

DU PONT FLOTTANT AU PONT FELIX HOUPHOUET BOIGNY

90 ans d'histoire Et deux drames inoubliables

Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire compte trois grands ponts qui en font sa singularité :

- Le Pont Félix Houphouët-Boigny ouvert en 1957
- Le Pont Général De Gaulle ouvert en 1967
- Le Pont Henry Konan Bédié dit HKB ouvert en 2014

Mais le plus ancien est sans conteste le pont Félix Houphouët-Boigny, du nom du premier Président de la République du pays. Il a une longue histoire, presque centenaire. Il est quasiment né avec le transfert de la capitale, à l'époque coloniale, en 1893, de Grand-Bassam à Bingerville puis de Bingerville à Abidjan.

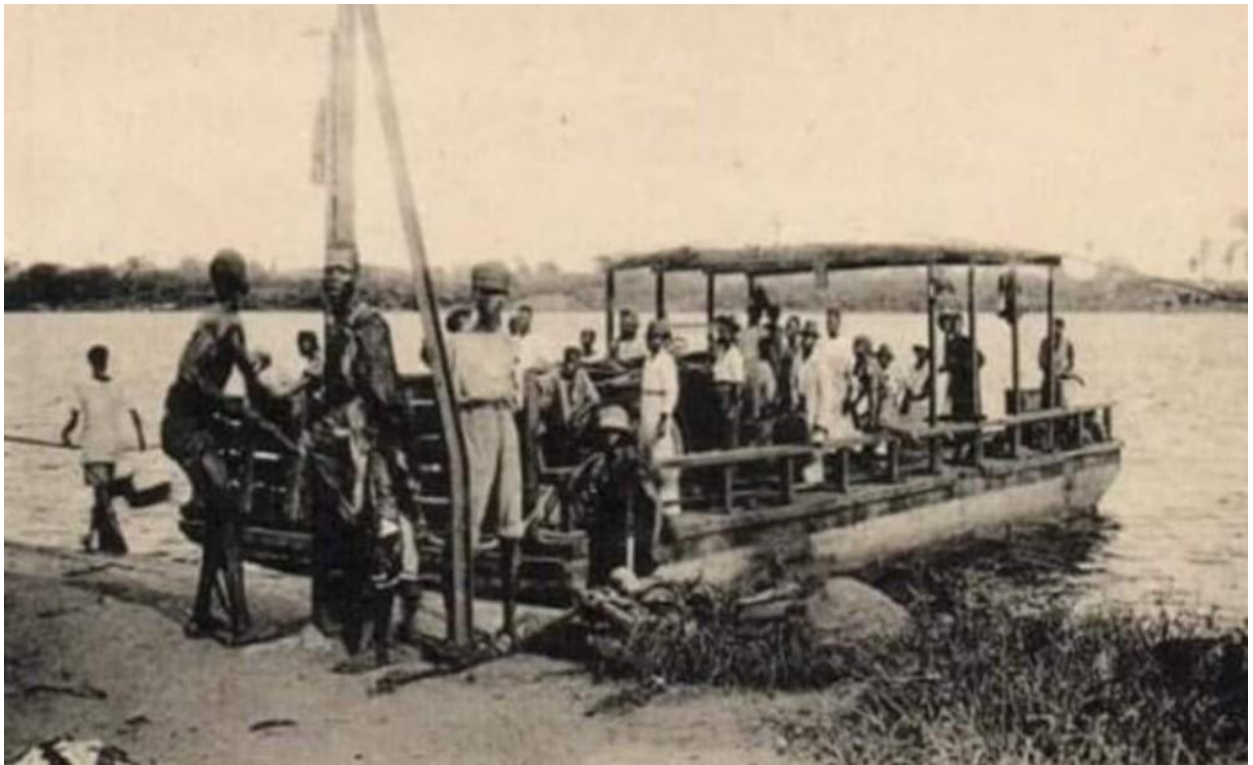
Retour sur l'histoire de ce pont emblématique de la capitale ivoirienne depuis sa gestation passant de pont flottant en un pont définitif.

1 – LE PONT FLOTTANT

L'idée du transfert de la capitale de Bingerville à Abidjan est ancienne et les autorités coloniales se sont mises à rechercher l'endroit idéal pour la nouvelle capitale. Le choix s'est porté sur un petit village de pêcheurs, en bordure de lagune. Cet endroit va prendre définitivement le nom d'Abidjan et le transfert sera effectif en 1933.

