

Année 2016 – 2017

Master 1 Urbanisme et Aménagement

Parcours Transports Mobilité (TRANSMOB)

Korika DIAKITE
Mémoire de Master 1

État des lieux des transports en commun dans
la commune d'Abobo

Tuteur universitaire :

Mme Corinne SIINO

Encadrant de stage :

Dr Kouamé APPESSIKA

Urbaniste Ph.D.

Stage réalisé du 20 mars au 12 mai 2017



Tuteur Universitaire

Corinne SIINO

Enseignante chercheure

Maison de la Recherche 5 allées Antonio
Machado 31058 TOULOUSE Cedex 9

Tél : +33 05 61 50 43 64

corinne.siino@univ-tlse2.fr

BUREAU NATIONAL
D'ETUDES TECHNIQUES
ET DE DEVELOPPEMENT

Entreprise d'accueil

Bureau National d'Etudes Techniques et de
Développement (BNETD)

Bd Hassan II - Cocody, 04 bp 945 Abj 047

Tél : +225 22 48 34 00

contact@bnetd.ci

Encadrant de stage

Dr Kouamé APPESSIKA

Coordinateur de programme

BNETD, Pôle Innovation et
Développement International (PIDI)

Bd Hassan II - Cocody, 04 bp 945 Abidjan
04

Tél : +225 07 36 13 97

kappessika@bnetd.ci

AVANT- PROPOS

Le présent rapport relate le travail effectué durant ma période de stage au sein du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) à Abidjan, du 20 mars au 12 mai 2017.

La Côte d'Ivoire a durant plus d'une décennie connu une grave crise socio-politique qui a freiné son développement et causé d'importants dégâts matériels. De nombreuses villes ont été affectées et nécessitent aujourd'hui une mise à niveau des infrastructures urbaines.

Dans ce contexte, le plan d'urgence de la commune d'Abobo associé à des projets tels que le Plan national de développement (PND) et le Schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan (SDUGA), a pour objectif de mener une action ciblée et rapide sur le territoire Abobolais. Pour ce faire, le BNETD, équipe technique du programme, est chargée de relever le niveau d'équipement de la commune et d'identifier les travaux d'urgence à mener d'ici 2020.

La mission qui m'a été confiée consistait à établir un diagnostic des transports collectifs dans la commune.

REMERCIEMENTS

Merci à Dr Kouamé APPESSIKA et à Kassim CISSOKO pour leur accompagnement tout au long de mon stage, à Mme Corinne Siino pour sa pédagogie, et à l'ensemble de l'équipe du BNETD pour leur accueil.

Merci également aux membres de ma famille, et plus spécifiquement à ma mère, pour leur soutien et encouragement.

Enfin merci à toutes les personnes qui ont contribué à la collecte d'informations nécessaires pour ce mémoire.

Table des matières

REMERCIEMENTS.....	4
PRESENTATION DE L'ENTREPRISE.....	6
INTRODUCTION.....	8
I. PRESENTATION DE LA COMMUNE D'ABOBO.....	13
1. Généralités.....	13
1.1 Localisation.....	12
1.2 Gouvernance.....	13
1.3 Socio démographie et économie.....	14
1.4 Urbanisation.....	14
2. Infrastructures et équipements de transports dans la commune d'Abobo.....	15
2.1 Le réseau de voirie.....	15
2.2 La Gare Routière.....	18
2.3 Le chemin de fer.....	19
2.4 Offre de stationnement.....	20
II. DIAGNOSTIC DES TRANSPORTS EN COMMUN A ABOBO.....	22
1. Historique : Evolution des transports en commun dans la ville d'Abidjan.....	21
1.1 La SOTRA, première société de transports abidjanais.....	21
1.2. Le retour des transports artisanaux.....	24
1.3 Les différents types de transports artisanaux.....	27
2. Offre et organisation des transports en commun à Abobo aujourd'hui.....	30
2.1 Une organisation « éclatée ».....	30
2.2 Analyse de l'offre de transports.....	33
2.3. Freins à l'optimisation sur le secteur des transports.....	43
CONCLUSION.....	49
TABLE DES FIGURES.....	55
BIBLIOGRAPHIE.....	56
ANNEXES.....	58

PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD), anciennement Direction et Contrôle des Grands Travaux (DCGTx) occupe depuis sa création en 1978, une place privilégiée auprès du gouvernement ivoirien pour la conception et l'accompagnement de projets de développement.

