

# ENVIRONNEMENT URBAIN

## LA POLITIQUE DE TRANSPORT COLLECTIF ET SES CONSEQUENCES SUR LE BIEN ETRE ET LE CADRE DE VIE A ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

*Mathieu Adon Kouassi*

Maître-Assistant à l'UFR des Sciences et Gestion de l'Environnement (SGE),  
Université d'Abobo-Adjamé, Côte d'Ivoire

---

### **Abstract**

Needs of public transport in cities of sub-Saharan Africa were soon enrolled among the emergencies in the major concerns of governments in the early hours of political independence. However, fifty after independence, the policies of urban public transport have not yet yielded satisfactory results.

In Ivory Coast, under the aegis and financial and logistical support of government, the Abidjan Transport Company (SOTRA) was founded in 1960 to provide public transport services in Abidjan, Ivory Coast metropolis. Pioneer of collective urban transport system in Ivory Cost, SOTRA has benefited from all points of view supported by the State of Ivory Cost during the first two decades of independence to ensure the essential its mission of public transport. But economic constraints that marked a brake on development of Ivory Cost from 1980, the state will withdraw from its role of funding for several state corporations whose Abidjan Transport Company (SOTRA). From this date, all kinds of difficulties encountered by the company does not allow him to continue to meet people in Abidjan term sustainability of its services. But at the same time, Abidjan will grow rapidly without prior, which will increase the potential demand of public transport services. Thus, the city will helplessly witness the emergence and development of handicraft sector mass transit, which over time will require public authorities and user. Overall, beyond the major socio-economic services provided by the public transport

system in Abidjan, its organization and functioning of many produce negative externalities. Thus, the viability of public transit in the metropolitan Ivorian full mutations requires institutional reforms, organizational and recognition of the importance of mass transport and its integration into the policy planning of the city.

---

**Keywords:** Growth, Infrastructure, Transport, City, Development, Externality

### Résumé

Les besoins de transport collectif dans les métropoles de l’Afrique subsaharienne ont vite été inscrits au rang des urgences dans les préoccupations majeures des gouvernements dès les premières heures des indépendances politiques. Cependant, cinquante ans après l’accession à la souveraineté nationale, les politiques de transports urbains collectifs n’ont pas encore donné des résultats satisfaisants.

En Côte d’Ivoire, sous l’égide et l’appui financier et logistique des pouvoirs publics, la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) voit le jour en 1960 pour assurer les services de transport public d’Abidjan, la métropole ivoirienne. Pionnière du système de transport urbain collectif en Côte d’Ivoire, la SOTRA a bénéficié, à tous points de vue du soutien de l’Etat de Côte d’Ivoire au cours des deux premières décennies de l’indépendance pour assurer l’essentiel de sa mission de transport public.

Mais face aux contraintes économiques qui ont marqué un frein au développement de la Côte d’Ivoire à partir de 1980, l’Etat va se désengager de son rôle principal de financement de plusieurs sociétés d’Etat dont la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). A partir de cette date, les difficultés de tous ordres rencontrées par l’entreprise ne lui ont pas permis de continuer à satisfaire les populations abidjanaises en terme de viabilité de ses prestations. Or, dans le même temps, Abidjan va connaître une croissance rapide sans précédent, qui va augmenter la demande potentielle des services de transport public. Ainsi, la ville va impuissamment assister à l’émergence et au développement d’un secteur artisanal de transport collectif qui, au fil du temps va s’imposer aux pouvoirs publics et aux usagers.

Dans l’ensemble, au delà d’importants services socio-économiques assurés par le système de transport collectif à Abidjan, son organisation et son fonctionnement produisent de nombreuses externalités négatives. Ainsi, la viabilité du transport collectif dans la métropole ivoirienne en pleines mutations nécessite des réformes institutionnelles,

organisationnelles et la prise en compte de l'importance du transport de masse et de son intégration dans la politique d'aménagement du territoire de la ville.

**Mots clés:** Croissance, Infrastructure, Transport, Ville, Développement, Externalité

## **Introduction**

En 2010, au moment où 17 pays de l'Afrique de l'Ouest dressent le bilan politique, économique et social des cinquante années de leur accession à l'indépendance, l'offre publique des services sociaux de base dans les grandes agglomérations urbaines est loin d'être satisfaisante. Au chapitre des préoccupations majeures, figure la problématique de l'organisation et du fonctionnement efficient des systèmes de transport public dans les grandes villes.

Dans la quasi-totalité des grandes villes, le mode de fonctionnement délicieux des services de transport public constitue un véritable obstacle au bon fonctionnement des systèmes urbains, en croissance rapide et une entrave au bien être socio-économique des populations.

En Côte d'Ivoire, l'évolution et la transformation structurelle de la métropole abidjanaise ont, très tôt posé des besoins pressants d'infrastructures et de services de transport en commun, dès l'indépendance du pays. Ainsi, le système de transport collectif au service des populations abidjanaises s'est progressivement bâti et développé autour de deux composantes essentielles. Il s'agit, d'une part d'un secteur structuré, soutenu par les pouvoirs publics et, d'autre part d'un secteur informel. Après un demi siècle d'indépendance, l'acuité avec laquelle se pose les défaillances du système de transport en commun à Abidjan ne met-elle pas à l'ordre du jour l'échec des politiques publiques de transport urbain en Côte d'Ivoire ?

Au rythme actuel de la croissance d'Abidjan, force est de constater que l'organisation et le fonctionnement du transport public posent d'énormes et sérieux problèmes de développement dont les externalités négatives, conjuguées avec les effets de la crise économique ne contribuent – ils pas à la détérioration du cadre de vie des Abidjanais ?

## **Contexte et justification de l'étude**

Les métropoles de l’Afrique subsaharienne sont pour la plupart confrontées à une crise majeure des services du transport en commun. Cinquante ans après les indépendances, les différentes politiques en la matière n’ont pas encore donné des résultats reluisants. Vers la fin de la deuxième décennie des indépendances, l’évolution des systèmes de transport urbain collectif a connu la disparition des grandes entreprises de transport public, malgré des plans de restructuration.

Ainsi, devant les difficultés à trouver des solutions adéquates à la demande des services de transport en commun, on assiste à l’émergence d’un secteur privé informel dont l’organisation et le fonctionnement posent d’énormes problèmes à l’équilibre environnemental des grandes villes. Face à de tels constats, comment recréer ou rénover le transport public de manière à concilier la croissance urbaine et l’amélioration du cadre de vie ? La présente étude dresse le bilan de la politique du transport collectif de la ville d’Abidjan et propose une ébauche de solutions aux difficultés qui y sont liées en vue de contribuer au développement durable de la métropole ivoirienne.

### **Approche méthodologique**

Porter un jugement hâtif sans procéder à une analyse qui tient compte des aspects multiformes et complexes du transport urbain serait, sans contexte partial. C’est pourquoi, l’adoption d’une approche intégrée de recherche comportant trois principales étapes a guidé notre méthodologie.

La première étape de collecte d’informations a porté sur l’analyse d’une référence bibliographique relative aux aspects divers et multiformes des politiques et systèmes de transport urbain, assortie de visites sur le terrain en vue d’observer de près les mécanismes du fonctionnement des réseaux de transport public et d’identifier les variables pertinentes d’analyse.

Ensuite, nous avons échangé avec les partenaires du système de transport public, à savoir les responsables administratifs, les principaux acteurs du secteur que sont les propriétaires des véhicules de transport et les conducteurs sans oublier les usagers qui sont au bout de la chaîne.

Enfin, une série de questionnaires administrés auprès des principaux acteurs sociaux (professionnels et usagers) du système de transport collectif a permis de mieux apprécier les mécanismes de fonctionnement du système.

## **I- L'organisation du transport en commun, une composante du projet urbain d'Abidjan**

### **1- Les prémisses de l'organisation du transport en commun à Abidjan**

A l'origine, l'organisation du service de transport en commun d'Abidjan s'est inscrite dans le projet urbain de sa création. En effet, l'administration coloniale a très tôt décidé d'assigner à Abidjan, d'alors petite bourgade de pêcheurs, un futur rôle de capitale politique de la colonie de Côte d'Ivoire. Ainsi, en 1898, une mission de prospection commanditée par l'administration coloniale conclut à la nécessité d'implanter le terminus de la future voie ferrée (Abidjan-Niger) sur l'actuel site d'Abidjan. Cette décision fut le point de départ de la fortune de ce village qui allait devenir la capitale de la colonie ivoirienne en remplacement de Bingerville en 1934.

