

## IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE YAMOOUSSOUKRO-BOUAKÉ SUR LA VILLE DE YAMOOUSSOUKRO (CÔTE D'IVOIRE)

**DOHO Bi Tchan André**

Maître de Conférences

Enseignant-Chercheur

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

[tchankonybi@yahoo.fr](mailto:tchankonybi@yahoo.fr)

**YAO Blé Konan Aristide**

Doctorant

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

[aristideyaoble12@gmail.com](mailto:aristideyaoble12@gmail.com)

**KOUAMÉ Dédé Eric**

Maître de Conférences

Enseignant-Chercheur

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

[ddepaul87@gmail.com](mailto:ddepaul87@gmail.com)

### Abstract

Yamoussoukro is experiencing galloping urbanization. Since 1983, the transfer of the political and administrative capital has been an urban planning policy. The motorway project linking it to Bouaké boosts its economy. It is in this perspective that this research is inscribed, whose objective is to study the economic changes related to this project. The results of this study show that this project is a source of savings. But the expropriation of property whose compensation is less than the value of these properties degrades the living conditions of the populations. The methodological approach focused on documentary research and direct field observations, interviews with administrative authorities, structures involved in this book; and a questionnaire survey of those impacted.

**Key words:** Motorway Project, Economic Impact, Expropriation, Bouaké, Yamoussoukro

### Résumé

Yamoussoukro connaît une urbanisation galopante. Depuis 1983, le transfert de la capitale politique et administrative constitue une politique d'aménagement urbain. Le projet autoroutier la reliant à Bouaké booste son économie. C'est dans cette optique que s'inscrit cette recherche dont objectif est d'étudier les mutations économiques liées à ce projet. Les résultats obtenus démontrent que ce projet est source d'économie. Mais les expropriations de biens dont l'indemnisation est inférieure à leurs valeurs, impactent négativement la vie des populations. L'approche méthodologique a porté sur la recherche documentaire, les observations de terrain, les entretiens auprès des autorités administratives et une enquête par questionnaire auprès des ménages.

**Mots clés :** Projet Autoroutier, Impact Economique, Expropriation, Bouaké, Yamoussoukro

## Introduction

La construction d'un réseau routier est considérée comme l'un des moyens efficaces de promouvoir le développement économique d'un pays. « En Afrique, la question des infrastructures routières est souvent associée à celles des politiques de développement territorial, notamment dans les pays en voie de développement » (K. Seneh 2012, p. 3). « Les routes ont alors un double rôle à jouer dans le développement économique et de la lutte contre la pauvreté » (K. Seneh 2012, p. 8). Ces infrastructures routières participent activement au processus de mondialisation et à l'intégration régionale et continentale. « Les infrastructures en bon état jouent un rôle crucial pour faciliter le mouvement des personnes, des biens et des services et pour réduire le coût global de la logistique et des frais généraux de commerce » (A. Uduak 2015, p. 3).

En Côte d'Ivoire, le réseau routier joue un rôle essentiel dans le développement du pays. Il représente une base sur laquelle se fonde plusieurs secteurs tels que le transport des biens et des personnes. « Dès lors, il constitue un moyen vital de l'économie et du développement social puisque toute croissance socioéconomique impose la création et l'extension du réseau routier » (H. Otmané 2016, p. 7). Pendant cette dernière décennie, le pays fait de grands progrès en matière d'infrastructures routières. En effet, le pays s'est doté d'infrastructures aussi développées que celles des pays à revenu intermédiaires. L'Etat s'est engagé dans la création, le développement et l'extension des routes et autoroutes pour assurer un développement durable et améliorer les conditions de circulation des biens et des personnes.

Yamoussoukro, capitale politique de la Côte d'Ivoire, est une ville-carrefour qui connaît une urbanisation galopante. Au cours de cette dernière décennie, cette urbanisation est de plus en plus boostée par la réalisation de projets autoroutiers, notamment celui de Yamoussoukro à Bouaké. Cependant, la construction de cette autoroute déteint sur l'économie de la ville. Cette nouvelle dynamique économique induit par cette autoroute est à la fois perçue comme facteur de développement socioéconomique et aussi comme source de pauvreté. Cette contradiction révèle la difficulté à dissocier l'impact économique « négatif » de l'autoroute en construction, de son impact économique « positif » sur le développement socioéconomique de la ville de Yamoussoukro. Au regard de ces constats, les questions qui sous-tendent cette recherche sont les suivantes : Quels sont les avantages économiques de ce projet autoroutier ? Quels sont les dommages économiques liés à la réalisation de cette autoroute ?

Cette étude vise à comprendre comment la construction de l'autoroute influence l'économie à Yamoussoukro.

## 1. Matériels et méthodes

### 1.1. Matériels et outils

Les matériels mobilisés dans le cadre de cette étude se composent d'abord d'un appareil photo pour effectuer les prises de vue. Ensuite, l'usage d'un support cartographique de la ville et de la commune de Yamoussoukro provenant de l'INS 2014 a été utile pour la réalisation des cartes. Enfin, les logiciels Word, Excel et QGIS ont servi au traitement et à la représentation cartographique des données collectées.