Avant cela, il a fallu installer les bâtiments administratifs de la nouvelle capitale sur le point le plus haut, le Plateau qui devenait ainsi l'endroit d'implantation du Gouvernorat de la Colonie Côte d'Ivoire.

Abidjan possédant un plan lagunaire, les travailleurs devaient se déplacer en pirogues ou en embarcations sommaires pour atteindre le Plateau. L'administration coloniale a donc eu recours à un bac qui faisait alors la navette entre les deux rives. Mais, le 18 décembre 1930, le bac a chaviré, faisant une quarantaine de victimes. C'est le **premier drame** qui eut un énorme retentissement à cette époque.



Le bac qui faisait la traversée entre Anoumabo et le Plateau

Il a chaviré le 18 décembre 1930



En 1931, les autorités coloniales françaises décidèrent alors de la construction d'un pont flottant pour relier les deux berges, entre Anoumabo et le Plateau. Ce pont flottant de 290 mètres de long incluait une chaussée routière et une voie ferrée centrale. Les caractéristiques de ce pont flottant étaient les suivantes :



Le pont flottant avec ses rails en plein centre

- Une partie flottante constituée par une ossature métallique reposant sur six couples de flotteurs (caissons en tôle d'acier) de 33 mètres de long sur 4 mètres de large et 2 mètres de haut.
- Sur chaque rive, un appontement métallique sur pieux à vis. Dans l'appontement du côté Abidjan est intercalée une travée basculante, manœuvrable à la main permettant de dégager une passe de 10 mètres de largeur pour le passage des embarcations

L'ouvrage est enfin achevé le 25 juin 1931.

La réalisation de ce pont flottant va accélérer la planification urbaine d'Abidjan : réaménagement du quartier situé entre la gare, la poste et la zone commerciale (quartier du commerce) avec notamment la création de la place Lapalud devenue plus tard la Place de la République, la modification de la dénomination des rues, la naissance de Treichville (anciennement Anoumabo, rebaptisé ainsi par le gouverneur Reste, en l'honneur de Treich-Laplène), l'aménagement d'espaces verts, la construction d'une nouvelle gare à la fin des années 1930. L'aménagement urbain lié au pont. Le pont flottant assurera, trente ans durant ou presque, la liaison par route d'Abidjan à Treichville, Port-Bouët et Grand-Bassam, ainsi que le raccordement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire aux installations maritimes de Port-Bouët (puis au port en eau profonde après l'ouverture du canal de Vridi en 1951), ce jusqu'à la mise en service du Pont-Houphouët-Boigny, en 1957.

Très bien accueilli à l'époque, cet ouvrage va montrer ses limites notamment lors des passages du train et pour les manœuvres à effectuer pour trouver un passage aux embarcations. Ce pont flottant était recouvert de bois et était très glissant par jour de pluie. Pas mal de voitures se sont retrouvées dans la lagune. Enfin, il ne permettait pas les traversées de nuit car il était fermé les soirs et semblait un

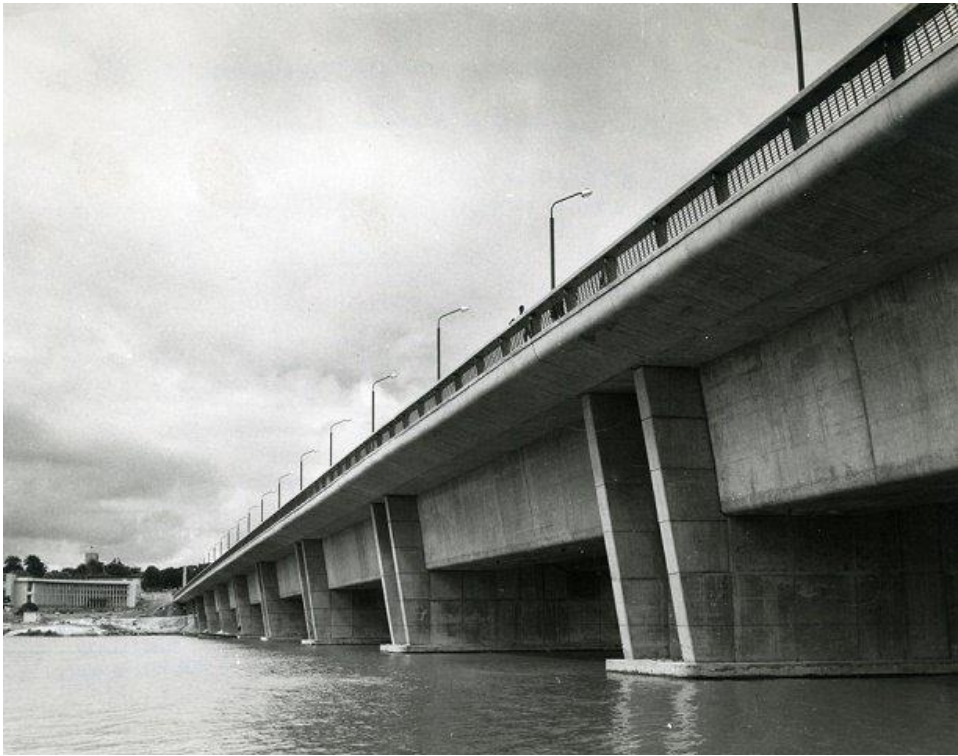
obstacle pour empêcher les populations autochtones d'accéder au gouvernement.