Par la suite, la réalisation des travaux d'aménagement du site a porté sur la percée du canal de Vridi et la construction du wharf de Port-Bouet (1950) et la création d'un port en eau profonde (1951). Ces travaux d'aménagement ont été complétés par la construction du pont Houphouët BOIGNY en 1957 et celui du Général De Gaulle en 1967 sur la lagune ébrié en vue de relier le Nord et le Sud de la ville.

Devenant la troisième capitale politique de la colonie de Côte d'Ivoire après Grand-Bassam et Bingerville, et vu ses atouts économiques indéniables, Abidjan va enregistrer une rapide croissance spatiale qui va, à son tour créer des distances géographiques considérables dans le tissu socio-économique de la ville. En effet, en devenant un centre d'attraction pour les populations de Côte d'Ivoire et d'ailleurs, la surface bâtie d'Abidjan était déjà estimée à environ 33 685 ha avant l'indépendance et se structurait principalement autour des communes du Plateau et d'Adjamé, au Nord et celle de Treichville, au Sud de la lagune ébrié. Ces trois principaux quartiers assuraient respectivement les fonctions administratives, commerciales et industrielles de la ville.

Après l'indépendance en 1960, le projet d'extension de la ville du côté des quartiers de Marcory, Koumassi et Port-Bouet (Sud) a constitué une préoccupation essentielle des nouvelles autorités avec le début de réalisation de vastes opérations immobilières et de sites industriels. Devenant ainsi une véritable métropole et l'une des villes les plus importantes au Sud du Sahara dont les fonctions politiques et économiques s'affirmaient de plus en plus, très tôt Abidjan va se doter d'un système de transport collectif.

A l'origine, outre quelques taxis compteurs de type européen qui étaient, fréquemment utilisés par les Européens, l'essentiel du système de transport en commun d'Abidjan était réalisé de manière artisanale. Les principaux modes de transport en commun étaient des pinasses sur la lagune ébrié, des fourgonnettes de marque Renault, communément appelées «*mille kilo*» parcourant des trajets fixes et quelques voitures particulières (personnelles), de 5 à 7 places sur des itinéraires irréguliers à l'intérieur des quartiers.

Après l'indépendance, le transport en commun d'Abidjan, tel qu'il fonctionnait n'était plus adapté à l'échelle de la cité moderne que devenait la ville d'Abidjan. C'est pourquoi, dès 1959, les pouvoirs publics ivoiriens avaient entrepris des réflexions en vue de la mise en place d'un réseau de transport collectif structuré pour répondre aux nouveaux besoins de transport public de la ville. Ces réflexions ont débouché sur la création officielle, le 16 décembre 1960 de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). Société d'économie mixte, la SOTRA avait au départ un capital social de 50 millions de francs CFA donc l'Etat de Côte d'Ivoire détenait 65% et les partenaires privés 35%.

Placée sous tutelle du Ministère des Travaux Publics et des Transports, la SOTRA est donc née de la volonté politique de l'Etat de Côte d'Ivoire de doter Abidjan d'un outil socio-économique de souveraineté. Elle se présente dès lors comme étant la première société de transport urbain organisée de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, la convention de concession de service public signé entre l'Etat ivoirien et la SOTRA accorde à celle-ci l'exclusivité du service de transport en commun de voyageurs dans la ville d'Abidjan. Elle prévoyait également la suppression des fourgonnettes et des autres modes de transport public, à l'exclusion des taxis-compteurs qui recevaient des compensations sous forme d'autorisation pour l'exploitation du service de transport public. Entreprise de transport public à participation majoritaire de l'Etat, le monopole de la SOTRA sur le transport public de passagers devient effectif à Abidjan à partir de juillet 1964 et cela, jusque dans les années 1980.

Modèle du réseau de transport collectif en Afrique de l'Ouest, la SOTRA va accroître son chiffre d'affaires et augmenter son capital social, même si elle a connu des déficits successifs durant les premières années de son existence. Ainsi, de 50 millions de francs CFA en 1960, le capital social initial de la SOTRA est passé à 800 millions de francs CFA en 1974 pour atteindre 3 milliards en 1983 (SOTRA, 2010). Mais, à partir des

années 80, l'entreprise sera confrontée à des difficultés économiques et financières dont les manifestations et l'évolution ont considérablement réduit ses capacités d'exploitation.

## **2- La crise économique, un frein au développement du transport public à Abidjan**

L'année 1978 marque le début de la fin de l'essor économique de la plupart des Etats du Sud. Fièbre des succès incontestables qu'elle a enregistrés au cours des deux premières décennies de son indépendance, la Côte d'Ivoire rentre dans un marasme économique qui frappe de plein fouet le socle de son développement. Cette crise économique, née de la chute des recettes d'exportation (tirées de la vente de ses principaux produits d'exportation) n'a pas permis à l'Etat de Côte d'Ivoire de faire face à ses engagements dont le remboursement de ses dettes.

Pays essentiellement agricole<sup>(1)</sup>, la Côte d'Ivoire a connu au cours des deux premières décennies de son accession à l'indépendance, une croissance économique remarquable de plus de 7% par an en moyenne en termes réels. Cette forte croissance qui a permis au PIB par tête de tripler entre 1960 et 1975 a été qualifiée de miraculeuse, par ce qu'elle était basée sur des produits primaires dont principalement le café, le cacao et le bois qui n'ont pas donné de tels résultats dans les autres pays de l'Afrique subsaharienne avant d'être soumise à des chocs extérieurs au milieu des années 70.

Ainsi, entre 1975 et 1977, les prix du café et du cacao sur le marché mondial ont plus que triplé et les excédents de recettes considérables dégagées par l'Etat (un peu plus de 10% du PIB) ont poussé les pouvoirs publics dans un vaste programme d'investissements publics et de développement d'infrastructures socio-économiques de base (DIOMANDE, 1994).

Mais, entre 1978 et 1980, les cours mondiaux du café et du cacao (les deux mamelles de l'économie nationale) fléchissent sur les marchés internationaux. Le prix du café sera divisé par 3,4, celui du cacao par 3,9, tandis que le deuxième choc pétrolier entraînait une augmentation rapide des prix à l'importation. Cette situation entraîne du coup un amenuisement considérable des recettes publiques. Face à la chute des recettes d'exportation, la souveraineté de la dette publique est mise à rude épreuve.

Il convient de souligner qu'après les indépendances, face à la quasi-inexistence du secteur privé, capable d'être le moteur de la croissance, les nouveaux Etats ont été obligés de jouer le rôle de créateurs de richesse et d'emplois en contractant des prêts à l'étranger, sachant que les lois qui régissaient les titres de colonies favorisaient l'accès de ceux-ci aux

prêts. Sur cette base, entre 1960 et 1980, l'environnement économique mondial montre que les facilités d'endettement se sont soldées par une dette cumulée de 303 000 milliards de dollars pour l'ensemble des pays en développement. En outre, à partir de 1970, et ce, jusqu'au début des années 80, les pays en développement ont vu leurs dettes extérieures s'accroître au rythme de 20% par an. Le ratio dette/PIB est passé de 24,6% en 1977 à 35,6% en 1984. Pire, l'encours de la dette a été multiplié, entre temps par 5 entre 1973 et 1982 et le service (intérêt plus principal) de la dette par 7, passant ainsi de 13 à plus de 20.

Dans cette dynamique, et dans le cadre du respect des accords de prêts et de la recherche de crédibilité aux yeux des bailleurs de fonds, les pays devraient consacrer plus de 20% de leurs recettes d'exportation à payer le service de la dette publique. En 1985, 17 pays à eux seuls totalisaient la moitié de l'ensemble des dettes contractées par les pays en développement, soit 450 milliards de dollars sur un volume global de 970 milliards dont la Côte d'Ivoire avec 8 milliards de dollars. Entre temps, le poids de la dette intérieure augmentait et devenait aussi un obstacle à la relance économique. Si la Côte d'Ivoire est arrivée à l'endettement, c'est par ce que jusque dans les années 1980, sa prospérité économique lui a permis d'emprunter facilement sur les marchés de capitaux (Fraternité Matin, 2010).