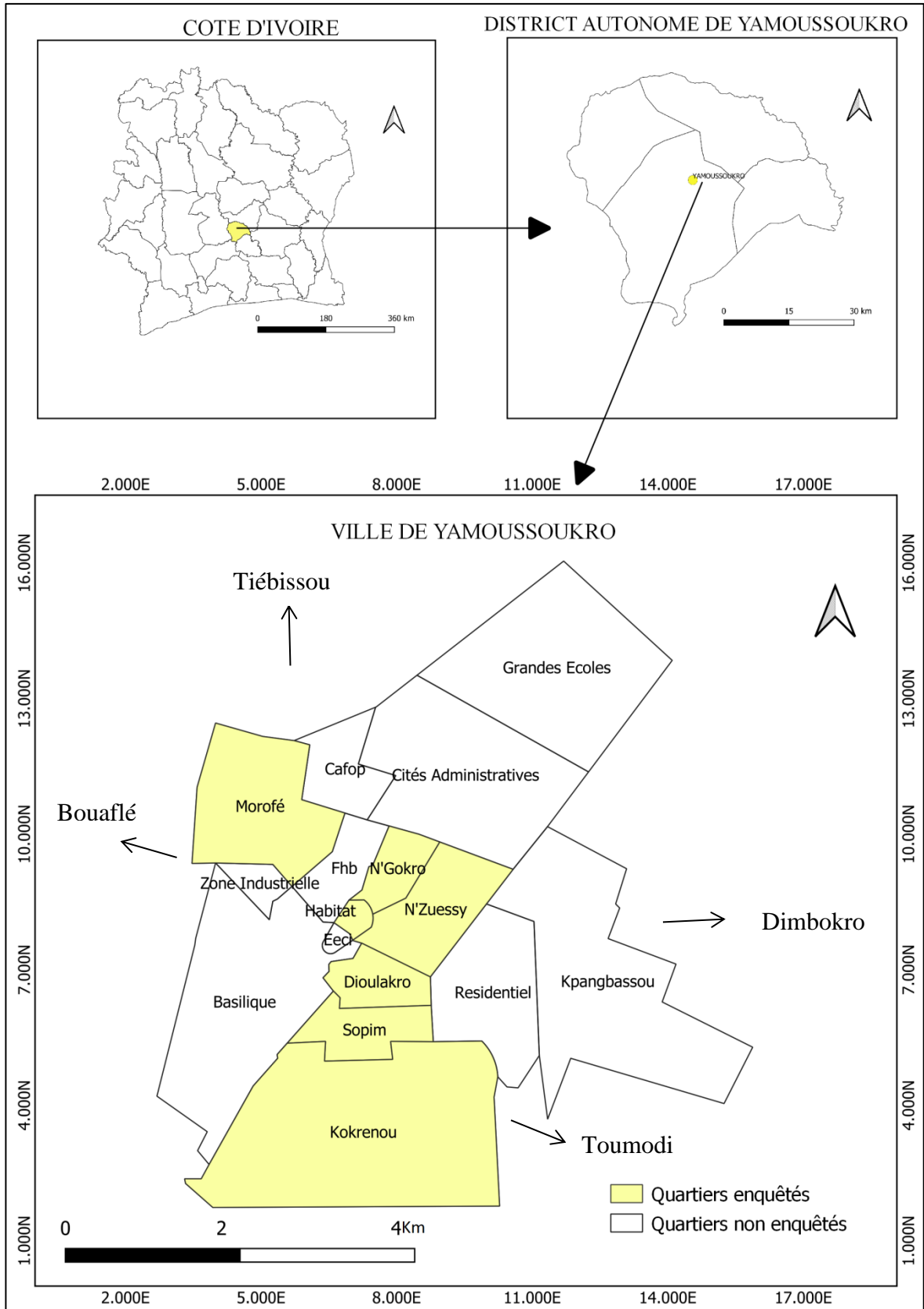
### 1.2. Méthodes de collecte de données

Pour mener à bien cette étude, plusieurs méthodes et techniques ont été mobilisées afin d'avoir les données nécessaires. Elles ont d'abord débuté par une recherche documentaire. Celle-ci a permis de comprendre le point de vue de certains auteurs sur l'apport économique d'une autoroute en construction. Ensuite, des sorties de terrain ont été faites dans le but de faire des observations directes

de terrain et des prises de vue. Aussi, des entretiens ont été faits avec les autorités municipales, administratives, villageoises et les sociétés en charge de la réalisation de ce tronçon. Le but de ces différents entretiens est d'avoir une idée sur les opportunités d'emplois créés, les activités économiques générées ainsi que les conditions de dédommagement des personnes expropriées de leurs biens. Et enfin, une enquête par questionnaire auprès des ménages des quartiers périphériques s'est avérée indispensable. Cette enquête par questionnaire a consisté à administrer une série de questions à 422 chefs de ménages répartis dans 7 quartiers en tenant compte de leurs tailles, de la densité de leurs populations et de leurs positions stratégiques par rapport au projet autoroutier.

