

Le 3^{ème} pont d'Abidjan

Historique du projet

- Juillet 1996 : Appel d'offre international dans le cadre du programme des 12 Travaux de l'Éléphant d'Afrique
- 14 Novembre 1997 : Signature de la Convention de Concession
- 19 Novembre 1999 : Bouclage financier
- Décembre 1999 : Evénements Politiques > désengagement des prêteurs
- 2008 : Relance du projet sous l'impulsion du Ministère des Infrastructures Économiques > forte volonté politique
- 2010 : Nouvelle due diligence > novembre 2010 : réunion de Tunis avec les nouveaux prêteurs (BOAD, BIDC, BAD, AFC, FMO, BMCE, PAIDF, BYTP et MIGA)
- Novembre 2010 – Mars 2011 : Crise post électorale
- Septembre 2011 : Lancement des travaux par S.E.M. Alassane Ouattara
- Avril 2012 : Versement complet de la subvention de l'Etat
- 28 juin 2012: 2ème bouclage financier en présence du Ministre des Infrastructures Economiques, du Ministre de l'Economie et des Finances et de Martin Bouygues

Les avantages

- Raccourcissement considérable de temps et longueur de trajet entre Cocody et Marcory, prenant en compte l'évolution géographique de l'urbanisation

- Voies d'accès présentant une capacité cohérente.
- Les travaux et l'ouvrage: opérés conformément aux standards de sécurité et respect de l'environnement
- Techniques de financement les plus récentes et sophistiquées du financement de projet international.

L'ouvrage

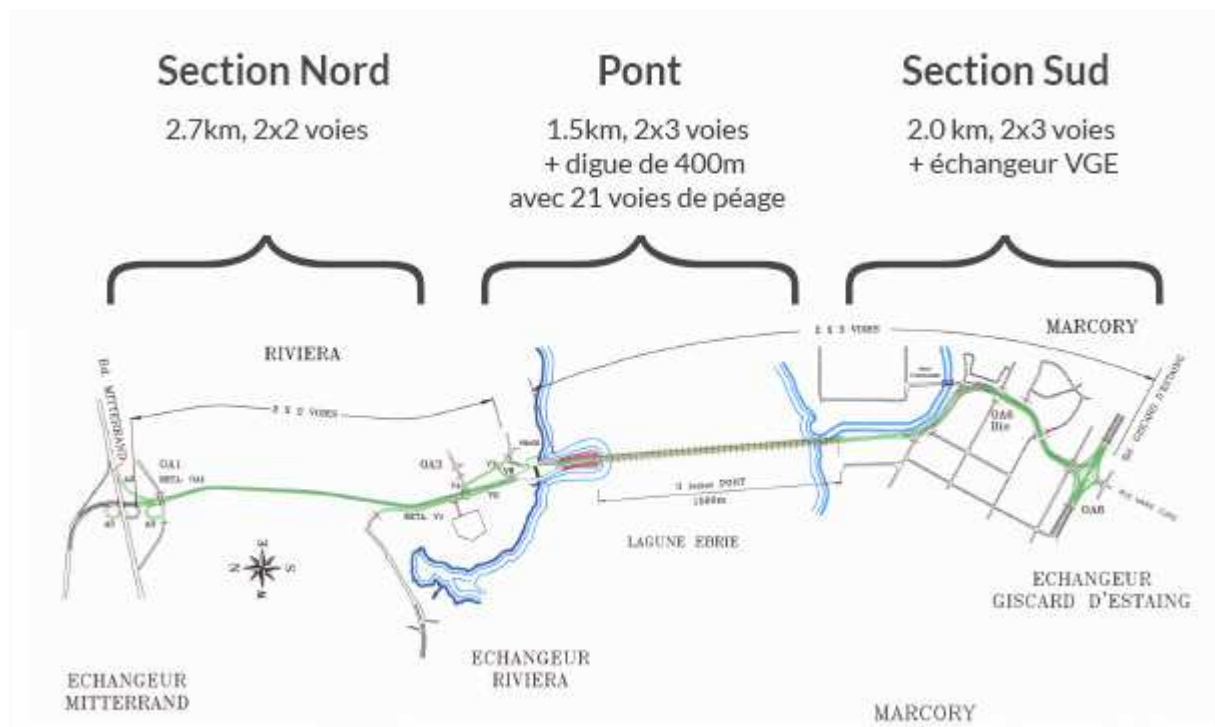
Le Pont Henri Konan Bédié présente une longueur de 1500 mètres répartie en 30 travées de 50 mètres chacune.

L'ensemble s'intègre dans le site suivant un profil très horizontal au plus près du plan d'eau de la lagune.

Les piles circulaires de l'ouvrage sont traitées comme des têtes de colonnes qui émergent de la surface de l'eau.