- 
- (1) Pendant les deux premières décennies de son indépendance, le succès économique de la Côte d'Ivoire était basé sur l'agriculture. En 1980, l'agriculture contribuait pour 26% du PIB, soit 579 milliards de francs CFA sur une enveloppe globale de 2 226 milliards de francs CFA

Dans la même période, la Côte d'Ivoire était confrontée à la gestion calamiteuse des sociétés d'Etat<sup>(1)</sup> et des sociétés mixtes. Dans l'ensemble, elles n'ont pas répondu à l'attente escomptée, c'est-à-dire être rentables à la triple dimension économique, financière et sociale.

Par ailleurs, à partir de 1983, les bailleurs de fonds vont imposer une politique d'austérité à la Côte d'Ivoire. Elle reçoit son premier plan d'ajustement structurel<sup>(2)</sup>, imposé par la Banque Mondiale (BM) et le Fonds Monétaire International (FMI). Face donc aux contraintes macro-économiques qui marquent un frein au développement du pays et sous l'influence des bailleurs de fonds, la Côte d'Ivoire entreprend une politique de restructuration de ses entreprises. Ainsi, l'ère de l'Etat providence (Etat planificateur,



régulateur et entrepreneur) s'estompe avec l'adoption de nouvelles orientations qui se traduisent par son désengagement de son statut d'actionnaire principal du capital de plusieurs entreprises dont la SOTRA. Or, dans le même temps, Abidjan va connaître une croissance rapide sans précédent, laquelle croissance va augmenter la demande potentielle des services de transport public.

### **3- L'accroissement de la demande potentielle des services de transport public**

Trois principaux facteurs peuvent expliquer l'accroissement de la demande potentielle de services de transport collectif à Abidjan. D'abord, en renforçant son statut de pôle économique, Abidjan devient du coup le principal pôle urbain de concentration démographique de la Côte d'Ivoire et de la sous-région Ouest-africaine.

En effet, la Côte d'Ivoire enregistre un taux d'urbanisation de 42,5%. Cependant, il existe de grandes disparités régionales. Ainsi, de 13,5% dans la région du Zanzan (Nord-Est), la région des lagunes (Sud) enregistre un taux d'urbanisation de 83,7%, compte tenu du poids démographique de la ville d'Abidjan dans la population urbaine de cette région (INS 1998). Sa population a connu une évolution sensible depuis l'époque coloniale jusqu'à ce jour.

---

(1) En accédant à l'indépendance politique, la Côte d'Ivoire avait, également besoin d'assumer son autonomie économique par la promotion des secteurs productifs. Ainsi, tout en jouant son rôle régalien, l'Etat de Côte d'Ivoire va créer plusieurs sociétés d'Etat et de sociétés à économie mixte. Conformément à cette option stratégique, son action s'est traduite de 1960 à 1979, par la création de 33 sociétés d'Etat, connues sous le sobriquet de «SODE» et 200 sociétés d'économie mixte dont la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) (Fraternité Matin, 2010). La gestion des sociétés d'Etat a été caractérisée par des surfacturations et des détournements de fonds à l'image des complexes sucriers et de la SOTRA.

(2) Un programme d'ajustement structurel est un programme de réformes économiques que le Fonds monétaire international (FMI) ou la Banque mondiale mettent

en place pour permettre aux pays touchés par de grandes difficultés économiques de sortir de leur crise économique. Il s'agit d'un ensemble de dispositions dont certaines agissent sur la conjoncture et d'autres sur les structures et qui résultent d'une négociation entre un pays endetté et le Fonds monétaire international (FMI) pour modifier le fonctionnement économique du pays (le FMI conditionnant son aide à la mise en place de réformes qu'il considère pérennes). Ces crédits sont dénommés entre autres prêts d'ajustement structurel ou des prêts d'ajustement sectoriel. Les crédits sont débloqués par tranches successives à mesure que le programme d'ajustement structurel est mis en place. Les déséquilibres macroéconomiques et financiers constatés à la fin des années 70 tiennent à la combinaison de politiques internes inadaptées (recours à l'emprunt faute d'épargne, projets non productifs, prélèvements sur l'agriculture pour financer l'appareil administratif, interventions publiques inefficaces et coûteuses, etc.) et à un environnement international instable et défavorable (inflation, chocs pétroliers, fluctuations des prix des matières premières).

Au cours de la décennie 1980-90, nombre de pays de la zone subsaharienne ont eu recours à des PAS, justifiés par la nécessaire solvabilité des Etats. Le FMI et la Banque Mondiale accordent une révision de la dette avec conditionnalités. Les PAS sont construits sur trois objectifs fondamentaux: retour à l'équilibre budgétaire, à l'équilibre de la balance commerciale et à l'équilibre de la balance des paiements. Pour cela, ils s'appuient sur les trois principes, à savoir une restructuration de la demande par une politique budgétaire de réduction des dépenses publiques, une libéralisation de l'économie par une réduction des interventions de l'Etat, la privatisation des entreprises, la libéralisation des prix et une ouverture sur le marché international, fondée sur le principe des avantages comparatifs.

De 46 000 habitants en 1945, la population d'Abidjan passe à 180 000 habitants en 1960. En 1975, la ville a enregistré 951 000 habitants, selon les résultats du premier recensement de la population ivoirienne avant d'atteindre 1 929 000 habitants en 1980. Selon les projections des résultats du recensement de la population de 1998 (3 500 000 habitants), la population urbaine résidente d'Abidjan a largement dépassé les 5 000 000 d'habitants et plus en 2010 (INS, 1998). Cette population légale ne constitue en réalité qu'une partie de la demande potentielle des services de transport urbain. Pour saisir la réalité de la demande globale, il faut tenir compte de la population dite de "fait" celle qui est définie comme la somme de la population légale et de la population dite de passage (les personnes qui enregistrent un séjour de moins d'un an à Abidjan). Cette population

dite de passage d'Abidjan peut-être estimée à plus d'un millier de personnes supplémentaires pour porter la population de la ville à plus de 5 millions d'habitants. Pôle de concentration économique, Abidjan a en plus de l'enregistrement d'un taux de fécondité élevé (4,1 enfant/femme), la ville a toujours bénéficié d'un apport considérable de courants migratoires, c'est-à-dire un puissant pôle d'attraction, à la fois pour les populations ivoiriennes que pour les étrangers, à la recherche de mieux être (1983). Cette population d'Abidjan, de plus en plus nombreuse, exige des moyens adéquats de mobilité.

Ensuite, la croissance démographique d'Abidjan à des incidences sur l'organisation et dynamique spatiale de la ville. Ainsi, aux anciens quartiers hérités de la colonisation, sont venus se greffer, pour la plupart sans plans préconçus de vastes quartiers d'urbanisation spontanée vers ses zones périphériques pour faire d'Abidjan une ville tentaculaire.

De 3 685 ha en 1965, la superficie d'Abidjan a atteint 8 145 ha en 1975, soit 4 460 ha de plus. Le développement des communes de Marcory, Koumassi, Attécoubé et Port-Bouet, d'une part et la création des communes de Cocody, Yopougon et d'Abobo, d'autre part ont porté la surface bâtie d'Abidjan à 13 540 ha en 1985, soit une évolution spatiale de 5 395 ha en dix (10) ans. Depuis le début de la crise politico-militaire que la Côte d'Ivoire a vécue de 2002 à 2011, les nouvelles poches d'habitants périurbaines, la plupart précaires qui se créent participent à l'extension spatiale démesurée de la ville. Ville cosmopolite et tentaculaire, la croissance spatiale d'Abidjan est devenue un phénomène irréversible et incontrôlé. Par conséquent, les distances géographiques à l'intérieur de la ville se multiplient et participent à la croissance de la demande des services de transport public. La croissance de la demande des services de transport public s'explique aussi par la concentration des activités socio-économiques dans certains secteurs de la ville par rapport à la déconcentration des quartiers d'origine.

Enfin, la modernisation de l'économie ivoirienne a fait d'Abidjan, la source principale d'emplois salariés. Elle assure la principale fonction portuaire du pays, favorisant ainsi l'installation de nombreuses industries et services. A cet effet, elle concentre 49,3% des personnes occupées dans le milieu urbain et 17,6% sur le plan national (YEO et al 1996). En outre, elle offre 60% des emplois du secteur industriel, 80% de la production et 90% de la valeur ajoutée du commerce moderne (INS, 1998).

Cependant, la dissémination des activités socio-économiques et celle des quartiers d'habitation créent un déséquilibre dans l'occupation spatiale d'Abidjan. L'organisation et

la transformation structurelle du tissu économique de la ville se caractérisent par une accentuation du déséquilibre emplois et logements de proximité. En effet, 60% du secteur secondaire d'Abidjan sont concentrés essentiellement dans les zones géographiques de Treichville-Vridi (Sud), de Koumassi (Sud-Est) et de Yopougon-Adjamé (Nord-Est).