2 – LE PONT FELIX HOUPHOUËT-BOIGNY

Devant les insuffisances du pont flottant, il devenait urgent de construire un autre ouvrage. Ce sera le pont Félix Houphouët-Boigny qui viendra en remplacement du pont flottant. La construction de ce pont va commencer en 1954 et le pont sera mis en service en 1957. C'est un pont routier et ferroviaire qui traverse la lagune Ebrié, reliant les quartiers du Plateau et Treichville. Il est en poutre-caisson et sa rigidité est assurée par un tablier constitué de plusieurs caissons en béton précontraint. Ce type de pont est utilisé pour les franchissements autoroutiers.

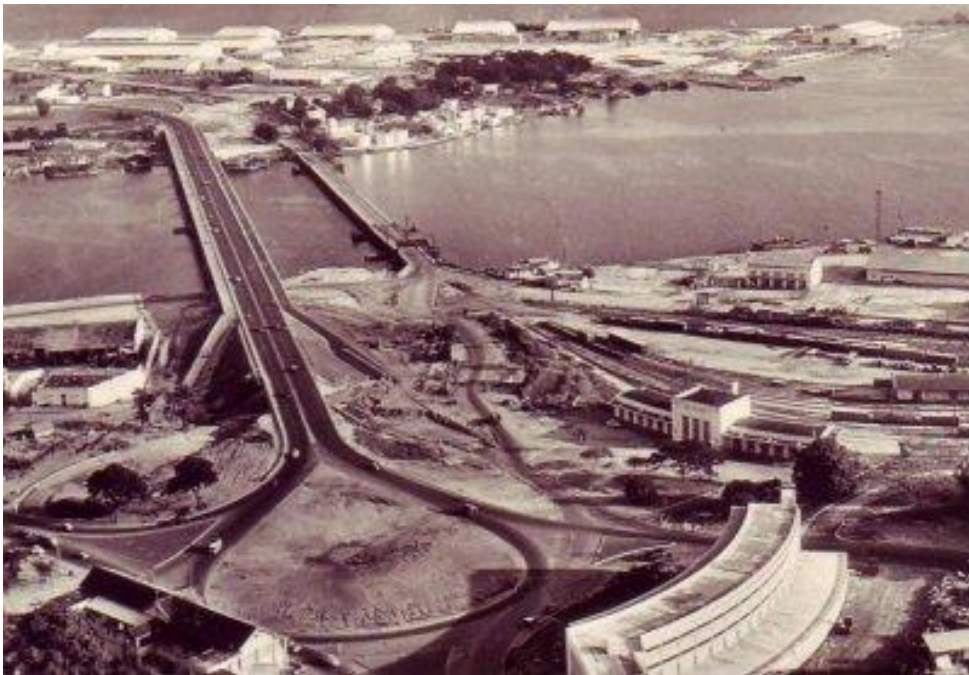


Pendant les travaux en 1951

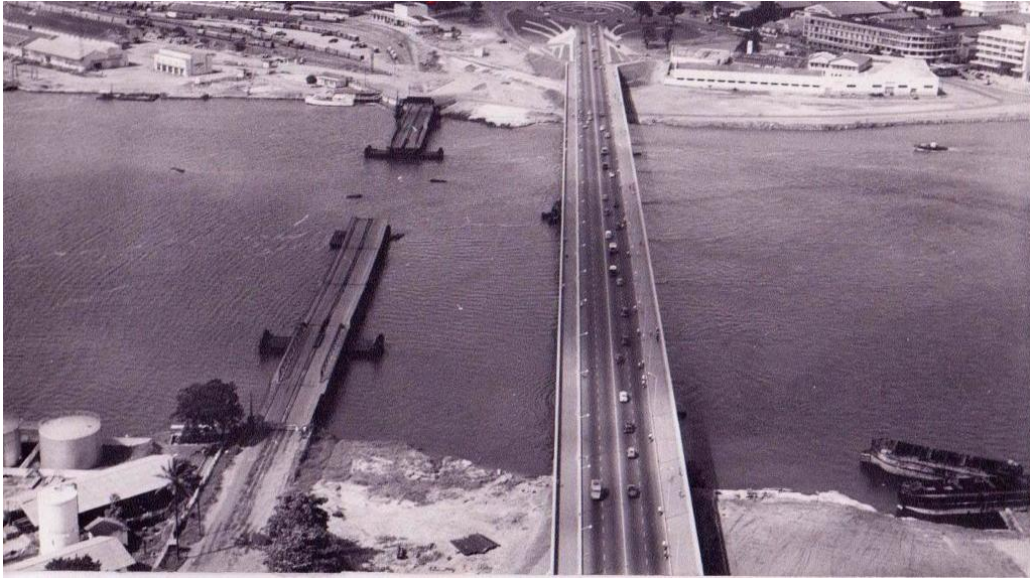


A la fin des travaux

Le pont a gardé la vocation routière et ferroviaire et les rails sont en dessous du tablier.



Le nouveau pont et le pont flottant en 1957



Sur cette photo de 1957, on peut voir le pont flottant en démontage et le nouveau pont Félix Houphouët-Boigny.

Le pont était en service depuis 1957 jusqu'à ce que survienne un **second drame**. En effet, le 5 Août 2011, un bus de la compagnie Nationale de Transport, embarquant de nombreux passagers est tombé dans la lagune, causant la mort de 54 personnes.



Le drame du 5 Août 2011, le bus est retiré de la lagune



Ce drame, survenu la veille de la célébration de la fête nationale de l'Indépendance du pays, a suscité une énorme émotion dans tout le pays. Le Président de la République Alassane Ouattara s'est même rendu sur les lieux de l'accident pendant les opérations de secours. Un deuil national de 3 jours a été décrété. Soixante et onze ans d'écart entre les deux drames, le bac qui a chaviré dans les années 30, et le bus qui s'est retrouvé dans la lagune en 2011.

