

Routes à péage

Modernes et pratiques

ÉDITORIAL

Les voies de l'émergence

La route précède le développement. Un pays ne peut être perçu comme développé, sans un réseau routier important. La mise en place d'un tel réseau requiert un entretien régulier. Le péage est le nouveau prix à payer pour atteindre cet objectif. Il se veut plus efficace que le système des taxes spéciales. Les péages serviront à éponger les éventuelles dettes contractées pour réaliser les ouvrages, à rémunérer les actionnaires, à couvrir les charges de fonctionnement des différentes gares et, par-dessus tout, à entretenir le réseau routier qui se dégrade au fil des années. Les passages à péage constituent le nouveau moyen, pour l'État, d'effectuer un suivi de l'ensemble du réseau routier et autoroutier. Ils lui permettront également de programmer la création de nouvelles infrastructures routières et de communication.

C'est dans cette veine que s'inscrit le pont à péage Henri Konan Bédié, pont surnommé par la population, « Pont de l'émergence ». Après les ponts Houphouët-Boigny et De Gaulle, ce troisième pont est le signe que la Côte d'Ivoire veut sortir la tête de l'eau. Les gares à péage d'Attinguié et de Singrobo apportent également la preuve que le pays se construit et construit des routes. Ces infrastructures méritent aussi d'être appelées « voies de l'émergence », car la notion de péage renvoie à celle de routes, belles, larges, dégagées et, bien entretenues. Quoi de plus normal. Les grandes nations nous montrent bien que l'obtention d'un réseau routier dynamique passe par là. On peut citer l'Afrique du Sud, les États Unis d'Amérique et le Canada. De nos jours, il est courant d'établir des péages sur les grands axes. Le Ghana l'a vite compris et s'est doté de gares à péage, afin d'assurer la préservation de ses infrastructures routières. Alors ...

La Rédaction



Il existe 3 passages à péage fonctionnels en Côte d'Ivoire. Deux sur l'autoroute du Nord, Attinguié et Singrobo, et un autre sur le pont Henri Konan Bédié à Abidjan. Celui d'Adzopé n'est pas encore fonctionnel en raison des travaux de réhabilitation du tronçon d'Adzopé-Abengourou.

L'ouverture à la circulation du Pont Henri Konan Bédié est l'aboutissement d'un projet lancé en 1997. Son coût, 126 milliards de Fcfa. Cette nouvelle voie rapide rapproche les communes de Cocody et Marcory.

Routes à péage Modernes et pratiques !



Un poste à péage moderne équipé de caméras de surveillance (Ph: Source Internet)

Une artère de 2x2 voies s'étire désormais entre le boulevard Mitterrand et la montée du pont HKB, à la Riviera Golf. L'ouvrage long de 1,5 km, d'une largeur de 28 m dont 3 m de trottoir, relie la digue de Cocody à celle de Marcory.

A Marcory, un boulevard 2x3 voies sert de jonction entre la baie lagunaire d'Anoumabo et le centre de la commune.

La voie qui traverse le quartier. L'échangeur permet à l'utilisateur en provenance de Cocody de poursuivre sa route en ligne droite sur la rue Pierre et Marie Curie à Marcory.

Par exemple, se rendre de Cocody à Marcory par le pont HKB pren-

dra 30 minutes de moins et évitera 10km de trajet par rapport à ce qui se faisait jusqu'ici. Celui qui réside à Cocody et qui doit se rendre quotidiennement à Marcory fera l'économie de 2600 km de parcours et de 260 heures en voiture, par an.

Sur le pont HKB, le paiement par abonnement existe. L'utilisateur qui y souscrit a droit à un badge collé derrière son pare-brise, lui permettant d'emprunter l'une des deux voies de télépéage sur le pont, une antenne détecte le badge et la barrière se lève automatiquement.