Par conséquent, il se manifeste une concentration d'emplois de plus en plus localisés dans certains secteurs géographiques de la ville et une croissance de la population périphérique par le développement de quartiers d'habitat dont l'éloignement vis-à-vis des lieux de travail induit des distances géographiques considérables et des contraintes de transport, constate (KOUASSI, 2009).

#### **4- La fin du monopole du secteur formel et l'émergence d'un secteur artisanal de transport urbain**

A partir de 1980, le paysage du transport collectif d'Abidjan va sensiblement évoluer avec comme élément marquant la disparition progressive du monopole de la SOTRA et des taxis-compteurs. Longtemps habituée à bénéficier de subventions de l'Etat pour combler ses déficits en partie dus à la mauvaise gestion, le désengagement de l'Etat a plombé la SOTRA dans des difficultés de tous ordres, à savoir le renchérissement des coûts d'acquisition des matériels et pièces détachés, le blocage des tarifs, le non remboursement par l'Etat des sommes dues au titre des tarifs sociaux dont bénéficient la population scolaire et les fonctionnaires accroissent les difficultés de l'entreprise.

Coincé dans ce carcan, la SOTRA éprouve des difficultés à renouveler sa flotte, pendant qu'elle surexploite à l'excès le parc disponible, causant ainsi un taux de pannes techniques élevé. Malgré un plan de redressement et de restructuration financière sur la période 1994-2000, la société traînait encore à la fin de cette période une dette de 30 milliards de francs CFA, six fois supérieure à son capital social. Avec un parc en ligne qui ne dépassait guère 500 autobus entre 1980 et 2000, la SOTRA voit sa part de marché passer de 47% à 27% (SITRASS, 2000). Face à la situation de quasi faillite, l'entreprise ne pouvait plus assurer son monopole de transporteur public à Abidjan.

Face à la perte du marché, en 2002 les pouvoirs publics initient une politique de redressement de la SOTRA. La part de l'Etat ivoirien du capital social de l'entreprise est passée à 60,13%. Mais, gênée dans son élan par la crise politico-militaire que la Côte d'Ivoire traverse depuis 2002, c'est en 2003 que l'équilibre financier a été rétabli et, en

2006, la Direction Général fait adopter par le Gouvernement son plan de restructuration qui a donné naissance au Groupe SOTRA<sup>(1)</sup> en 2008.

Bien avant le déclenchement de la crise post-électorale qui n'a épargné aucun secteur économique en Côte d'Ivoire, la SOTRA disposait de 806 véhicules dont 750 en ligne et 28 bateaux-bus, soit 3,12% du parc total de transport collectif. L'âge moyen des véhicules qui était de dix neuf ans en 2002 est passé à quatre ans en 2009. En outre, l'entreprise disposait d'un réseau de 68 lignes urbaines, 12 lignes express, 3 lignes bateaux-bus, 2 lignes taxi-bus, une ligne école et desservait 3 grandes gares de régulation, quatre gares lagunaires, quarante cinq terminus de voyageurs et 1050 points d'arrêts dont 265 équipés d'abris. Par ailleurs, elle se projetait dans l'avenir avec un projet d'acquisition de 1060 véhicules, afin d'atteindre à l'horizon 2013, l'objectif de 1800 unités en parc. Malheureusement, elle a fortement subi la destruction et le vol de plusieurs de ses autobus et autres matériels de fonctionnement pendant la crise post-électorale. Selon la direction générale, à ce jour, la SOTRA ne dispose pas de plus de 300 véhicules en service. Sur les 28 bateaux-bus, seulement trois sont en service au moment où nous conduisons cette enquête.

---

(1)Le Groupe SOTRA repose sur quatre entités. Il s'agit d'une société mère (SOTRA), société de transport public par bus et par bateaux, d'un Institut SOTRA dont sa tâche est la formation à différents métiers de transport et du tertiaire, de SOTRA-Industrie dont les activités portent sur la maintenance et la fabrication de bus et bateaux bus et de SOTRA-Tourisme qui œuvre pour le développement du tourisme, l'émission de billets d'avion, location de cars, l'organisation du circuit touristique et de pèlerinage.

Malgré les efforts accomplis dans le but de se repositionner sur le marché du transport urbain, la SOTRA éprouve toujours des difficultés à satisfaire les populations abidjanaises en terme de viabilité de ses prestations. Pendant ce temps, le secteur informel se développe et s'impose aux usagers en assurant des fonctions sociales et économiques non négligeables.

Aujourd'hui, il est difficile d'imaginer les rues d'Abidjan sans les taxis communaux et intercommunaux et les minis cars, appelés communément et respectivement «woro-woro» et «gbaka» par leur nombre de plus en plus croissant et par leurs couleurs bigarrées. La crise du transport en commun à Abidjan favorise du coup le développement du transport lagunaire assuré, d'une part par la SOTRA et, d'autre part par

des pinasses sur la lagune ébrié. Le secteur informel assure aujourd’hui une part prépondérante du marché du transport collectif à Abidjan.

Tableau 01

Le parc automobile du transport collectif à Abidjan par secteur en 2010-2011

Secteur de transport	Mode de transport	Nombre de véhicules	Part du parc (%)
Secteur formel	SOTRA	806	3,31
	Taxi-compteur	7 500	30,84
Secteur artisanal	Woro-woro	11 000	45,22
	Gbaka	5 000	20,56
	Pinasse	16	0,06
Total		24 322	100

Source: Enquête, 2011

En analysant le parc en activité du transport en commun à Abidjan par mode de transport, les résultats de l’enquête montrent que la SOTRA dispose d’environ 806 véhicules de transport, soit 3,31% du parc. Le nombre de taxis-compteurs est de 7 500 véhicules, représentant 30,84% du parc. Dans le secteur informel, ce sont environ 11 000 ‘woro-woro’ qui circulent dans le District d’Abidjan, soit 45,22% du parc. Les woro-woro sont des véhicules particuliers de 5 places en moyenne et qui se répartissent en deux groupes : les ‘woro-woro’ communaux de couleur bleue, jaune, verte...selon la commune dont les prestations sont limitées à l’intérieur des espaces communaux et les ‘woro-woro’ intercommunaux dits véhicules banalisés, de couleurs variées, relient les différentes communes d’Abidjan. Woro-woro signifie en langue dioula ‘trente francs-trente francs’. Mais aujourd’hui les tarifs varient entre 200 francs CFA et 1 000 francs CFA, selon la distance à parcourir et les destinations. Cependant, le terme woow-woro est resté dans le langage populaire à Abidjan. Quant aux minis cars (gbaka), l’enquête dénombre approximativement 5 000 véhicules de capacité comprise entre 14 et 32 places assises (avec une forte proportion de véhicules 18 places) soit 20,56% du parc (Tableau 01).

A l'origine, seulement trois lignes de déserte leur étaient légalement autorisées partant de la gare routière d'Adjamé à destination des communes de Yopougon, d'Anyama-Abobo et de Bingerville. Limités au départ à la déserte des localités ci-dessus citées, ils ont aujourd'hui diversifié leurs segments de marché en envahissant progressivement l'ensemble du district d'Abidjan. Les tarifs varient entre 200 francs CFA et 500 francs CFA, selon les destinations.

A côté des "woro-woro" et "gbaka", un service de transport lagunaire, à peine assuré par la SOTRA se développe avec des pinasses de fortune à divers endroits du plan lagunaire avec principalement les lignes Lokodjro-Plateau/Treichville et Abobo-Doumé-Treichville. Le transport lagunaire par des pinasses sur la lagune ébrié date de bien longtemps et résiste bien à la concurrence des autres modes de transport collectif à Abidjan. A nombre de 16, selon l'enquête le prix du ticket de la pinasse est de 100 francs CFA, accessible à toutes les bourses contre 200 francs CFA le ticket du bateau-bus de la SOTRA. La capacité des pinasses va de 80 à 160 passagers en moyenne la traversée, soit 2 fois la capacité d'un bateau bus de la SOTRA. La répartition du nombre d'usagers selon le mode de transport est la suivante.

