNETD, (2009) : *Plan de Déplacement et de Réinstallation (PDR) des personnes affectées par le projet de prolongement de l'autoroute du nord-lot 2 : Toumodi Yamoussoukro*, Document final (actualisé), Avril 2009, Abidjan, 48 p.

COHOU M. (2007) : « *Le destin d'une voie rapide, jeu des acteurs, enjeu de développement* », Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 165 p.

DCGTx, (1988) : *Rapport Justification du P.U. Toumodi*, Abidjan, novembre 1988, 29 p.

FOFIRI NZOSSIE E. J. et al. (2011) : « *Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun* », 5èmes journées de recherches en sciences sociales, INRA SFER CIRAD, 08 & 09 décembre 2011 – Dijon, France, 18 p.

MULLER, T. et al. (1979) : *The Impact of Beltways on Central Business Districts - A Case Study of Richmond*, Washington D.C., The Urban Institute, 101 p.

OFFNER J.M., (1993) : « *Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification Scientifique* », In *L'espace géographique* n° 3: 232-242 p.

PELLETIER-LAPOINTE, D. (1977) : *L'impact socio-économique de la Trans-Canadienne À St-André-de-Kamouraska*. Université Laval, Département de géographie, mémoire de premier cycle non publié, 54 p.

PELLETIER, J. (1980) : *Étude des effets structurants et déstructurants d'une route de Ceinture Sur la trame urbaine : l'exemple du boulevard Casavant à Saint-Hyacinthe*.

Université Laval, Département de géographie, mémoire de premier cycle non publié, 54 p.

PLASSARD F : (1977): *Les Autoroutes et le Développement Régional*. PUL-Economica, / Presse Universitaire de Lyon, 341 p.

POLÈSE, M. et al. (1977) : *Distance de Montréal et développement économique urbain*. Montréal, INRS-Urbanisation, rapport de recherche n°2, 140 p.

SAINT-LAURENT, G. (1983) : « *Impact de l'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec* », in *Cahiers de géographie du Québec*, 27(70), pp. 63–78.