Quant au passage à péage d'Attinguié, il a été ouvert au public le 15 mai 2014. Il est situé sur l'auto-

route du nord à 30 km d'Abidjan. L'autoroute réduit la distance entre Abidjan et Yamoussoukro, augmente les rotations commerciales et fait disparaître les barages routiers et les rackets.

Quant au passage à péage de Singrobo, il a les mêmes caractéristiques que celui d'Attinguié et offre plusieurs services: les aires de repos et de pause durant le voyage, un centre de secours permettant d'apporter les premiers soins en cas de besoin, des patrouilles de sécurité et caméras de surveillance.

L'autoroute du nord dispose entièrement d'un marquage au sol clair, de panneaux de signalisation fréquents et un local de sur-

veillance composé de 7 superviseurs qui suivent la transaction en temps réel dans les différentes caisses de la gare.

Selon M. Komenan Michael chef de gare péage d'Attinguié, « le principe du péage constitue la part de contribution des usagers à l'entretien des routes existantes et à la construction de nouvelles voies sur l'étendue du territoire ivoirien ainsi qu'à la réalisation d'autres projets ».

Les recettes et redevances du péage permettront également de rembourser les dettes ayant servi aux financements de l'autoroute.

Emilie Abito

Un système 3x8

Dans la gare à péage d'Attinguié, 8 péagers travaillent sur les 4 voies allées et les 4 voies retour disponibles pour les usagers de l'Autoroute du Nord. Sur le pont HKB, il y a 21 voies de péages, dont 63 péagers qui travaillent par jour. Les employés des deux gares à péages, travaillent selon le système du « 3x8 ». Chaque groupe de huit, travaille huit heures.

Les 8 premiers employés des caisses arrivent à 8h et travaillent

8 heures de temps. A 16h donc, ces derniers sont remplacés par 8 autres péagers qui sont à pied d'œuvre jusqu'à minuit. L'équipe qui termine son service à minuit est suppléée à son tour par une autre équipe d'employés qui travaillent de 24 h à 8 h du matin, puis le cycle recommence.

Cédric Doffou et
Milequem Diarassouba

Pont HKB: les bouchons de l'indiscipline

Vous avez dit fluidité routière? A certaines heures, le péage crée des embouteillages. Il est presque 17h, à l'entrée du Pont Henri Konan Bédié, ce mardi 19 mai. Les automobilistes venant des communes de l'est de la capitale économique regagnent leurs domiciles. Insidieusement un ralentissement se ressent dans le rythme de passage des véhicules guichets du péage. Il se forme un bouchon sur les voies menant à Cocody.

« Le vrai problème des embouteillages, c'est l'indiscipline », nous dit un des agents de police, posté à l'entrée du pont. Selon cet agent, des automobilistes s'arrêtent couramment sur la chaussée pour prendre des photos, ou pour faire usage de leur téléphone portable, alors que l'arrêt et le stationnement sont for-



Une colonne de véhicules sur l'axe Riviera-Marcory (Ph: Gnele Soro)

mellement interdits à cet endroit. Autre raison de ce ralentissement, toujours selon cet agent, il y a des personnes qui ne savent pas s'orienter et se retrouvent par erreur au niveau de la voie menant au poste à péage. Dans une

telle situation, elles cherchent à faire demi-tour en roulant en sens inverse. Ces pratiques condamnables sont très souvent à la base des bouchons. Il n'est donc pas étonnant de voir ce spectacle fait de coups de sifflets, de jurons et

d'invectives. Toute cette bousculade se situe plus précisément sur les voies du milieu où le paiement se fait en espèces.

M. Ousmane Traoré dit être tout à fait satisfait de la formule à laquelle il a adhéré : « l'abonnement me donne droit à un badge que je fixe derrière le pare-brise. Ce titre d'accès me permet d'emprunter l'une des deux voies de télépéage. Chaque fois que j'arrive au niveau du péage, je passe sans problèmes ». M. Barthélemy Kouamé, Directeur Général de Autoroutes, estime que l'objectif principal du gouvernement en créant ces passages est double: fluidifier le trafic et rentabiliser la route.