Tableau 02

Répartition du nombre de voyageurs par jour à Abidjan selon le mode de transport collectif

Mode de transport collectif	Nombre de voyageurs/jour	Part du marché (%)
SOTRA	500 000	14,48
Taxi compteur	300 000	8,69
Gbaka	1 200 000	34,75
Woro-woro	1 400 000	40,55
Pinasse	52 800	1,53
Total	3 452 800	100

Source: enquête, 2011

Les résultats de l'enquête indiquent que système de transport en commun dans le périmètre urbain d'Abidjan touche environ 3 452 800 personnes par jour dont 800 000

usagers pour le secteur structuré, soit 23,17% du marché et 2 652 800 usagers pour le secteur artisanal, soit 76,83% du marché. Selon le mode de transport collectif, de 800 000 passagers par jour (21,60%) avant la crise post-électorale, la SOTRA arrive à peine à transporter aujourd'hui 50 000 personnes, soit 14,48% du marché. Les taxis compteurs dont la part du marché est sérieusement concurrencée par les woro-woro transportent environ 300 000 usagers par jour, soit 8,69% du marché. Quant aux gbaka et woro-woro, respectivement ils enregistrent 1 200 000 usagers (34,75% du marché) et 1 400 000 voyageurs, représentant 40,55% du marché (Tableau 02).

Au vu de ces résultats, l'on se rend compte que le marché du transport en commun dans la ville d'Abidjan est largement détenu par le secteur informel. Par conséquent, il constitue un pourvoyeur d'emplois (12 000 emplois directs) et génère un chiffre d'affaire de plus de 60 milliards de francs CFA par an (SITRASS, 2000). Les recettes générées constituent une manne financière pour les acteurs et pour l'Etat de Côte d'Ivoire. Malgré ses avantages, le secteur non structuré du transport collectif, tel qu'il fonctionne génère d'importantes externalités négatives auxquelles il convient de trouver des alternatives.

## **II- Les externalités du système de transport collectif et ébauche de solutions**

Le transport en commun, tel qu'il est organisé à Abidjan est socialement et physiquement insupportable par les populations. Il s'agit d'un système de transport collectif qui repose sur un mode délicieux relevant d'une logique d'insécurité, de désordre et d'atteinte à l'environnement socio-économique et du cadre de vie.

### **1- La fréquence des accidents de circulation**

Les accidents de circulation, de plus en plus nombreux et de nature dans lesquels sont impliqués les les woro woro et les gbaka font désormais partie du quotidien des populations abidjanaises. Aujourd'hui, comment emprunter un woro-woro ou encore un gbaka sans courir le risque de s'exposer à un accident de circulation, s'interrogent les Abidjanais ? Nombreux sont des accidents de circulation qui sont qualifiés de drames par la presse nationale par rapport à leur fréquence et aux nombres de plus en plus élevés de victimes.





Photo 01 : L'épave d'un gbaka accidenté (Août 2011)

Pendant longtemps, les Abidjanais garderont les souvenirs d'accrochages et d'accidents graves à répétition auxquels le transport collectif les habitue avec des séquelles à la clef (Photo 01). En observant sur le terrain la fréquence des accidents et accrochages perpétrés par les véhicules du transport collectif à Abidjan avec des conséquences traumatisantes, nous dégagons trois principales causes.

D'abord, l'état vieillisse et l'entretien irrégulier des engins restent à désirer. Dans l'ensemble, il s'agit d'un parc automobile dont l'âge moyen a tendance à s'accroître, notamment avec l'ouverture du marché des véhicules d'occasion au cours de ces dernières années<sup>(1)</sup>.

Au niveau de la SOTRA, le modèle de car, baptisé «TATA» dont elle dispose n'est pas adapté au transport urbain. Vu la nature de sa construction, il ne ressemble pas à un autobus ordinaire, mais un type d'autocar de tourisme qui, en principe devrait transporter au maximum 40 passagers au lieu de 100, voire plus. Dans ces conditions, comment peut-il résister longtemps aux intempéries et au mauvais état de la voirie? La preuve, après 2 à 3 années d'exploitation, nombreux sont ces autocars qui ressemblent à des épaves. Le manque de performance et d'efficacité des autobus de la SOTRA occasionne de nombreux retards des usagers. «Avant, les bus étaient réguliers. Au bout de 20 à 30 minutes d'attente, tu avais un bus. Mais maintenant on a l'impression qu'il n'y a plus de bus. Car facilement tu peux mettre 1 à 2 heures à attendre l'arrivée d'un bus ». Ainsi se résume les remarques et observations des usagers de la SOTRA.

Gbaka signifie en langue malinké, véhicule en mauvais état technique. Effectivement, selon l'enquête, l'état technique de trois gbaka sur cinq est défectueux. 50% des gbaka ont un âge moyen de plus de 15 ans (SITRASS, 2000). Cette situation est pareille pour les woro woro dont 65% ont plus de 25 ans (Fraternité Matin, 2011). A les

voir circuler, les Abidjanais se posent beaucoup de questions sur l'état technique des véhicules de transport en commun, car l'extérieur de ces engins n'offre pas un spectacle reluisant.

---

(1) Selon la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA, 2010), chaque année, environ 24 000 véhicules d'occasion sont importés en Côte d'Ivoire à partir de l'Union Européenne dont 40% de véhicules de transport en commun. Sur un parc automobile roulant estimé à 475 000 véhicules, seulement 60% des véhicules ont passé la visite technique en 2009. Alors que les 40% restants empruntent quotidiennement les voies ouvertes à la circulation publique dont une bonne part est constituée de véhicules de transport. Or, la convention de concession qui lie la SICTA à l'Etat de Côte d'Ivoire stipule que la visite technique est obligatoire sur toute l'étendue du territoire national. Sur les 25 585 véhicules de transport dans le District d'Abidjan, plus de 92% ont plus de 11 ans.

Dans l'ensemble, les engins sont rapiécés de toutes parts. Ici, les phares tiennent grâce à un fil de fer qui a servi à les raccrocher à la carrosserie. Là, le tableau de bord n'existe que de nom car aucun voyant ne fonctionne vraiment. Ailleurs, vous apercevez un autobus filer à toute allure sans portière de protection. Pire, assis dans certains véhicules, vous apercevez le bitume sous vos pieds, tellement le châssis est fissuré. Un coup d'oeil sous le capot vous permet de vous rendre à l'évidence que les jours du moteur sont comptés. En somme, des marques de bricolages sont toujours visibles sur les véhicules et le plus souvent, les réparations sont du colmatage que des rechanges de pièces. Au vu de ce qui précède, nombreux sont les engins de transport qui au plan technique ne répondent plus aux exigences et normes mécaniques requises pour le transport urbain. Par conséquent, la plus part de ces véhicules ne sont pas en règle vis-à-vis de la réglementation administrative et technique en vigueur.

Ensuite, le manque de compétence professionnelle des chauffeurs a une part de responsabilité dans la fréquence des accidents de circulation à Abidjan. En effet, depuis ces dernières années le recrutement des machinistes à la SOTRA ne tient pas compte de la compétence et de l'expérience des candidats (Fraternité Mati, 2011). Aujourd'hui, l'on constate que des jeunes inexpérimentés, seulement munis de permis de conduire pour la plus part nouvellement acquis sont recrutés pour être machinistes, constatent les usagers.

Cette question est beaucoup plus sérieuse au niveau des gbaka et woro-woro où il n'existe aucune structure de contrôle du recrutement des chauffeurs. Le seul critère de recrutement demeure la détention du permis de conduire. L'indiscipline et le non respect des règles élémentaires du code de la route sont des comportements qui traduisent bien l'inexpérience des chauffeurs et suffisent à prendre la mesure du phénomène.

N'ayant aucune attitude professionnelle, les conducteurs intriguent les usagers. En effet, l'excès de vitesse est l'un des reproches que les usagers font aux chauffeurs. « *Comment emprunter un woro-woro ou un gbaka ou comment traverser une rue ou franchir un carrefour à Abidjan sans prendre le risque d'être renversé par un gbaka ou un woro-woro, quand bien même des éléments de la police règlementent la circulation* », s'interroge un usager? Apparemment plus pressés que les autres, les chauffeurs des woro-woro et gbaka ne sont jamais disposés à s'en tenir aux consignes de la bonne conduite. Ils tentent toujours de se frayer un passage, soit par le sens contraire de la circulation soit par les trottoirs.