Etablissement Public National depuis 1994 et par la suite Société d'Etat depuis septembre 1996, le BNETD est une institution dont l'expertise est axée sur les domaines de l'Agriculture et du Foncier Rural, de l'Aménagement et de l'Urbanisme, de l'Information Géographique, de l'Environnement, de l'Assainissement et de l'Hydraulique, des Etudes Economiques et Financières, de l'Industrie, de l'Energie et des Mines, et enfin des Technologies de l'Information et de la Communication. Le BNETD intervient dans les projets à la fois pour l'assistance et le conseil, la conception et l'étude, et pour le suivi et le contrôle des travaux.

La structure s'organise sous forme de pôles, eux-mêmes subdivisés en départements opérationnels qui exercent leurs missions selon leurs champs de compétences. On compte quatre pôles opérationnels subdivisés en 12 départements. Elle emploie 1087 agents dont 509 cadres de haut niveau et 252 techniciens supérieurs.

Le BNETD internationalise ses services auprès d'une quinzaine d'Etats africains. En plus de la Côte d'Ivoire, il s'est implanté dans les quatre pays suivants : le Bénin, la République du Congo, le Gabon, et la Guinée Equatoriale. La Société a établi de nombreux partenariats institutionnels avec notamment l'Agence Internationale de Coopération Japonaise (JICA) ou encore la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire (CCI-CI). Un ensemble d'éléments qui lui permettent de disposer d'une plate-forme de collaboration et d'expertise au niveau des grands travaux dans chacun des pays où elle opère.

En matière d'urbanisme et de transport, le BNETD est connu pour la réalisation de plans stratégiques de développement pour les villes de la sous-région Ouest-africaine ; notamment Bamako (Mali) et de Ouagadougou (Burkina-Faso), pour les études d'avant-projet sommaires, et d'avant-projet détaillées en vue de l'aménagement et le bitumage. Il s'agit par exemple de la route Bouake-Bassawa-Sandegue-Tanda, ou encore pour les études d'aménagement de l'autoroute périphérique d'Abidjan et des autoroutes de sortie Est et de sortie Ouest (voie y4) en Côte d'Ivoire.

Mon Stage s'est déroulé au sein du Pôle Innovations et Développement International (DIPI), dans le département Innovation et développement projets (DIDP). Ce département est chargé des projets incubateurs de projets à fort impact économique et social. C'est dans ce cadre que l'équipe que j'intègre a été mandatée par la primature. Elle fut en charge de la coordination du plan d'urgence de la commune d'Abobo (Abidjan,

Côte d'Ivoire). Nous avons eu pour mission de relever le niveau d'équipement urbain du territoire Abobolais, pour ensuite proposer une priorisation des actions à mener d'ici à 2020.

L'équipe se composait du Dr APPESSIKA Kouamé, chef d'équipe, du conseiller technique Mr SOUMAHORO Bakary, du chargé d'étude Mr CISSOKO Kassim et de moi-même en tant que stagiaire, chargé d'étude.

INTRODUCTION

De manière évidente, l'organisation des transports influence fortement la configuration des espaces urbains et, réciproquement, l'aménagement des territoires explique très largement les profils des déplacements en ville. (Mirabel et Reymond 2013). En Afrique Subsaharienne, pour les grandes villes héritières de la colonisation, c'est principalement le processus d'urbanisation qui permet d'expliquer le profil des déplacements urbains. Les grandes métropoles telles qu'Abidjan, Dakar ou Douala ont une structuration qui a principalement été mise en place à l'époque coloniale. Une époque durant laquelle l'organisation de l'espace urbain répondait à une logique de ségrégation entre colonisateurs européens, colonisés locaux et les colonisés allogènes. Et également à une logique fonctionnelle : les lieux de résidences se distinguaient aisément de la zone industrielle, elle-même distincte du quartier des affaires. Dans ce contexte, le périmètre urbain investi par les colons a bénéficié d'un aménagement urbain planifié, offrant un ensemble d'infrastructures de qualité adaptées aux besoins : voies de circulation, réseaux d'assainissement, d'eau, d'énergie et d'électricité... Aujourd'hui cet espace correspond généralement au centre-ville. Le reste de la population et les activités industrielles occupaient les zones périphériques peu ou pas du tout aménagées.