La carte 1 présente la localisation de la ville de Yamoussoukro ainsi que celle des 7 quartiers enquêtés.

Carte 1 : Localisation de la zone d'étude



Source : INS, 2014

Auteur : DOHO BI Tchan A., 2021

## 2. Résultats

### 2.1. Les avantages économiques du projet autoroutier à Yamoussoukro

La construction de l'autoroute va réduire de façon significative les incidences de la pauvreté. En effet, elle permet d'accroître les revenus des populations et d'améliorer les conditions de vie de nombreux ménages par une forte utilisation de la main d'œuvre locale et de certains ouvriers spécialisés. L'utilisation des matériaux locaux (pierre, sable, gravier, latérite) ou d'achat de matériaux sur le marché local (ciment, acier, etc.) constitue un apport significatif sans oublier le développement du commerce autour des chantiers.

#### 2.1.1. Le regain économique des agriculteurs expropriés de leurs parcelles agricoles

Les gains de revenus pour les propriétaires des sites d'implantation de la base de chantier, des zones des dépôts temporaires, des terres agricoles qui sont exploités pour l'installation du projet, de base vie et des zones de dépôts ont fait l'objet d'accord d'expropriation ou de location auprès des propriétaires. Cela constitue un gain pour ces derniers, grâce aux frais d'indemnisation ou de location qu'ils ont perçu. Ces indemnisations sont une source de revenus substantiels pour les propriétaires de ces terrains occupés provisoirement ou définitivement. Le barème de compensation de perte de cultures (tableau 1) respecte les directives et la finalité de la réinstallation involontaire qui indiquent que : « l'indemnisation est évaluée à des niveaux qui permettent aux gens d'entamer une vie aussi productive du moins que le passé avec les mêmes ou sinon de meilleures conditions de vie ».

**Tableau 1 : Barème de compensation de quelques cultures**

Spéculations	Compensation à l'hectare en (FCFA)
Cacaoyer	500 000
Café	500 000
Manioc	100 000
Bananiers	100 000
Igname	60 000
Riz	60 000
Maïs	50 000
Ananas	240 000
Cultures vivrières et maraîchères	44 000

**Source :** Extrait de l'Arrêté n°028 du 12 Mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures, Ministère de l'Agriculture

Ce barème donne toutes les précisions concernant les indemnisations par culture afin de permettre à l'agriculteurs d'auto évaluer le montant qu'il doit percevoir pour éviter toutes sortes de polémiques.

#### 2.1.2. Développement d'activités socio-économiques à proximité du projet

Le développement des activités génératrices de revenus est le principal impact positif de cette phase. En effet, on note l'installation de petits commerces tels que les ateliers de vente de matériaux de construction, les restaurants, les « maquis », les garages automobiles à proximité du chantier pour satisfaire les besoins du personnel de l'entreprise tel que présentés par les planches suivantes.

### Planche 1: Restaurant et Maquis-Bar situés à l'entrée de l'autoroute à Morofé

Photo 1 : Restaurant sur le site du projet



Photo 2 : Maquis-Bar près de l'autoroute



*Crédit photo: YAO Blé K. Aristide, 2021*

La photo 1 présente l'un des 3 restaurants situés dans la zone du projet. Ces restaurants permettent à l'ensemble du personnel du chantier de minimiser la distance entre le chantier et le lieu de restauration. Il en est de même pour le maquis-bar (photo 2) qui permet aux personnels du chantier de trouver un rafraîchissement non loin du chantier. Les restaurants dominent l'ensemble des activités installées aux abords du chantier et permettent aux propriétaires de se prendre en charge et faire des économies. Tous ces restaurants se localisent aux abords de la chaussée gauche depuis l'année 2020.

### Planche 2 : Atelier de vente de matériaux de construction et garage automobiles à l'entrée de l'autoroute au quartier Morofé

Photo 01 : Garage automobiles



*Crédit photo: YAO Blé K. Aristide, 2021*

Photo 02 : Siège de l'atelier



*Crédit photo : KOUAME D. E., 2021*

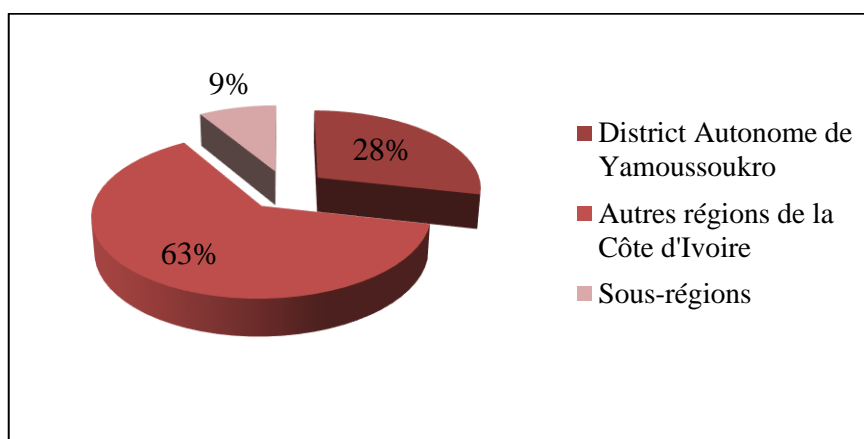
La création d'un garage automobile dans les environs du projet comme l'illustre la photo 01 est une anticipation sur le projet. Ainsi, au terme de la réalisation de cette voie et vue sa position stratégique, il constituera une véritable source économique car c'est le seul garage dans cet espace. Quant à

l'entreprise de production de matériaux de construction (photo 02), elle est créée dans cet espace depuis 2018. Elle est la plus grande de toutes les activités économiques situées aux abords de ce tronçon. Elle compte plus de 20 employés et constitue la principale fournisseuse de matériaux de construction d'habitats moderne dans la zone du projet autoroutier.