Enfin, la consommation des stupéfiants est une pratique usuelle dans le milieu des chauffeurs et apprentis dont l'ampleur et les manifestations contribuent à la mauvaise conduite et par conséquent à la fréquence des accidents de circulation. A titre d'exemple, dans certains kiosques à café et pendant qu'ils sont à la tâche, les chauffeurs et apprentis prennent habituellement un café dit communément "*café spécial*" dont personne, à part le vendeur ne peut savoir la composition exacte. Seuls, les habitués connaissent ses effets (chaleur intense, sensations bizarres dans la tête, état de veille etc). Selon les informations recueillies auprès de certains vendeurs, il s'agirait d'un café qui contiendrait des ingrédients spéciaux et l'expression que les consommateurs utilisent à la commande est la suivante. «*Il faut doser*». Elle marque la différence avec le café ordinaire et officiel servi. En outre, il y a une façon pour les habitués de commander et qui détermine l'intensité du café à servir. Il s'agit du nombre de doigts que l'acheteur montre au vendeur, au moment de la commande (OKOLO, 2008).

Visiblement enivrés par la drogue, le chauffeur ou l'apprenti de gbaka a toujours affiché un comportement particulier. Un bâton de cigarette derrière l'oreille, une culotte jean'S crasseuse, un tee-shirt à l'effigie d'une grande star de la musique mondiale, l'apprenti est toujours suspendu à la portière du véhicule en circulation en s'essayant à toutes sortes d'acrobaties.

Personne clé de l'activité, l'apprenti a pour double mission d'alpaguer les clients et d'encaisser les titres de transport avant de remettre la recette au chauffeur. Accroché à la portière du véhicule avec une main et en assenant d'incessants coups à la cabine avec l'autre, il passe sa journée à crier la destination et à attirer la clientèle avec un vocabulaire particulier dont «*Adjamé liberté*», «*Yopougon gesco*», «*Tonton ! vous allez ?*», «*Une place ?*» etc. En outre, chaque chauffeur affiche la volonté de se démarquer des autres par des slogans peinturlurés sur la carrosserie et le pare-brise arrière de son engin. Nous retenons entre autres, «*La fin du film fait pitié*», «*Dieu fera le reste*», «*God save Allah*», «*Wourou fatô*» (*chien enragé*) ou «*S'en fou la mort*» (*la mort n'est pas notre souci*).

Sous l'effet des stupéfiants, le comportement du chauffeur ou de l'apprenti n'a jamais été apprécié par les usagers. Pour ces derniers, il est très difficile de passer un voyage agréable avec ces acteurs économiques, car, ils n'ont aucun respect pour tout client qui emprunte leurs véhicules. «*Je ne comprends pas ceux qui se disent professionnels du transport en commun, car pour une simple question de monnaie, ils sont prêts à en découdre avec les passagers*», constate un usager de la ligne Adjamé-Abobo gare.

Par ailleurs, la généralisation du racket contribue énormément au dysfonctionnement du système de transport en commun à Abidjan. Les forces du maintien de l'ordre et de sécurité, commis au contrôle routier sont fréquemment accusées de manœuvres d'extorsion d'argent aux transporteurs. Le constat, c'est qu'à chaque barrage, l'apprenti ou le convoyeur descend avec les pièces afférentes du véhicule (le plus souvent non à jour) et dans lesquels il glisse, préalablement de l'argent avant de les remettre de sécurité en faction. En retour, ce dernier jette un coup d'œil rapide sur les pièces afférentes au véhicule, juste le temps de prendre l'argent et de laisser l'apprenti rattraper le chauffeur en circulation. Ici, il n'y a pas de contrôle véritable sur la régularité des papiers du véhicule. Ce qui importe, c'est l'argent versé. La rapidité de la transaction montre bien qu'il y a accord entre les parties sur le montant et même sur l'illégalité de la pratique (DOUMBIA, 2010). Le phénomène de racket fait perdre à l'Etat de Côte d'Ivoire plus de 150 milliards de francs CFA par an (Banque Mondiale, 2008).

## **2- Un désordre organisé, source d'interminables rixes**

A Abidjan, il est donné à tout observateur du système de transport collectif de constater que les chauffeurs et apprentis de 'woro-woro' et de 'gbaka' font la loi et le beau temps avec des changements fantaisistes d'itinéraires et de tarifs, sans oublier les

abandons très fréquents des passagers en cours de trajets. Très souvent, au lieu de descendre les usagers aux terminus des voyageurs habituels, ils les abandonnent à mi-chemin, prétextant une panne technique ou imaginant un embouteillage vers la destination initiale. C'est juste pour gagner du temps en se débarrassant des voyageurs qui se voient bien obligés, soit d'emprunter un autre véhicule en payant, bien évidemment un autre tarif, soit en parcourant le reste du trajet à pied tout en boudant (Le Mandat, 2010).

En outre, vu la ruée des passagers sur les véhicules aux heures de pointe, les chauffeurs n'hésitent pas, soit à hausser le tarif du transport, soit à décomposer par deux ou trois étapes les trajets habituels en prenant, à chaque étape de nouveaux clients. En procédant de cette façon, les chauffeurs imposent un double tarif aux passagers. Ainsi, c'est, par exemple la somme de 500 francs voire plus, qu'ils font payer aux usagers de Yopougon- Adjamé au lieu de 250 francs habituellement.

De manière anarchique, les transporteurs n'hésitent pas d'augmenter les coûts de transport, sans véritables motifs. Tantôt ils soutiennent que c'est à cause de l'augmentation du prix du carburant, tantôt la cause est imputée aux racketts des forces de sécurité. En tout état de cause, ces augmentations ne sont pas fondées dans la mesure où lorsque le coût du carburant augmente de 5 à 10%, ils l'imputent aux passagers en ajoutant une marge qui oscille entre 10 et 25%. Lorsque le coût du carburant baisse, ils refusent de revoir, eux aussi à la baisse le tarif des transports. Ces deux arguments ne sauraient donc justifier cette exploitation des consommateurs dont les effets se ressentent directement sur leur pouvoir d'achat (DOUMBIA, 2010).

Par ailleurs, impatients d'attendre l'ordre de passage dans les bouchons ou pour semble-t-il éviter le contrôle des forces de sécurité, les chauffeurs abandonnent les tracés des trajets habituels pour emprunter des raccourcis. Avec ces astuces, ils mettent plus de temps à arriver à destination en faisant subir toutes les tracasseries aux usagers. Les nombreuses plaintes et dénonciations des usagers sont à l'origine des rapports conflictuels entre chauffeurs et passagers dont certains débouchent, malheureusement sur des affrontements ouverts.

### **3- Les atteintes à l'environnement social et physique**

Le fonctionnement du système de transport collectif, tel qu'il évolue à Abidjan occasionne de nombreuses conséquences environnementales



Photo 02 : Un terre-plein transformé en gare par les gbaka (Août 2011)

A Abidjan, le détournement des fonctions circulatoires des chaussées, trottoirs et carrefours de la ville ainsi que celles des espaces verts se fait au profit de l'émergence de gares informelles de transport (Photo 02).

En outre l'introduction du désordre, marquée par le non respect des règles de la conduite a pour conséquence un accroissement de la congestion du trafic par la formation de nombreux bouchons, notamment aux heures de pointe. La création de fréquents bouchons engendre une mobilité contraignante et difficile pour tous les Abidjanais.

Par ailleurs, la production nuisances sonores, dues aux coups répétés et incessants de klaxons et l'émission de micro polluants et gaz à effet de serre constituent une préoccupation environnementale qui menace la santé publique. En l'absence de statistiques fiables concernant Abidjan, plusieurs études réalisées ailleurs, notamment à Dakar (Sénégal) et à Cotonou (Bénin) en 2000 confirment que le secteur du **transport**, en général et le **transport routier, en particulier pèse fortement dans le bilan global des émissions** des substances impliquées dans la pollution atmosphérique <sup>(1)</sup>.

### **III- Ebauche d'alternatives pour le développement du transport collectif à Abidjan**

#### **1- La nécessité d'une réforme du cadre institutionnel et financier du transport urbain**

La résolution de la crise du transport urbain à Abidjan doit mettre en évidence la nécessité de la mise en place d'un véritable cadre organique et réglementaire propice au développement du secteur et le choix d'un transport urbain moderne, sécurisé et multimodal pour favoriser la mobilité durable des populations. L'existence d'un éclatement de

responsabilités entre les services ministériels, les collectivités et les professionnels fragilise le bon fonctionnement du transport en commun. Face à l'émiettement des pouvoirs de gestion, onze ans après sa création, l'Agence de Gestion et d'Exécution des Transports Urbains (AGTU), créée en mars 2000 n'a pas encore réussi à s'imposer comme instance autoritaire et les problèmes du transport urbain restent insolubles. La réforme institutionnelle du transport collectif exige donc des mesures hardies de la part des pouvoirs publics et une définition plus claire des responsabilités et tâches des différents organismes participant à l'animation du secteur.