A partir des années 60, au lendemain des indépendances de leurs états respectifs, ces villes en tant que villes côtières disposant de ports en eaux profondes sont devenues les principaux pôles de développement de leur pays. Elles ont ainsi connu un essor démographique important, qui s'est accompagné d'une urbanisation très rapide et difficile à maîtriser, repoussant toujours plus loin les limites territoriales de la zone urbaine.

Dans le cas de la Côte d'Ivoire, Abidjan, actuelle capitale économique du pays, avait été choisie par l'Etat dès 1960 pour refléter le niveau de développement de la nation et servir d'attrait aux investisseurs étrangers. De nombreux aménagements furent alors engagés afin de faire de la ville, un territoire attractif. S'en suivit l'ouverture du port d'Abidjan et du canal de Vridi en 1951. On y retrouva alors une forte concentration d'activités économiques notamment liées au secteur agricole (culture de rente café – cacao) en croissance. L'on parlait à cette époque de « miracle ivoirien ». La conséquence directe de cet essor économique fut assurément un grand flux migratoire à la fois interne (Exode rural) et externe (essentiellement une population de pays de la sous-région Ouest-africaine comme le Burkina-Faso ou le Mali, les non Africains sont majoritairement des libanais, suivi des français).¹. C'est ainsi qu'Abidjan, ville récente, créée en début de siècle et qui ne dépassait pas le seuil des 50 000 habitants avant 1948, en comptait quasiment un million soit précisément 951 216 habitants en 1975. En 2014 la population de la ville d'Abidjan a été estimée à 4 395 243

¹Source : agence APA <http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fnews.abidjan.net%2Fh%2F545109.html>

d'habitants², celle du district d'Abidjan³ à 4 707 000 d'habitants. Soit près d'un quart de la population nationale (20.8%). C'est la quinzième ville la plus peuplée d'Afrique et la première ville ivoirienne.

Parallèlement à la croissance de sa population, la ville a également connu différentes phases d'extensions urbaines. Son développement spatial a été guidé par différents outils de planifications, à savoir : le plan de 1928, le plan BADINI et le plan SETAP en 1952 et 1960 et le plan de 1969. Cependant ceux-ci se sont avérés peu efficaces face à la croissance démographique de la ville. Le premier plan s'est attelé à répondre principalement aux besoins des populations blanches. Il a fallu attendre la fin des années 1940 pour que les autorités coloniales se préoccupassent réellement du logement des Africains ou tout du moins de certains groupes, les « évolués ». (Lambert MOSSOA 2012). Les plans suivants se sont centrés sur la construction d'équipements selon des stratégies économiques et commerciales et ont sous-estimé une démographie galopante ; et par la même occasion les besoins primaires de la population (habitats, réseaux d'assainissement, réseaux de circulation...⁴).

Abobo, territoire objet de notre étude est l'une des 10 communes de la ville d'Abidjan. Elle est située au Nord de l'agglomération, principalement dans la ceinture de la zone urbaine. C'est depuis les années cinquante, l'une des meilleures zones d'extension de la ville. L'urbanisation de cette commune a été dans un premier temps impulsée par une politique immobilière de l'état ivoirien. Face à la croissance de la population, le gouvernement mit en place un programme d'habitat économique dans le but d'offrir à tous des logements à coût abordables. Les opérations dans un premier temps destinées au centre-ville d'Abidjan (Cocody, plateau du Banco et Riviera), furent finalement étendues aux territoires périphériques. Notamment Yopogon et Abobo⁵.