### 2.1.3. La réduction du taux de chômage

La construction de ce tronçon permet la création d'emplois directs et indirects sur le chantier. Ce projet a permis à 1720 personnes venues de divers horizons de se trouver un emploi. Le District autonome de Yamoussoukro a fourni 490 employés, 1080 des employés viennent des autres régions de la Côte d'Ivoire et environ 150 de la sous-région (Burkina, Mali...) tel que présenté par la figure 1. Le revenu des ouvriers locaux favorise une injection d'argent dans la zone. Cette ressource financière contribuera à l'amélioration des conditions de vie de ces ouvriers et de leurs proches, à la création de microprojets individuels et familiaux.

**Figure 1 : Répartition des employés selon leurs origines**



Source : AGEROUTE, 2020

La construction de cette autoroute n'a pas seulement un impact économique local mais sous régional. Concernant les emplois indirects, le Directeur Régional de l'Équipement et de l'Entretien Routier a signifié que plusieurs usines ont été construites à cause de la réalisation de cette autoroute. Parmi ces projets, nous avons : une usine de transformation de l'anacarde, une usine de transformation du riz, une usine de transformation du maïs et de fabrication d'aliments de poulet. Toutes ces usines sont localisées dans la zone industrielle, à l'Ouest de Yamoussoukro dans le village d'Akpéssékro.

## 2.2. Les dommages économiques liés à la réalisation du projet autoroutier à Yamoussoukro

### 2.2.1. Expropriation pour cause d'utilité publique

La constitution ivoirienne et les lois de la Côte d'Ivoire adhèrent à la liberté telle que définie dans la déclaration des Droits de l'Homme de 1948 et dans la Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples de 1981. En effet, la constitution ivoirienne dispose en son article 4 que « le domicile est inviolable. Les atteintes ou restrictions ne peuvent y être apportées que par la loi », puis en son article 15 que « le droit de propriété est garantie à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste et préalable indemnisation ». Les biens expropriés se traduisent par la perte des cultures (vivrières, d'exportations) et des arbres fruitiers à usage commercial (tableau 2). Selon l'évaluation des exploitations réalisée par la Direction Régionale de l'Agriculture, la superficie totale de plantations détruite en 2017 dans la commune de Yamoussoukro est de 407 hectares appartenant à 762 agriculteurs.

Tableau 2 : Répartition des surfaces de cultures et arbres fruitiers perdus sur le tronçon en 2017