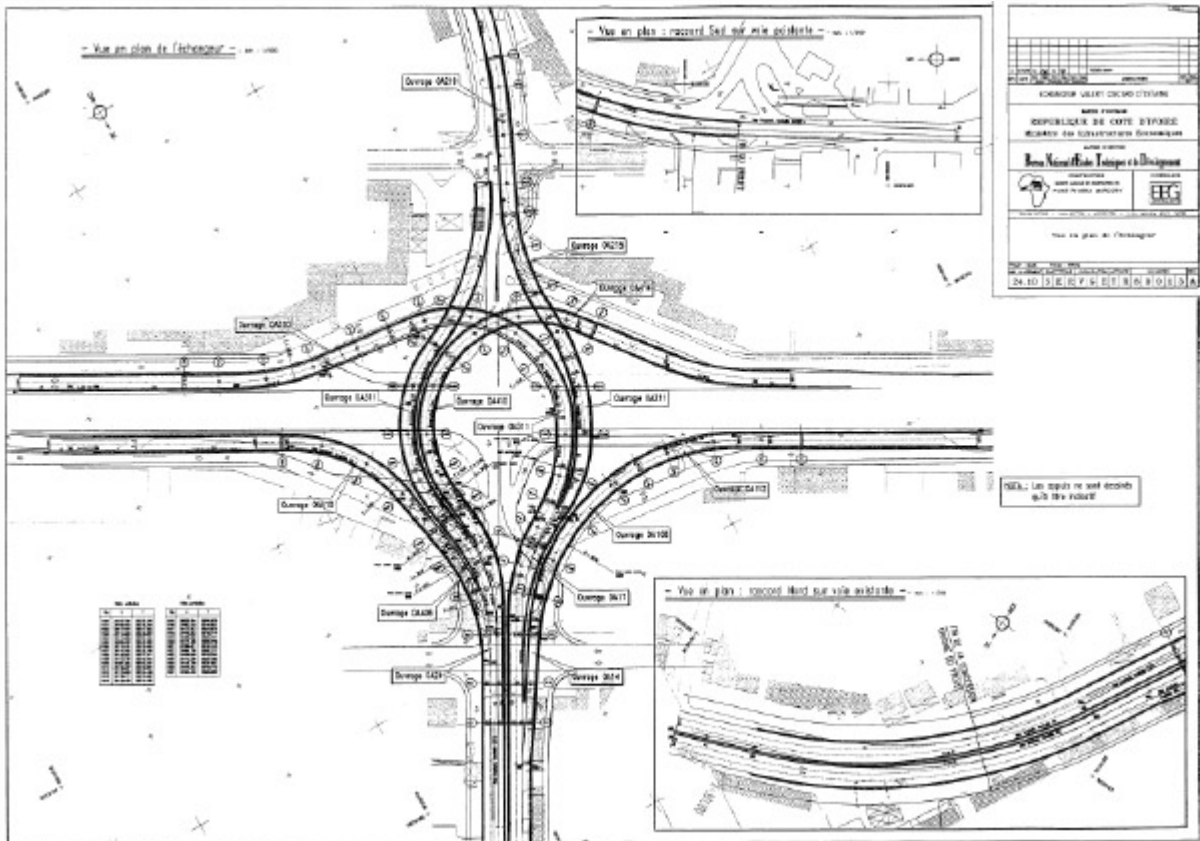
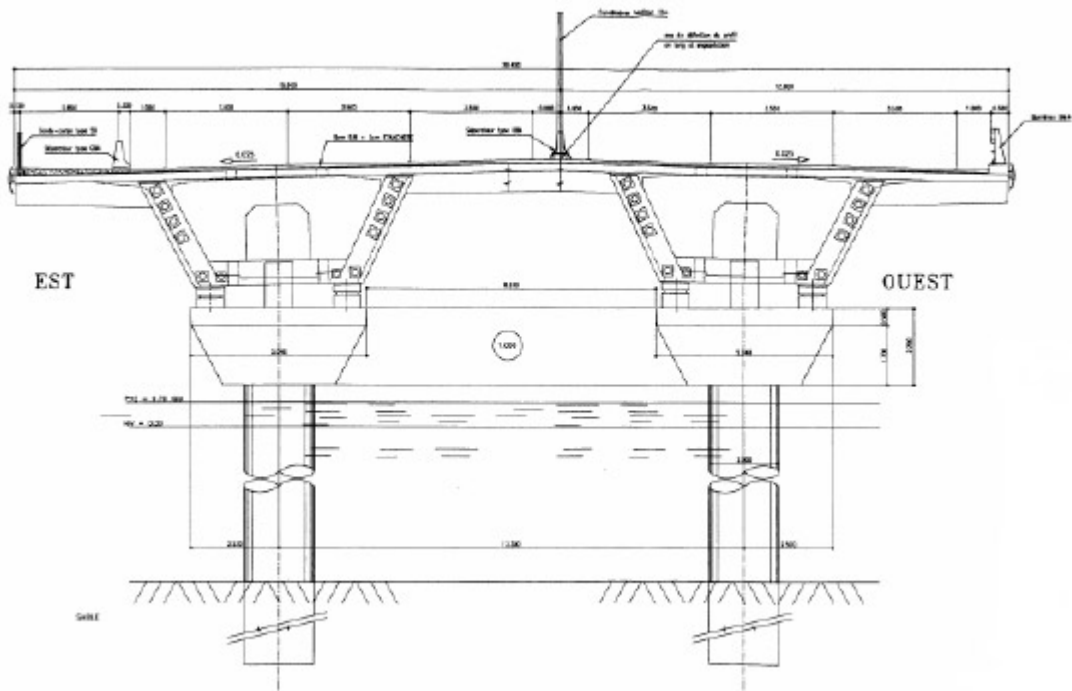
Le pont sera entièrement bétonné et comportera un parement dit en « béton ondulé » sur les murs en retour. La limite entre ce béton ondulé et le béton lisse est marquée par une ligne courbe qui dessine une ondulation à grande échelle.