Ainsi à partir des années 70, la commune d'Abobo offrit des logements à prix abordables et devint attractive en dépit de son éloignement du centre et des zones d'emplois. Cependant, compte tenu des particularités morphologiques du territoire (fortes pentes devant le Plateau du Banco, forêt protégée, lagune et marécages), les opérations d'habitats économiques furent rapidement stoppées, et de nombreux terrains furent classés comme inconstructibles. Néanmoins, le territoire a continué d'attirer les populations les plus pauvres, incapables de se loger en centre-ville⁶. Et de nombreux lotissements clandestins ont vu le jour à l'arrêt de la construction des logements économiques. Le taux de croissance de la population Abobolaise fut estimé à plus de 10% entre 1975 et 1985 et la tâche urbaine s'élargit de 80% entre 1965 et 1975⁷. Cette situation a

³ Depuis les municipales de 2001, Abidjan a été érigé en district. Ledistrict englobe les 10 communes urbaines et 3 nouvelles sous-préfectures : Anyama, Bingerville et Songon. La fonction de maire d'Abidjan a été remplacée par celle de gouverneur du district, nommé par le chef de l'État.

⁴ Le plan décennal de l'Afrique équatoriale Française (1947-1957) privilégia l'équipement économique (78% du budget) par rapport à l'équipement local. Source : les politiques urbaines en Afrique Subsaharienne

⁵ Sources : Cahiers de géographie du Québec Abidjan : une politique de l'habitat au service du plan urbain René Parenteau et François Charbonneau

⁶ Au lendemain de l'indépendance, la ségrégation sociale continue et les logements construits en centre-ville et les prix pratiqués sont destinés aux populations aisées.

⁷ Source : Livre Blanc 1997

engendré de nombreux problèmes tels que l'insuffisance généralisée des équipements urbains et une extension urbaine rapide et non maîtrisée qui se caractérisent par la prolifération de quartiers précaires, et la dégradation du cadre et des conditions de vie.

De plus, à partir des années 2000, la Côte d'Ivoire connu plus d'une décennie de crise socio-politique durant laquelle Abobo a accueilli en plus de sa population déjà importante, un grand nombre de déplacés de guerre en 2002. Peuplée de 638 237 habitants en 1998, la population abobolaise atteint 938 424 habitants en 2011 et 1 030 658 habitants en 2014⁸.

En ce qui concerne les conditions de déplacements. On note déjà dans les années soixante l'accès difficile au centre-ville depuis la commune en raison d'un nombre insuffisant de voies de communication. En 1997, le terrain communal laisse entrevoir un réseau routier assez fourni mais impraticable. 96% des voies sont non bitumées et peu entretenues, et seulement 15% de la population Abobolaise bénéficie d'une voirie bitumée⁹. On souligne également le manque de viabilisation des quartiers qui provoque des inondations. Ce qui, couplé au relief particulier de la commune¹⁰ et aux intempéries, endommagent les voies en terre. De nombreux quartiers sont de ce fait inaccessibles en transports routiers.

Finalement avec la décennie de crise sociopolitique, Abobo a subi de nombreux dégâts au cours des affrontements de la crise post-électorale en 2010-2011 et a cumulé un retard important en matière d'entretien, de réhabilitation et de construction d'infrastructures urbaines, spécifiquement les voies de circulation. En 2014 seulement 93% des voies étaient revêtues¹¹ ; ce qui représente une très faible évolution de 4% en 17 ans sur un territoire qui accueille près d'un quart de la population Abidjanaise.

Aujourd'hui les déplacements à Abobo se caractérisent par des embouteillages, un non partage de la voirie, des voies de circulation impraticables, un manque de discipline de la part des usagers et l'insécurité.