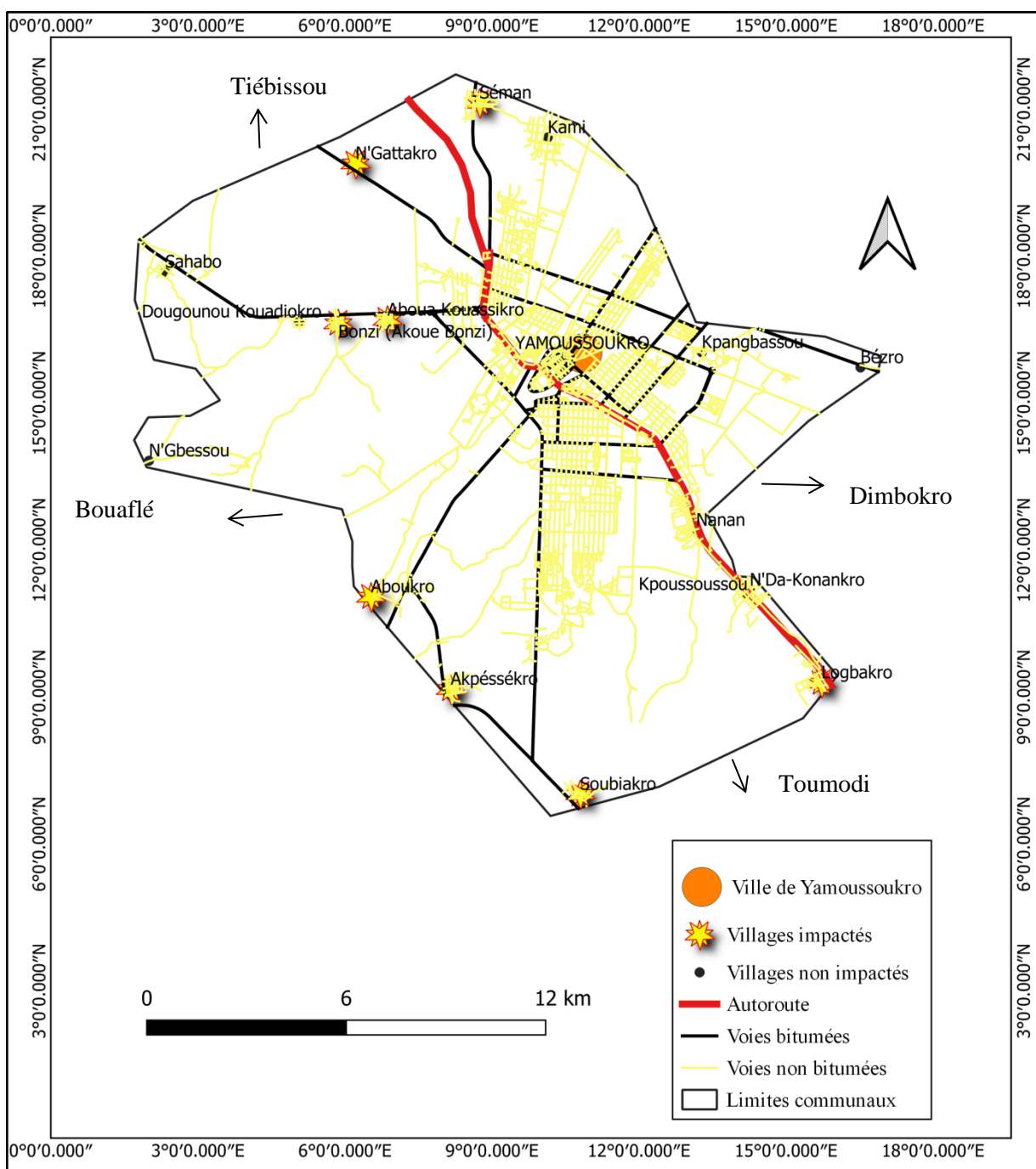
N°	Cultures détruites	SUPERFICIE DE CULTURES IMPACTEES EN HECTARE DANS CHAQUE VILLAGE /QUARTIER											Total par culture détruite (ha)
		Abouakouassikro	Aboukro	Akpéssékro	Anoumanguoua	Bonzi	Logbakro	Morofé	N'gattakro	Séman	N'zuéssy	Subiakro	
1	Anacarde	0,564	0,53375	1,9	2,6683	2,651	1,745	0,15	-	3,1427	0,03	0,782	14ha 16a 67ca
2	Ananas	0,02	0,01375	0,09178	0,15575	0,1439	0,9045	0,0279	0,0042	1,1750	-	0,6365	03ha 17a 33ca
3	Arachide	0,03	0,04	1,43	0,05	0,27	0,62835	0,353	-	1,6294	-	0,48	04ha 91a 07ca
4	Aubergine	-	0,1965	0,2349	0,08	0,065	0,0102	0,08	0,3474	0,4985	0,16	0,09	01ha 76a 25ca
5	Avocatier	0,08	-	-	0,35	0,3	0,502	0,03	-	3,419	-	0,03	04ha 71a 10ca
6	Banancier	0,796	3,1426	2,655	4,1641	2,9188	4,3038	4,2709	0,656	23,427	0,2407	4,7141	51ha 28a 90ca
7	Cacao	1,5	0,06	-	2,9687	0,9863	5,0468	1,9	0,0113	13,744	0,5	-	26ha 71a 71ca
8	Café	-	-	-	-	-	-	0,6	-	3,6526	-	6,7439	10ha 99a 65ca
9	Canne à S	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0401	-	-	00ha 04a 10ca
10	Chou	-	0,402	-	-	-	-	0,329	-	-	0,1325	-	00ha 86a 35ca
11	Citronnier	-	-	-	-	-	0,0363	-	-	-	-	-	00ha 03a 63ca
12	Cocotier	-	-	-	-	-	0,0098	-	-	-	-	-	00ha 00a 98ca
13	Colatier	-	0,0144	-	-	-	0,144	-	-	0,8745	-	0,128	01ha 16a 90ca
14	Concombre	0,18	0,0451	-	-	-	-	-	-	-	0,02	0,2	00ha 44a 51ca
15	Courgette	-	-	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	00ha 05a 00ca
16	Gombo	0,12	1,7856	1,234275	0,3413	0,8092	0,2984	0,48	0,05	0,9094	0,5355	0,6265	07ha 19a 01ca
17	Haricot	-	0,008	-	-	-	-	-	0,16	-	-	-	00ha 16a 80ca
18	Hévéa	-	-	-	-	0,3	-	-	-	0,04	-	-	00ha 34a 00ca
19	Igname	3,0702	6,2993	5,816191	4,2088	7,4451	4,1282	6,7712	2,3388	38,412	3,5167	3,2462	85ha 25a 26ca
20	Mandarine	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	-	-	00ha 01a 00ca
21	Manioc	0,95152	3,4486	4,4455	5,877	4,0365	1,4495	3,0921	0,13	18,021	8,5235	4,905	54ha 88a 02ca
22	Manguier	-	-	0,6	0,21	0,38	1,34	-	-	1,711	0,74	0,1	05ha 08a 10ca
23	Maïs	1,1118	6,4264	0,5111	1,182	2,0205	0,2756	0,96	0,04	2,6289	6,2692	0,4815	21ha 90a 70ca
24	Oranger	0,0408	-	-	0,1683	0,2602	0,153	0,2	-	2,4955	-	0,701	04ha 01a 88ca
25	Palmier	4,0817	6,575	3,2889	2,4295	4,5736	0,6815	4,5196	0,1399	42,750	3,4218	4,9529	77ha 41a 44ca
26	Papayer	-	0,261	2,7038	0,1005	0,5525	0,03	-	0,2	3,3365	-	0,003	07ha 18a 73ca
27	Pastèque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	00ha 20a 00ca
28	Patate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	00ha 10a 00ca
29	Piment	-	-	0,02	0,34	0,075	0,02	0,025	0,101	0,1443	0,1009	0,3874	01ha 21a 36ca
30	Pomme de T.	-	0,0352	-	-	-	-	-	-	-	-	-	00ha 03a 52ca
31	Riz	0,16	1,36	-	-	-	-	-	-	-	-	4,18	05ha 70a 00ca
32	Taro	-	0,02	-	0,1857	0,292	0,1038	-	-	-	-	-	00ha 60a 15ca
33	Teck	-	-	1,614655	0,02165	-	1,355168	0,064	-	3,9756	1,82392	1,504	10ha 35a 89ca
34	Tomate	0,41	0,6653	0,05	0,0275	0,517	-	1,3409	0,8385	0,0556	0,6559	0,189	04ha 74a 97ca
TOTAL PAR VILLAGE		13ha11a60ca	31ha 57a 87ca	26ha 65a 95ca	25ha 52a 91ca	28ha 59a 66ca	22ha 35a 19ca	26ha 31a 45ca	05ha 07a 21ca	166ha 36a 59ca	26ha 97a 06ca	35ha 08a 01ca	407ha 63a 05ca