La qualité architecturale de cet ouvrage résulte autant de sa bonne intégration dans le site que de l'expression forte de cette structure contemporaine dans un contexte à la fois urbain et naturel.



- Béton : 47,000 m³ (65,000 m³ incl. VGE)
- Acier : 5,750 t (7,200 t incl. VGE)
- Précontrainte : 760 t (1,100 t incl. VGE)
- Fondations (pieux forés) :
- 62 dans la lagune dia. 2.00 m, 75 m de profondeur
- 28 pour les autres structures de plus petit diamètre (162 incl. VGE)
- Travaux routiers : 230,000 m²
- Terrassement : 900,000 m³

ELEVATION TRANSVERSALE AU DROIT DES APPUIS



GEORGES VELET CONSULTANTS
 1000 RUE DE LA SERRAVALLE
 MONTRIEUX (VAUD) SUISSE
 TEL: +41 26 300 11 11
 WWW.GEORGESVELET.COM

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
 MINISTERE DE L'ENERGIE, DE L'ELECTRICITE ET DE L'EAU
 Direction Nationale des Travaux Publics
 1000 RUE DE LA SERRAVALLE
 MONTRIEUX (VAUD) SUISSE
 TEL: +41 26 300 11 11
 WWW.GEORGESVELET.COM

Projet de construction d'un pont sur la route nationale n° 10 à Abidjan (Cote d'Ivoire).

Etat: 100%

Scale: 1:1000

Sheet: 10/10

NOTA: Les cotes ne sont données qu'à titre indicatif.

L'environnement du pont

Le 3e Pont d'Abidjan contribue à la préservation et à la restauration de l'environnement.

Labellisé ECOSITE, notre chantier respecte l'environnement.

Ecosite est le label environnemental de Bouygues Construction. Il est décerné en fonction de 66 critères de notation qui portent sur :

- L'analyse des risques environnementaux
- Les déchets
- Les nuisances sonores
- L'air
- Le milieu aquatique
- La biodiversité
- Les consommations d'énergie
- La propriété et le rangement
- La communication
- Les situations d'urgence

Il garantit une exécution des travaux dans le plus grand respect de l'environnement et des riverains

Il garantit un cadre de travail propre et sécurisé !

Un **audit environnemental et social** est diligenté tous les trois mois par un bureau indépendant (EGIS).

Une **étude d'impact** a été réalisée et validée avant la réalisation des travaux. Elle montre que par son action de fluidification de la circulation, le pont contribue à un gain de temps (18 millions d'heures par an épargnées dans les bouchons ; réduction d'émission de 90.000 tonnes par an de CO2 dans l'atmosphère).

Les Services

Péage

Le pont Henri-Konan Bédié est un pont à péage, ouvert à la circulation de véhicules et à la traversée de piétons.

Le montant des péages sert au remboursement des emprunts, à l'entretien de l'ouvrage et au fonctionnement de la société concessionnaire.

Malgré le péage, le pont reste économiquement attractif, compte tenu des économies de carburant qu'il permet.

Le péage sera différent suivant les catégories de véhicules.

Des abonnements à tarif réduit seront à la disposition des usagers fréquents ; ces abonnements permettront un paiement électronique sans contact accélérant le passage des abonnés.

Abonnements

Nos formules d'abonnements sont en cours d'élaboration

Le principe des abonnements permettra de rendre un meilleur service aux usagers du pont Henri-Konan Bédié.

Les abonnés disposeront d'un télé-badge évitant l'attente à la gare de péage.

Il leur permettra de bénéficier de tarifs attractifs, et en particulier en cas de passages fréquents.