Face à cette situation, la mise aux normes des infrastructures urbaines dans la commune d'Abobo symbolise un défi majeur. Afin de le relever, différents projets nationaux sont présentement en cours, à savoir le Plan national de développement (PND) et le Schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan (SDUGA). La commune dispose en plus d'un Plan d'Urbanisation spécifique appelé Plan d'Urgence (PU). Il a pour objectif de mener une action ciblée et rapide sur le territoire Abobolais. Pour se faire, le BNETD, équipe technique du programme, est chargé de relever le niveau d'équipement de la commune et d'identifier les travaux prioritaires à mener d'ici 2020.

⁸ Source : selon recensement général de la population et de l'habitat (RGPH)

¹⁰ En 1997 l'étude réalisée par le BNETD pour l'élaboration du livre blanc révèle une faiblesse du réseau d'assainissement et de drainage. Le relief de la commune d'Abobo est caractérisé par des sillons et crevasse.

¹¹ PAC 2014

C'est dans ce contexte que s'est déroulée mon stage. Ma mission principale était d'élaborer un diagnostic des transports urbains de la commune d'Abobo. On entend ici par transports urbains l'ensemble du réseau de communication physique, autrement dit les infrastructures et réseaux de voirie, et les modes de déplacements des personnes et des marchandises sur le périmètre de la ville. En raison d'une période de stage limitée je me suis spécifiquement intéressée aux transports en commun. C'est également le sujet de ce mémoire. Il s'agit de comprendre comment s'organisent et s'articulent les transports en commun face aux conditions urbaines spécifiques à ce territoire. Evaluer l'offre de ce service et déterminer les principaux freins à son optimisation.

Pour ce faire, une contextualisation et un état des lieux des infrastructures de transports de la commune s'avèrent nécessaire dans un premier temps. On s'interrogera ensuite sur l'évolution des transports collectifs à Abidjan, sur les dispositions législatives et réglementaires régissant les transports en commun dans la commune, sur les acteurs du système de transports et leurs compétences, et notamment comment le BNETD se rattache à ce système.

Enfin la dernière partie portera sur le diagnostic des transports en commun dans la commune d'Abobo. On tentera de répondre aux questions suivantes : Quelles sont les moyens de transports en commun existant dans la commune ? Comment ceux-ci s'articulent-ils ? Quel est leur niveau de desserte ? Enfin, quels sont les principaux dysfonctionnements de ce secteur?

Pour clôturer nous tenterons de mener une réflexion sur les opportunités et menaces du secteur des transports collectifs à Abobo.

I- PRESENTATION DE LA COMMUNE D'ABOBO

1. Généralités

1.1 Localisation

Abobo est l'une des 10 communes de la ville d'Abidjan. Située au Nord de l'agglomération, elle est délimitée au Nord par la ville d'Anyama, par les communes de Williamsville et d'Adjamé, et le quartier Deux-Plateaux (commune de Cocody) Sud. À l'est, par Angré-Cocody et à l'ouest, par la forêt du Banco². Le territoire communal s'étend sur 137 Km² (21% du district d'Abidjan) et accueille environ un quart de la population Abidjanaise, soit 1 030 658 habitants selon le RGPH de 2014. C'est un vaste plateau bordé de talwegs qui couvrent près de 2.460 hectares, soit 23% de la superficie communale. Avec une altitude maximale à 125 m, c'est la zone la plus élevée du district.



Figure 1 : Situation de la commune d'Abobo dans la ville d'Abidjan.

(Source : Rapport définitif du CDV ABOBO 2014)