En 2012, la décision fut prise de réhabiliter ce pont qui avait bien besoin d'une cure de rajeunissement. De plus, ses fondations avaient subi l'usure du temps, rongés par les eaux de la lagune.

3 – LES TRAVAUX DE REHABILITATION DU PONT

Le premier pont de la capitale économique ivoirienne qui relie depuis plus de soixante ans les deux rives de la lagune, avait besoin d'une sérieuse réfection pour permettre aux voitures, camions, trains et...bus de continuer à y circuler en toute sécurité.

Les travaux de réhabilitation ont été lancés le 6 Avril 2018 en présence du Premier Ministre Amadou Gon Coulibaly.



6 Avril 2018, lancement des travaux de réhabilitation

De nombreux moyens lourds ont été mis en œuvre pour ces travaux qui ont concerné :

- Les fondations
- Les appuis
- Le tablier
- Les équipements et les superstructures
- Les équipements ferroviaires



Les travaux ont duré trente-sept mois et ce sont les sociétés françaises EIFFAGE et SPIE BATIGNOLLES qui les ont menés. Les travaux comprennent en partie le renforcement des fondations en lagune par la réalisation de 56 nouveaux pieux, et la réhabilitation totale des caissons et le remplacement des barres de protection.



Le trafic sur le pont est un passage obligé assurant plus de 80% des échanges commerciaux du pays en provenance du port d'Abidjan. C'est plus de 100 000 véhicules dont 30% de camions par jour qui emprunte cet ouvrage chaque jour.

Finalement, c'est le 23 Mai 2020, soit après trente-sept mois que les travaux se sont achevés et que le pont a été remis en circulation, redonnant un second souffle aux échanges entre les deux rives. Avec l'espoir de ne plus revivre des drames.