Yolande Touré /
Anicette Kouassi / Florence Bei

Routes à péage

Barrière contre la fraude



Un agent de sécurité au poste à péage d'Attinguié (Ph: Bonfils Bédi)

Le système de péage à la gare à péage d'Attinguié est en mesure de résister à la fraude sous toutes ses formes, selon le chef de gare, M. Komenan Michaël. A l'arrivée à la gare à péage, les véhicules s'alignent devant les différents passages. La barrière de chacune des huit caisses ne se lève

que lorsque le droit est payé. Après le règlement effectif, le caissier remet un ticket à l'utilisateur. Michaël Komenan avertit que quiconque tenterait d'enfoncer la barrière serait pris en chasse par les éléments des forces de l'ordre situés à proximité de la gare à péage. A partir d'une salle appelée, « Lo-

cal de Surveillance » une équipe composée de sept superviseurs suit en temps réel les transactions qui ont lieu aux différentes caisses de la gare. Ceci afin de lutter contre le détournement des recettes ainsi que les éventuelles malversations. Cette pièce, à porte blindée est équipée d'un écran de

contrôle alimenté par neuf caméras. Elle dispose d'un interphone pour permettre aux superviseurs de communiquer avec les péagers. Le local de surveillance est interdit à toute personne étrangère, pour des raisons sécuritaires, précise Michaël Komenan.

A la fin de la journée, les différents ordinateurs qui suivent en temps réel les transactions au niveau des caisses affichent les sommes que doivent présenter les caissiers. Dans le cas où l'argent récolté au terme de la journée n'atteint pas le montant évalué par la machine, le caissier en faute rembourse immédiatement le manquant. Dans le cas contraire, le montant manquant est déduit de son salaire, prévient M. Komenan, chef de la gare à péage d'Attinguié. Il a toutefois tenu à préciser qu'aucun cas de fraude n'a été observé à ce jour.

Milequem Diarassouba,
Cédric Doffou

Un long cheminement

Dans les années 90, l'idée d'instaurer un système permettant à la population de contribuer à l'entretien des routes a germé dans les esprits des décideurs ivoiriens mais les mentalités n'ayant pas été suffisamment préparés, cette idée est abandonnée.

En 2000, le gouvernement décide de relancer l'idée. Ainsi, un comptage des véhicules circulant sur l'autoroute du Nord est effectué par le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD). En 2008, le poste à péage d'Attinguié est déjà en construction.

En 2011, le gouvernement décide de ressusciter le projet, en promettant de le concrétiser. En 2012, le projet est approuvé en conseil des ministres. Le 12 février 2014, les ministres Gaoussou Touré (transports) et Patrick Achi (infrastructures économiques) ont sensibilisé les transporteurs et les consommateurs sur la nécessité du péage de l'autoroute Abidjan-Yamoussoukro.

En mai 2014, le péage d'Attinguié était déjà opérationnel. Les tarifs sont annoncés le 13 mai

2014, lors d'une conférence de presse conjointe des ministres Patrick Achi, Jean Louis Billon, Gaoussou Touré et Kaba Nialé. Cette gare est enfin inaugurée le 15 mai 2014 par le Premier Ministre Daniel Kablan Duncan.

En juillet 2014, est ouvert, sans cérémonie d'ouverture, le péage de Singrobo. Ces postes à péages sont gérés par le FER (Fonds d'Entretien Routier).

Le 16 décembre 2014, celui du pont Henri Konan Bédié (HKB) est effectif. Le Président Alassane Ouattara a offert une traversée « gratuite » du pont aux usagers durant une semaine, en guise de cadeau de fin d'année. Les tarifs de celui-ci diffèrent du péage de l'autoroute du nord. Ce poste est placé sous la responsabilité du groupe privé SOCOPRIM (Société de Construction du Pont Riviera-Marcory).