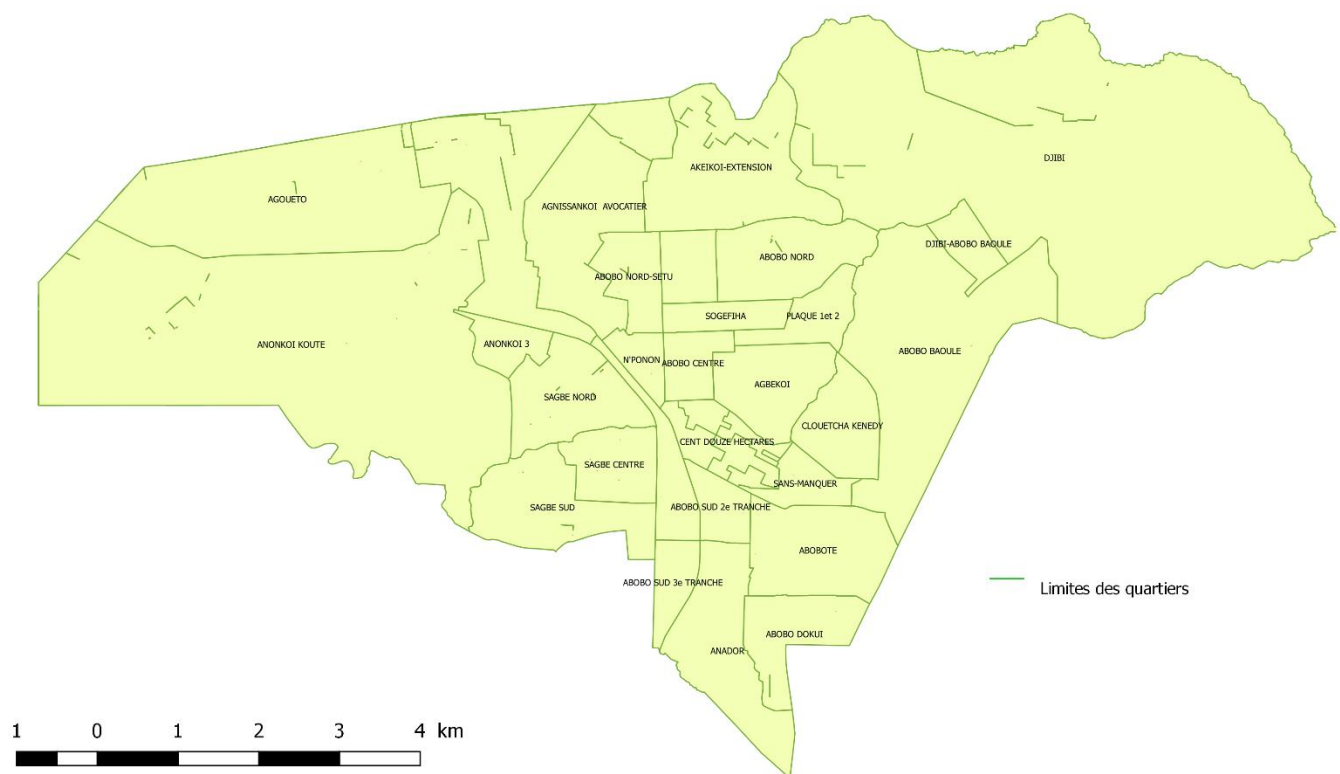


Figure 2 : Commune d'Abobo (Quartiers) (source BNETD, réalisation personnelle)

1.2 Gouvernance

Depuis la publication de la loi N°80-1182 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale des communes d'Abidjan et selon le décret de loi N°80-1184 du 18 octobre 1980, Abobo est administrée en tant que commune de plein exercice. Les différents organes de la commune sont le conseil municipal, le maire et la municipalité. Ces 3 entités assurent la gestion administrative de la commune sous l'assistance et la tutelle du ministère de l'Intérieur. Depuis 2008, la commune d'Abobo ne perçoit plus de subvention de l'État de Côte d'Ivoire. Elle fonctionne de manière autonome.¹²

¹² Source : ONU habitat.

1.3 Socio démographie et économie

Comme mentionnée en introduction, de 638 237 habitants en 1998, la population de la commune d'Abobo a atteint 938 424 habitants en 2011 et 1 030 658 habitants en 2014. Le taux d'accroissement annuel s'élevait à 4,6 % en 1998 et il est aujourd'hui estimé à 2,69 %.

La population abobolaise est majoritairement jeune. Selon l'ONU habitat, 39% de la population à moins de 15 ans et près de 15,65 % d'entre eux sont en âge d'être scolarisés. On compte plus de femmes que d'hommes, 55,82% de femmes contre 44,18% d'hommes. Une enquête sur le niveau de vie des ménages de 2008, révèle une taille moyenne 5,53 personnes par ménage.