C'est pourquoi, il faut affirmer le rôle de l'Etat par le renforcement des responsabilités de l'AGTU en faisant d'elle la seule et véritablement instance nationale ayant autorité de régulation et de gestion de l'ensemble du secteur des transports urbains. Qu'elle ait pour compétence, d'une part d'assurer le contrôle et la surveillance de la réglementation en délivrant les autorisations et contrats d'exploitation, et d'autre part de fixer les itinéraires et les tarifs, d'analyser les besoins et de contrôler le plan de l'organisation du secteur. Tout ceci implique une série de mesures en matière de planification, de gestion, de suivi, et de surveillance de la réglementation. Concernant le cadre réglementaire, il faut lutter efficacement contre la corruption. Que les services de sécurité, commis au contrôle s'en occupent avec autorité et efficacité, car la simple crainte de la contravention à infliger aux contrevenants, sans complaisance participerait à l'amélioration de la situation.

Quant à la question récurrente du financement du transport urbain, il faut que les professionnels aient la garantie que le financement du secteur soit pris en compte dans la mise en place des politiques publiques de développement dans une perspective de durabilité. C'est pourquoi, une politique hardie doit pouvoir affirmer l'importance d'un financement stable, permanent et prévisible du transport urbain. Toute fois, la participation de l'Etat doit devenir multiforme avec l'intervention de plus en plus importante des **institutions de financement** et des collectivités décentralisées. La politique de décentralisation doit permettre aux collectivités décentralisées de devenir des acteurs incontournables du développement. Par conséquent, le pouvoir d'organisation et de financement des transports urbains doit être progressivement rétrocédé aux collectivités locales pour la définition et la mise en oeuvre d'une véritable politique de proximité de mobilité urbaine.

- 
- (1) Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) sont fortement corrélés aux émissions de nanoparticules provenant des pots d'échappement. En France, ils sont responsables de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre et de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote en 2007 (IFEN, 2009). Une étude réalisée par STRASS (1998) montre que la concentration de polluants nocifs atteint des seuils inquiétants dans différentes capitales africaines. Ainsi à Cotonou, les enquêtes effectuées et les campagnes de mesures réalisées afin de définir le niveau global de la pollution de l'air montrent une forte concentration en CO<sub>2</sub> atteignant 18 mg, soit presque le double de la norme admise, une forte concentration des hydrocarbures volatils dépassant à certains endroits 2 000 µg/nm<sub>3</sub> et une concentration élevée en plomb (pb) avec un maximum de 13 µg/Nm<sub>3</sub>, soit plus de six fois la norme admise.

Dans cette perspective, il faut lutter contre l'atomisation du secteur qui constitue, pour l'instant, un obstacle à la politique de financement. A Abidjan, environ 80% des propriétaires de taxis et de mini cars ne possèdent qu'un seul véhicule. La politique de financement doit être précédée par une organisation du secteur qui consiste à des regroupements de propriétaires et de véhicules individuels en vue d'orienter le financement sur des véhicules de grandes capacités et sur des entreprises crédibles, dotées de plusieurs véhicules.

## **2- La fluidité du trafic, un facteur de viabilité du transport en commun**

L'un des obstacles majeurs au développement du transport public à Abidjan est lié au nombre insuffisant et à l'état défectueux des infrastructures routières qui ne permettent pas d'assurer la fluidité du trafic. Au cours de ces dix dernières années, marquées par la crise politico-militaire Abidjan n'a pas bénéficié d'un investissement suffisant pour accroître le nombre et le niveau de qualité des infrastructures routières. Les dépenses d'investissement ou d'entretien, bien que représentant un effort de l'ordre de 15 à 25% du budget, ne permettent pas de suivre la croissance des besoins (Le courrier, 1998). Alors que la Côte d'Ivoire a connu un boom de construction d'infrastructures routières entre 1960 et 1980 et qui a entraîné un développement considérable de la voirie à Abidjan. Malheureusement, ces infrastructures routières se sont délabrées à partir des années 1980, faute d'entretien dû aux difficultés économiques.



Une part importante des investissements réalisés a même disparu. Aujourd'hui, la part de la voirie bitumée est très faible dans certains quartiers d'Abidjan. Elle est de l'ordre de 10 à 20% de la voirie totale (Le courrier, 1998). Les pluies et les actes de vandalisme<sup>(1)</sup> ont souvent raison de leur praticabilité. Très souvent et à de maints endroits, les dégradations atteignent un tel degré qu'un entretien ordinaire ne suffit plus. Par conséquent, la mise en état impose des travaux de réhabilitation, voire de reconstruction dont le coût est généralement supérieur à celui d'un entretien préventif.

En outre, à l'image de la plupart des villes subsahariennes, les rues d'Abidjan sont généralement étroites pour l'écoulement rapide des débits de transports. De surcroît, elles servent à de nombreux usages concurrents (marchés de rue, gares routières, ateliers etc, alors qu'elles ne sont pas aménagées en conséquence. Il faut donc procéder à une opération de déguerpissement de tous les occupants illégaux des abords de rues pour accroître la fluidité du transport.

Par ailleurs, les contraintes géographiques du site d'Abidjan (lagune, forêt, relief, etc) ont une incidence sur l'organisation spatiale des transports collectifs et sur le sens des principaux flux de déplacement. Les déplacements Nord-Sud constituent une part importante de la demande de transport collectif. Or, les fréquents embouteillages qui se créent sur les ponts Houphouët BOIGNY et Générale DE GAULLE (reliant le Nord et le Sud de la ville) constituent un obstacle majeur à la bonne fluidité du trafic.

---

(1) La voirie d'Abidjan subit régulièrement des dommages au cours de certaines manifestations de rue. Elles servent de lieu d'incinération de pneus usés et d'autres matériaux.

Ainsi, pour assurer un trafic de qualité avec un parc automobile évolutif, il faut absolument, à l'état actuel, mettre en place une nouvelle politique visant à l'accroissement des infrastructures routières, socles du développement des transports. Au rang des urgences, figure la construction de deux autres ponts, l'un reliant la commune de Yopougon et Plateau, l'autre la Commune de Cocody et celle de Marcory dont le projet de construction adopté par le Gouvernement de Côte d'Ivoire tarde à se réaliser.

Au titre des infrastructures de transports, figure l'importance des feux tricolores dont le mauvais fonctionnement, durant ces dernières années pose d'énormes désagréments à la circulation publique. Seulement, 55% des feux tricolores fonctionnent

actuellement à Abidjan par ce que, d'une part ils sont d'une vieille génération et ont besoin d'être remplacés, faute de rupture de pièces de rechange et, d'autre part du fait des arriérés que l'Etat doit au service privé d'entretien dont le montant est estimé à 4 milliards de francs CFA au titre de l'année 2009-2010. (Fraternité Matin, 2010). En somme, pour lutter efficacement contre la congestion, la mise en place d'un système d'entretien fiable et durable des infrastructures routières est plus que jamais à l'ordre du jour.

### **3- La nécessité d'encourager la concurrence et de privilégier le transport de masse**

Une nouvelle politique de développement des services de transport urbain doit susciter et encourager la concurrence dans le secteur. Le rôle de complémentarité d'un secteur privé structuré, compétitif est souhaitable afin d'améliorer la productivité, d'abaisser les coûts au profit des usagers et d'assurer un service de qualité. Sur cette question, il convient de rappeler que depuis 1998, la concentration des moyens de production de la SOTRA sur un périmètre réduit a emmené le Gouvernement ivoirien à concéder à la Société des Transports Urbains (SOTU) la desserte des communes de Yopougon et d'Abobo en 1998. Douze ans après, la SOTU n'a encore réussi à mettre un seul auto bus en circulation à Abidjan, alors que le démarrage de son activité était prévu pour le début de l'année 2009. Pour que l'ensemble du système de transport puisse être cohérent et que l'inter modalité (c'est-à-dire la facilité d'utiliser plusieurs modes de transport durant un même déplacement) soit développé, il est possible de créer une intégration tarifaire entre les différents modes et réseaux structurés afin de permettre au voyageur de les utiliser indifféremment et de manière complémentaire sans coût excessif.