Ainsi, ces ouvrages contribueraient à développer le paysage socio économique et géographique de la Côte d'Ivoire.

Abouti Olivia,
Koné Adama
Ange Servais Mahouena

Comment ça fonctionne ?



Un guichet de paiement manuel (Ph: Josué Koffi)

Après plusieurs rencontres et négociations avec les syndicats des transporteurs de Côte d'Ivoire, le ministère du transport et le syndicat des consommateurs ont tenu compte des conditions de vie des populations, pour la fixation du coût sur le pont HKB.

Le Directeur adjoint d'exploitation de l'ouvrage, Lionel Attindehou, a donné les différents montants en vigueur.

Les motocyclettes et véhicules légers paient 500 FCFA le passage. La classe II qui comprend les minicars, camions,... débourse

1500 FCFA par passage sur le pont HKB.

Les véhicules poids lourds, cars constituent la classe III. Le péage s'élève à 3000 FCFA ».

L'organisme qui collecte les recettes et entretient ce pont est SOCOPRIM (Société de Construction du Pont Riviera Marcory).

Le pont Henri Konan Bédié relie Marcory à Cocody. Il est long de 6,2 km. C'est une révolution pour la circulation à Abidjan traversé par 100.000 véhicules par jour, au bas mot.

Josué Koffi et
Eloïse Koun Cha

Routes à péage

« Tout le monde doit contribuer à la construction des routes »

M. Diaby Ibrahim est le Directeur du Haut conseil des entreprises des transports routiers. On peut dire qu'il est le super patron des transporteurs. Il affirme qu'il adhère entièrement à la politique du péage.

Quel a été votre apport à la fixation des tarifs des différents passages à péage en Côte d'Ivoire ?

Dans le cadre de la fixation des tarifs des passages à péage, nous avons été associés. En tout cas, nous en tant que transporteurs, on peut dire qu'on a été associés, puisqu'on nous a envoyé les premières propositions, et nous avons fait les contre-propositions, on nous a envoyé par la suite d'autres propositions. On a fait des contre-propositions, jusqu'à ce que l'État, lui-même décide de prendre une moyenne qui a été donc appliquée.

Au niveau sécuritaire, y a-t-il des retombées positives ?

Oui évidemment, aujourd'hui il y a des patrouilles militaires, des patrouilles de gendarmeries, des patrouilles mixtes, qui sont sur l'autoroute du nord 24H/24. En plus de ces patrouilles, le fonds d'entretien routier (FER), lui-même a instauré des patrouilles administratives sur la route. Il y a même des ambulances, qui sont mises en circulation par le FER. Récemment la fondation PETROCI, a ouvert une caserne de sapeurs-pompiers, ultra moderne, sur l'autoroute. Quand on fait la somme de tous ces dispositifs, honnêtement, nous pensons que la sécurité est garantie. La preuve : avant donc le péage, on attendait toujours le matin pour voyager mais aujourd'hui, nous constatons des départs de nuit. Les camions attendent de quitter Yamoussoukro vers 20 heures pour arriver à 22 heures à Abidjan. D'autres quittent Yamoussoukro, vers minuit pour arriver à 03 heures du matin. Alors que sans sécurité, on ne peut pas faire tout cela.

Quelles sont les difficultés réelles auxquelles les transporteurs de



Diaby Ibrahim, Directeur Général du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire (HCPETRCI) Ph: La rédaction

Côte d'Ivoire sont confrontés depuis l'avènement des passages à péage ?

Les difficultés sur les postes des péages, je n'en vois pas réellement. Au départ il se posait des problèmes de monnaie aux postes de péage mais cela a été résolu. Les responsables des transporteurs ont immédiatement pris rendez-vous, avec la direction du FER, qui a ensuite approché la BCEAO.