Source : Ministère de l'Agriculture, 2017

Le tableau 2 présente l'ensemble des cultures ou arbres fruitiers affectés par le projet, par village et par culture (vivrières, industrielles, maraichères et arbres fruitiers). Toutes ces cultures ont reçu différemment l'intensité de l'impact. Les arbres destinés à la commercialisation (le fromagers, l'iroko, l'acajou...), les cultures commerciales et vivrières détruits sur le tronçon en construction constituent une perte de revenu. Les cultures pérennes telles que le cacao et le café ont un dédommagement supérieur à la valeur estimable. Par contre, le dédommagement des cultures vivrières (banane, igname, manioc, maïs) n'a pas couvert le montant que les paysans auraient dû avoir s'ils récoltaient proprement leurs cultures. À Séman par exemple, pour une superficie de 38 ha de culture d'igname, les paysans s'attendaient à une récolte dont la valeur estimable est d'environ 114 000 000 de F CFA. Mais après la destruction, ils ont perçu un dédommagement de 2 280 000 F CFA selon le barème de compensation pour la culture d'igname. Ce déséquilibre entre la valeur estimable et le montant du dédommagement perçu entraîne une misère sans précédente dans plusieurs familles des villages impactés. Or, l'objectif de la mise en place d'un tel projet est d'améliorer les conditions de vie des populations. Par conséquent, le barème de compensation doit être révisé afin de contribuer davantage à l'amélioration des conditions de vie et du revenu des populations rurales expropriées de leur terre agricole. Pour lutter efficacement contre la pauvreté en milieu rural à travers la mise en place de grands projets d'infrastructures et équipements, les populations estiment que l'État doit reverser à l'ayant droit une indemnité correspondant au rendement moyen de sa culture selon la variation du prix bord champ sur toute la durée de vie de sa culture pour les cultures pérennes (35 ans maximum pour le cacao). Concernant les cultures vivrières, il faut déterminer un certain nombre d'années sur lequel l'ayant droit bénéficiera d'une indemnité selon la variation du prix bord champ et le rendement moyen de sa surface culturale.

La carte 2 présente les villages impactés par le projet.

**Carte 2 : Localisation des villages impactés par le projet autoroutier**



**Source :** INS, 2014

**Auteur :** YAO Blé Konan Aristide, 2021

La commune de Yamoussoukro compte 17 villages qui sont : Séman, Kpoussoussou, N'dakonankro, Logbakro, Nanan, Akpéssékro, Aboukououassikro, Sahabo, Bonzi, Kami, N'gbéssou, Bézro, N'gattakro, Aboukro, Kpangbassou, Dougounoukouadiokro et Soubiakro.

Comme dans la plupart des villes et villages africains, une organisation traditionnelle, dite coutumière coexiste avec celle de l'État. Il existe ainsi traditionnellement un « conseil des anciens » dirigé par un « chef de village ». Sur les 17 villages, 8 ont été impactés par le projet autoroutier. Quant au village Anoumangoua, il est situé hors de la commune de Yamoussoukro mais touché par le projet.