Abobo est souvent qualifiée de cité dortoir. Selon le ministère de la fonction publique et de l'emploi ivoirien, Abobo accueillait en 2008, 25,2% de la population Abidjanaise (commune la plus peuplée), pour 25,6% des actifs occupés Abidjanais. Le taux d'actifs occupés à Abobo a été estimé à 81,7%. Cependant la commune bénéficie de très peu de grands pôles commerciaux ou industriels. Selon l'Enquête sur le niveau de vie des ménages (ONU habitat 2008), les principaux secteurs d'activité dans la commune d'Abobo sont le secteur informel non agricole (81,82 %), le secteur public et parapublic (9,09 %) et le secteur privé formel non agricole (9,09 %). Le secteur informel est principalement dominé par des activités en lien avec le commerce, le transport et de l'artisanat. En effet, sur 23 marchés dans la commune, on compte 13 installés de façon spontanée¹³, et les trottoirs et autres emplacements libres dans les communes sont envahis de petits commerces (voir photo Annexe). Les transports en communs sont assurés par une multitude de taxis collectifs et de mini cars relevant du secteur informel¹⁴. Et enfin, différents ateliers de couture, de mécanique etc. sont repartis sur l'ensemble du territoire communal. Les seules unités industrielles existantes sont « Coco Service » et « Coq Ivoire » (des unités de production d'œufs frais et de poulets de chair).

1.4 Urbanisation

Selon Atta Koffi, Abobo est en 1975 la principale destination des migrants du Nord du pays et aussi le principal exutoire du trop-plein des anciens quartiers populaires centraux. Ce phénomène s'explique par la grande part de terrains non constructibles selon les normes urbaines, dans la commune. (En 1998, selon le

¹³ Sources : Profil urbain de la commune d'Abobo, ONUhabitat 2012

¹⁴Le **secteur informel** est l'ensemble des activités économiques qui se réalisent en marge de législation pénale, sociale et fiscale ou qui échappent à la Comptabilité Nationale

Recensement général de la population et de l'habitat, la population était composée de 80,34 % d'ivoiriens et de 19,66 % d'étrangers). Les populations les plus pauvres, délaissées par les politiques d'habitation de l'Etat ont dû s'installer sur des sites classés non constructibles ou à risque. L'on assiste donc à la création des quartiers précaires malgré l'existence des premiers textes d'urbanisme empruntés de la colonisation. (Alphonse Yapi-Diahou 2000).

En 2015, on estime à 50% (76 km²) le taux d'urbanisation du territoire, contre 23,20% en 1997¹⁵ pour 26% (19 km²) de zones d'habitations, 3% (2 km²) d'équipements et à peine 1% (0.66 km²) de zones d'activités. La commune se compose de 28 quartiers, dont 11 sont considérés comme quartiers précaires ou bidonvilles¹⁶.

2. Infrastructures et équipements de transports dans la commune d'Abobo

2.1 Le réseau de voirie

Selon une étude diagnostique de la commune d'Abobo réalisée par le groupement Terrabo Ingénieur, Bureau d'Etude et de projet urbain (BEPU) et Pwc en 2014. La commune comporte un réseau de voirie de 554km dont 72km soit 13% sont revêtues. 68% de la voirie revêtue est considérée comme étant en bon état. Sur les 87% du réseau viaire restant, 472 km de voies sont non revêtues, ce sont des voies en terres. 98% de ces voies (462 km)) sont considérées comme impraticables. Enfin, environ 10 km de voies ne sont pas aménagées

¹⁵ Source : BNETD, livre blanc 1997

¹⁶ Sources : LIVRE BLANC 1997, BNETD

Bidonville : Selon l'ONU- habitat, on entend par bidonville une zone d'habitation contiguë où les habitants sont dotés de logements et de services de base insuffisants¹⁶.