A l'état actuel de l'évolution d'Abidjan, il s'impose aux pouvoirs publics ivoiriens de concevoir un secteur de transport urbain compétitif et performant qui obéit aux exigences de la mondialisation de l'économie e développant l'option des transports de masse. Il s'agit de penser, par exemple au train urbain, au tramway et surtout au développement du transport lagunaire<sup>(1)</sup>, déjà exploité par la SOTRA. La ville bénéficie d'un important réseau lagunaire. La lagune ébrié s'étend sur 566 km<sup>2</sup> et touche 8 communes sur les 10 qui la composent. Par conséquent, elle devrait être la voie privilégiée du transport intercommunal. Mieux, le transport lagunaire a plusieurs avantages dont la rapidité, le confort, la sécurité. Par ailleurs, il répond à des valeurs environnementales.

(1) Depuis 1998, la SOTRA a mis en service le transport lagunaire par bateaux-bus qui permet de transporter 40 000 personnes par jour. Ce qui représente 2% du service d'exploitation de l'entreprise

Par ailleurs, il faut activer le projet de service de train urbain de voyageurs en utilisant les infrastructures ferroviaires existantes<sup>(1)</sup> dont l'exploitation est actuellement confiée à la Société Internationale de Transport Africain par Rail (SITARAIL). Le transport urbain ferroviaire pourra fonctionner en complémentarité avec les services d'autobus assurés par la SOTRA et les services offerts par les opérateurs privés.

#### **4- La prise en compte des besoins du transport collectif dans les projets d'aménagement**

##### **urbain**

Les besoins de services du réseau de transport collectif des quartiers péri urbanisés sont loin d'être satisfaits par les autorités municipales. Cette situation vient du fait que la plupart de ces quartiers n'existent pratiquement pas administrativement, compte tenu de leur caractère spontané et précaire. Leur intégration dans le tissu social de la ville est difficilement prise en compte en matière de politiques publiques de transport collectif et donc de gouvernance locale. C'est pourquoi, le développement des transports collectifs à Abidjan doit s'insérer dans une stratégie globale de l'aménagement du territoire de la ville. La croissance d'Abidjan doit être couplée avec une politique rigoureuse de planification de l'économie urbaine en s'appuyant sur l'actualisation du schéma directeur et sur la loi d'habilitation de l'Etat. La création d'infrastructures de transport doit avoir des effets structurants aussi bien en termes d'organisation de l'espace, de localisation et de densité des équipements et infrastructures structurants ainsi que les concentration des populations que de développement global (PEGUY, 1998).

En outre, si les transports sont synonymes de bénéfices considérables pour la société, l'inadéquation de leur organisation et de leur fonctionnement détériore la qualité de l'environnement et du cadre de vie dans lesquels il évolue. Par conséquent, il faut gérer le secteur des transports en renforçant les normes de fonctionnement, non seulement à des fins économiques, mais à des fins de sauvegarde de l'environnement et du cadre de vie dans une vision de durabilité (normes antipollution dans le contrôle technique, introduction de carburants moins polluants...).

A cet effet, il faut susciter et encourager l'utilisation du biocarburant. Pour l'instant, en Côte d'Ivoire, l'introduction de l'essence sans plomb devrait être accompagnée de la baisse du coût relativement élevé (789 francs. CFA le litre) pour permettre son utilisation dans le réseau des transports collectifs afin de réduire celle du gaz-oil, reconnu comme étant un carburant polluant par l'émission de gaz d'échappement.

Par ailleurs, l'institution des taxes écologiques et les péages routiers peuvent, d'une part obéir au principe de redevance polluer/payeur et permettre à l'Etat de supporter les coûts de nuisance dues à la pollution et, d'autre part atteindre des objectifs de financement des infrastructures, de régulation du trafic et de limitation de la congestion.

---

(1) Abidjan bénéficie d'environ 20 km de la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou. Cette portion traverse du Nord au Sud de la ville en desservant 9 communes du district d'Abidjan.

### **Conclusion**

Il n'est pas exagéré de conclure à l'existence d'une véritable crise de transport public à Abidjan dont les causes, les manifestations, les ramifications et les effets sont trop nombreux pour autoriser, sans une analyse sérieuse des solutions simples et tranchées.

Au terme de l'étude, nous nous rendons compte que le secteur du transport en commun d'Abidjan n'a pas été suffisamment préparé à supporter le désengagement de l'Etat du financement de la SOTRA (la seule entreprise de transport collectif structurée) et l'émergence du secteur privé.

Dans les perspectives de la création de pôles urbains à Abidjan, Il faudra envisager désormais la signification de la conjonction transport et développement. Cette étude n'a pas la prétention d'aborder tous les aspects de ce secteur socio-économique. Par conséquent, il apparaît impératif pour l'Etat de Côte d'Ivoire d'organiser des états généraux des transports publics en vue de redéfinir une nouvelle politique nationale en la matière et de permettre aux différents acteurs du secteur de prendre conscience de son enjeu pour le développement de l'économie

nationale ainsi que ses effets sur l'environnement dans l'optique d'un développement durable du cadre urbain.

### **Bibliographie:**

- ANTOINE P. (1997) L'urbanisation en Afrique et ses perspectives  
FAO, Rome, 6p
- ALOKO N. J. (1989) Communication, Transports et Organisation de la Côte  
d'Ivoire  
Doctorat d'Etat, Abidjan, IGT, 1349p
- ATTA K. (1996) Urbanisation et développement en Côte d'Ivoire  
IGT, Abidjan, 65p
- BA et Al (1984) Migration et urbanisation au Sénégal  
CERPOD, rapport de recherche, Ouagadougou, 78p
- BAUER G. et Al (1976) *La rurbanisation ou la ville éparpillée.*  
Seuil, Paris, 192 p.
- CHABERT M. et Al (2000.) Péage et financement d'infrastructures en milieu urbain:  
Acte du colloque, Lyon, LET Etudes et Recherches N° 13.
- CURE C. (1992) Transports, circulation et mobilité dans les villes d'Afrique  
subsaharienne In Le Courrier, n° 131, Bruxelles  
pp 69-71
- DERICK E. et Al (1970) L'économie urbaine PUF, Paris, 254p
- DIOMANDE K. (1994) Exportations de café-cacao et croissance économique en  
Côte d'Ivoire Publication scientifique, Abidjan, 16p
- FRATERNITE MATIN (2010) Transport urbain : Woro-woro, taxis banalisés, le grand  
désordre qui interpelle les autorités, 23 août, p.6
- FRATERNITE MATIN (2010) Abidjan : Pourquoi les feux tricolores son en panne ? 22  
août p.4
- FRATERNITE MATIN (2010) Entre 142 000 et 190 000 véhicules roulent sans visite  
technique 25 et 26 septembre, p 5
- GODARD X. et al (1992) Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement –  
Redéfinir le service public, Karthala, Paris, 243 p.

- IFEN (2009) Transport et environnement : les émissions de gaz à effet de serre des transports Paris, p15
- INS (1998) L'urbanisation de la Côte d'Ivoire Rapport recensement 1998, Abidjan, 65p
- MERLIN P. (1994) La croissance urbaine PUF, Paris, 127p
- NIGUEL H. (1992) Les données de la question urbaine In Le Courrier, n° 131, Bruxelles pp 50-51
- JÜGEN O. (1992) Les nouveaux habitants des métropoles du Sud In Le Courrier, n° 131, Bruxelles pp 57-61
- LE MANDAT (2008) Café à servir aux chauffeurs de gbaka  
24 août, p6
- THOMSON B. (1998) Des services de transports adaptés aux besoins d'un monde en mutation. La clé de la prospérité économique In Le «COURRIER», Bruxelles, pp 30-34
- JACOBS V. (1998) Une approche nouvelle : Le développement des transports en Afrique vu par la Banque Mondiale.  
In «Le Courrier», Bruxelles, pp35-36
- KOUASSI M (2009) Périurbanisation et implications environnementales et urbanistiques dans les villes subsahariennes. Le cas de la ville d'Abidjan –Côte d'Ivoire In Annales de l'Université de Lomé, Tome XXIX, 10p
- KOUASSI JC (2008) Privatisation en Côte d'Ivoire: défis et pratiques  
Editions L'Harmattan, Paris, 262 p
- ZANOU B. (1983) Croissance urbaine en Côte d'Ivoire: Croissance des villes de l'intérieur Mémoire de DEA, Université de Paris1, 124p
- ZORO B.et al (2002) Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif,  
Karthala, Paris, pp. 23-35.