## 2.2.2. La perte d'activités commerciales

À l'instar de nombreuses villes en Côte d'Ivoire, le tissu commercial de la ville de Yamoussoukro est surtout constitué de magasins de gros et de demi-gros, de représentants et concessionnaires d'automobiles ou de machines agricoles, de vendeurs ou vendeuses de produits agricoles, de nombreuses boutiques de détaillants. À la sortie du corridor Nord au quartier Morofé et à la traversée de Séman se trouvent des marchés aux cultures vivrières. Le projet a porté atteinte aux activités commerciales exercées le long du tronçon dans la localité de Yamoussoukro. Ces activités commerciales impactées se situent sur la voie express et se distinguent en artisanat de pagne traditionnel, la restauration, la coiffure, la couture, la vente de vivriers et d'articles divers (tableau 3).

**Tableau 3 : Effectif et répartition des personnes affectées économiquement par les activités**

Type de personnes affectées par le projet (PAP)	Morofé	Séman	Effectif
Artisans de pagnes	05	07	12
Restaurateurs	14	11	25
Boutiquiers et vendeurs divers	00	26	26
Autres artisans (ateliers de couture, coiffure, soudure)	01	00	01
Commerçantes de vivriers du marché	19	120	139
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>164</b>	<b>203</b>

*Source : GAUFF Ingénieure, 2014*

Au total, 203 personnes ont perdu leurs activités commerciales dans la réalisation de ce projet. Toutefois, ces personnes ont perdu leurs revenus de façon temporaire pour certaines et définitivement pour d'autres. L'arrêt de ces activités commerciales entraîne une perte de revenus des propriétaires et de leurs familles. Les indemnités, ne pouvant pas leur permettre de maintenir leur niveau de vie, ces différentes familles sont exposées à la famine, au manque de moyens pour les soins médicaux et aussi à la déscolarisation des enfants dans certaines familles.

## 2.2.3. Baisse de revenus des vendeuses de vivriers et des artisans

Le trafic actuel sur la route existante entre Yamoussoukro et Bouaké est la source potentielle des revenus des vendeuses de vivriers et des artisans de pagnes traditionnels installés aux abords. Le détournement du trafic vers l'autoroute induit une baisse drastique de leur clientèle constituée des usagers de la route.

## 3. Discussion

La construction de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké a favorisé la création d'emplois directs et indirects à Yamoussoukro. Ainsi, le projet permet la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers locaux pendant la période de déroulement des travaux. Le revenu des ouvriers favorise un investissement local dans la zone qui se traduit par une amélioration des conditions de vie de ces ouvriers et de leurs proches. Le projet participe également à relever la qualité de vie et ainsi donc à la réduction de la pauvreté dans cette partie. Ces résultats sont en conformité avec ceux de K. Moussa (2010, p. 42) lorsqu'il affirme qu'au Burkina, la construction et le bitumage de la route nationale n°23 entre Ouahigouya et Djibo a été un levier stratégique dans le processus de réduction de la pauvreté au niveau des ménages, du fait des responsabilités dévolues aux femmes et leur rôle de promotrices d'activités génératrices de revenus. Cette situation a été aussi visible au Maroc, lors de la construction de l'autoroute Marrakech-Agadir. L'impact économique positif de cette réalisation était visible par l'augmentation d'activités du fait de la création d'emplois au profit de la population locale qui trouvait un marché auprès des touristes. Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité des centres économiques dans la zone d'influence du projet contribue à la résorption du chômage particulièrement élevé au sein la population jeune. Pendant la phase

des travaux, l'effet direct consiste à l'augmentation d'activité par embauche temporaire de main d'œuvre locale et l'effet indirect par l'installation de nouveaux hôtels et de restaurants locaux, (Département Infrastructures Régions Nord, Est et Sud, 2006, p. 26). 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. Cependant, T. Muller (1978) cité par S-L. Gilbert (1983, p. 69) met l'accent sur l'extension de la ville. Pour lui, l'impact le plus important de l'autoroute de ceinture est l'accroissement substantiellement de l'offre de terrain disponible en particulier au voisinage des échangeurs. Plus exactement, cette disponibilité accrue de terrains vacants traduit un effet indirect de l'autoroute, exploitée habilement par les promoteurs industriels et immobiliers.

Ainsi, selon P. Johanne (1980, p. 66), les impacts positifs que ces tronçons présentent est le signallement de l'accessibilité accrue à différents quartiers urbains et le développement de nouveaux centres industriels, commerciaux et résidentiels.

Les dommages économiques de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké. La réalisation d'une infrastructure routière est une activité primordiale pour les usagers. Mais les contraintes d'un tel projet pèsent sur les activités agricoles, pastorales par l'expropriation des terres consacrées à la pratique de ces activités. Dans le cadre d'une stratégie cohérente et dynamique de compensations de biens, plusieurs mesures sont prises pour l'indemnisation des personnes expropriées de leurs biens pour cause d'utilité publique. Ces résultats sont en accord avec ceux de l'Agence de Gestion des Routes (2017, p. 19), lors de la réalisation du projet de renforcement des infrastructures pour le développement urbain et la compétitivité des agglomérations à Bouaké. Ce projet a impacté les petits commerces installés à proximité du projet, la perte de revenu salarial des employés des activités économiques du fait de la suspension de leur activité. Dans la même dynamique, M. Bénétoit (1982, p. 129) dans une étude à Montréal a reconnu l'existence d'un lien « la mise sur pied d'un réseau autoroutier et l'évolution du secteur commercial des villes satellites ». Cette évolution se caractérise notamment par l'implantation de gigantesques centres commerciaux régionaux.