Aujourd'hui, on paye et l'autoroute est bien entretenue. Le troisième pont, on le paye et c'est une merveille. Donc, il n'y a pour l'heure pas de problème.

Pourquoi alors certains conducteurs contournent-ils les passages à péage ?

Je ne pense pas que ce soit pour éviter le péage, car ce qu'on gagne aujourd'hui, en payant on ne le gagne pas en contournant. Donc je ne peux pas confirmer cela. Mais si cette pratique s'avère vraie, je pense que ce serait vraiment insignifiant.

24h/24. Au niveau de l'assistance technique, même quand on est en panne aujourd'hui, le FER a des patrouilles qui nous assistent jusqu'à ce qu'on soit dépanné. Alors, quand on évalue tout cela, on voit effectivement l'impact positif du péage sur notre activité.

Souhaitez-vous d'autres passages à péage en Côte d'Ivoire ?

Pas forcément que toutes les routes soient à péage. On nous a fait part, d'une politique autoroutière et que le gouvernement va continuer la construction des autoroutes. Donc, il faut qu'il y ait une contribution du privé dans la construction des autoroutes. Ainsi, l'autoroute ira jusqu'à Bouaké et de Bouaké au nord du pays. C'est beaucoup d'argent, alors tout le monde doit contribuer à partir du moment où nous sommes des opérateurs économiques. Nous voudrions que l'État, continue donc sa politique de construction et de réhabilitation des routes, sur toute l'étendue du territoire ivoirien.

Interview réalisée par
Lafalaise Dion,
Emmanuelle Seli
Linda Tiacoh

Quel est l'impact des passages à péage sur le fonctionnement des transports en Côte d'Ivoire ?

L'impact est positif parce que quand on a commencé à payer l'autoroute d'Attinguié, on a vu que l'autoroute du nord est toujours entretenue. Généralement, tous les deux mois sur les routes, il y avait des nids de poules, des dégradations. Mais cette fois, on voit qu'il y a des structures, qui se chargent de la restauration de ces routes. La sécurité également y est présente,

LE COMMUNICATEUR

Le Journal École de l'Institut des Sciences et Techniques de la Communication (ISTC)

Rédacteur en chef: Adama Koné,

Chef de desks: Anicette Kouassi, Emilie Abito

Secrétaire de rédaction: Philomène N'guessan, Yolande Touré, Milequem Diarassouba

Rédaction: Adama Koné, Stéphanie Sié, Madina Bayilé, Ange S. Mahouena, Eunice

Oulai, Aïssata Bamba, Nadège N'guetta, Olivia Aboui, Désirée Konan,

Yapo Abel-Guy, Gnélé Soro, Yolande Touré, Florence Béi, Nadège Bessou, Péta Touré,

Fatoumata Koné, Anicette Kouassi, Karelle Kouakou, Kadydja Diaby, Mélès Beugé,

Abito Bla E., Lynda Tiacoh, Mohamed Diallo, Miléquém Diarassouba, Cédric Doffou,

Souare Hadja, Bedi B. Bonfils, Josué Koffi, Eloïse K., Lafalaise Dion, Emmanuelle Séli

Photos et Illustrations : Ange S. Mahouena, Josué Koffi, Gnele Soro, Péta Touré,

Soro Gnelé, Fatoumata Koné

Supervision : Gomet-Konaté Scheinfora, Yves Say

Encadrement : Charles Diagne, Zio Moussa, Rosine Diodan, Christian Migan,

Maurice Agoh, Mathieu Ekra, Zogbé Yokolé, Régina Diplo, Kouakou-Kouakou

Webmaster: Gba N. Elisée

Infographie: Adama Koné, Aïssata Bamba, Anicette Kouassi, Emilie Abito

Impression : Société Nouvelle de Presse et d'Édition de Côte d'Ivoire SNPECI

Siège : Bd de l'Université, Bp V 205 Abidjan - Tel: 22 44 86 66. Fax : 22 44 84 33