Ceux-ci, localisés sur des carrefours autoroutiers sont plus accessibles en moins de 30 minutes à un grand bassin de la population, au détriment de l'activité commerciale des centres villes concernées. Certes, les autoroutes ont favorisé l'implantation et l'essor des commerces localisés à la périphérie des villes et à proximité de ces axes routiers majeurs. Cependant, T. Muller (1979) cité par S-L. Gilbert (1983, p. 73) constate que 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-services. S-L. Gilbert (1983, p. 75) quant à lui évoque la question de la perte de territoires à vocation agricole pour l'emprise routière. En outre, le morcellement pourfendu par cette artère, l'abandon des portions de lots cultivés et de boisés, de ferme, des inondations attribuables à une sous-évaluation des mécanismes de drainages des sols lors de la construction de l'autoroute. La pollution des boisés et des terres agricoles par le sel de déglacage sont aussi quelques-uns des effets préjudiciables. Cela entraîne une perte en superficies agricoles, une réduction de la production agricole dans toute sa diversité.

## **Conclusion**

Les travaux de construction de l'autoroute contribuent à la création d'emplois directs et indirects dans la localité concernée. Cela réduit temporairement et ou définitivement le chômage dans la zone en luttant contre la pauvreté en milieu rural. L'exécution des travaux favorise un développement circonstanciel d'activités économiques avec la présence du personnel de chantier qui s'approvisionne dans les petits commerces et restaurants environnants. Ces échanges favorisent la dynamique économique durant la période des travaux. L'acquisition de sites et la location d'habitats pour l'installation du chantier et des ouvriers sont un gain de revenu pour les propriétaires. La réalisation de ce projet est économiquement bénéfique aux populations certes mais elle présente aussi des effets économiques néfastes sur la

population. Spécifiquement, le projet a impacté 965 personnes dont 762 dans le domaine agricole et 203 dans les petits commerces, réparties dans 09 villages et 02 quartiers de la ville de Yamoussoukro. Ces derniers ont perdu leurs activités de façon temporaire ou définitive. Cette perte va entraîner une baisse du niveau de vie de ces populations. Les indemnités, ne pouvant pas leur permettre de maintenir leur niveau de vie, ces différentes familles sont exposées à la famine, au manque de moyens pour les soins médicaux et aussi à la déscolarisation des enfants dans certaines familles.

## Bibliographie

AGENCE DE GESTION DES ROUTES, 2017, *Projet de renforcement des infrastructures pour le développement urbain et la compétitivité des agglomérations secondaires (PIDUCAS)-Bouaké*, Ministère des infrastructures économiques.

DEPARTEMENT INFRASTRUCTURES REGION NORD, EST ET SUD, 2006, *projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir*, Banque Africaine de Développement, Royaume du Maroc.

GAUFF INGENIERIE, HYDRO-CO, 2015, *Etude de faisabilité technique, économique, d'impact environnemental et social et de mise en concession de l'autoroute du nord*, Ageroute, Ministère des Infrastructures Economiques.

GILBERT Saint-Laurent, 1983, « Impact de l'autoroute sur le milieu. Etude bibliographique et propositions de recherche au Québec », in *Cahier de géographie du Québec*, volume 27, numéro 70.

MASSICOTTE Benoît, 1982, *Les autoroutes et le développement économique : le cas du secteur tertiaire des villes satellitaires du Montréal*, thèse de Doctorat de géographie, Université Laval.

MOUSSA Kontougomdé, 2010, *Etude d'impact environnemental des travaux de construction et de bitumage de la route nationale n°23 entre OUAHIGOUYA et DJIBO*, mémoire de Master 2 Environnement, Institut International d'ingénierie de l'eau et de l'environnement, Burkina Faso.

OTMANE Hamid, 2016, *Etude de la liaison d'échangeur CW 06 avec la 2eme Rcade Sud de la Wilaya d'Alger en phase APD*, Mémoire de fin d'études, Département de génie civil, Université de Mouloud Mammera de Tizi-Ouzou.

PELLETIER Johanne, 1980, *Etude des effets structurants et déstructurant d'une route de ceinture sur la trame urbaine : l'exemple du boulevard casavant à Saint Hyacinthe*, mémoire de géographie de fin de cycle, Université Laval.

SENAH Khadjetou, 2012, *Système territorial et développement : Impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le parc national de banc d'arguin*, Géographie, Université de Havre.

UDUAK Akpan, 2015, « Impact de l'amélioration de la qualité de l'infrastructure routière régionale sur le commerce intrarégional dans la CEDEAO », in, *Passerelle*, volume 16, numéro 1.