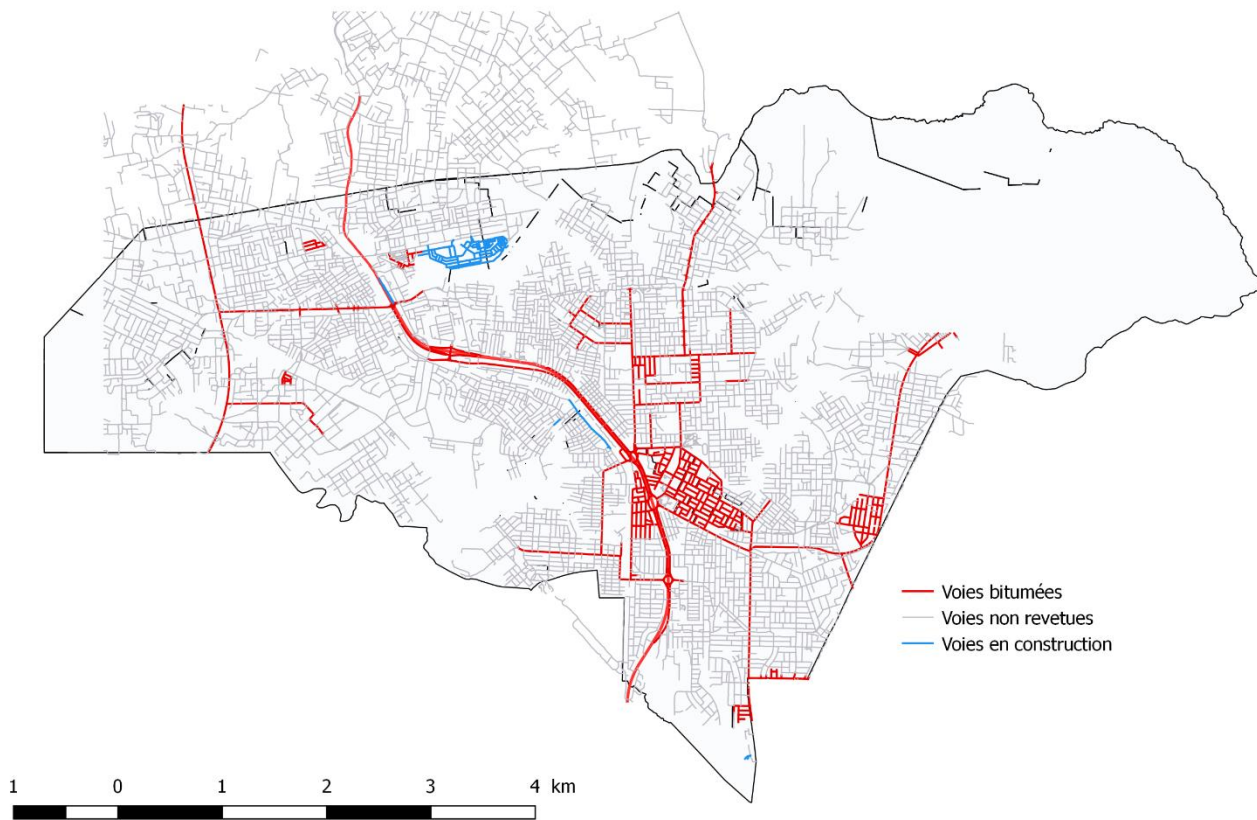


Figure 3 : Etat de la voirie dans la commune d'Abobo (source AGEROUTE , realisation personnelle)

Abobo dispose de deux voies Nationales qui sont la route d'Allépé au Sud-Est et le prolongement de la route d'Agboville au Nord-ouest qui assure le lien avec l'autoroute du Nord par la commune de Yopougon.

Le territoire dispose également de voies intercommunales : la voie express qui traverse la commune, et la route du zoo qui passe entre les quartiers sud (Abobo sud, Abobo té, Abobodokui). L'on peut considérer ces voies comme des voies primaires puisqu'elles assurent le lien entre la commune et le reste de l'agglomération Abidjanaise. Respectivement avec la ville d'Anyama au nord, et les communes d'Adjamé et de Cocody au Sud. (Voir figure 3).

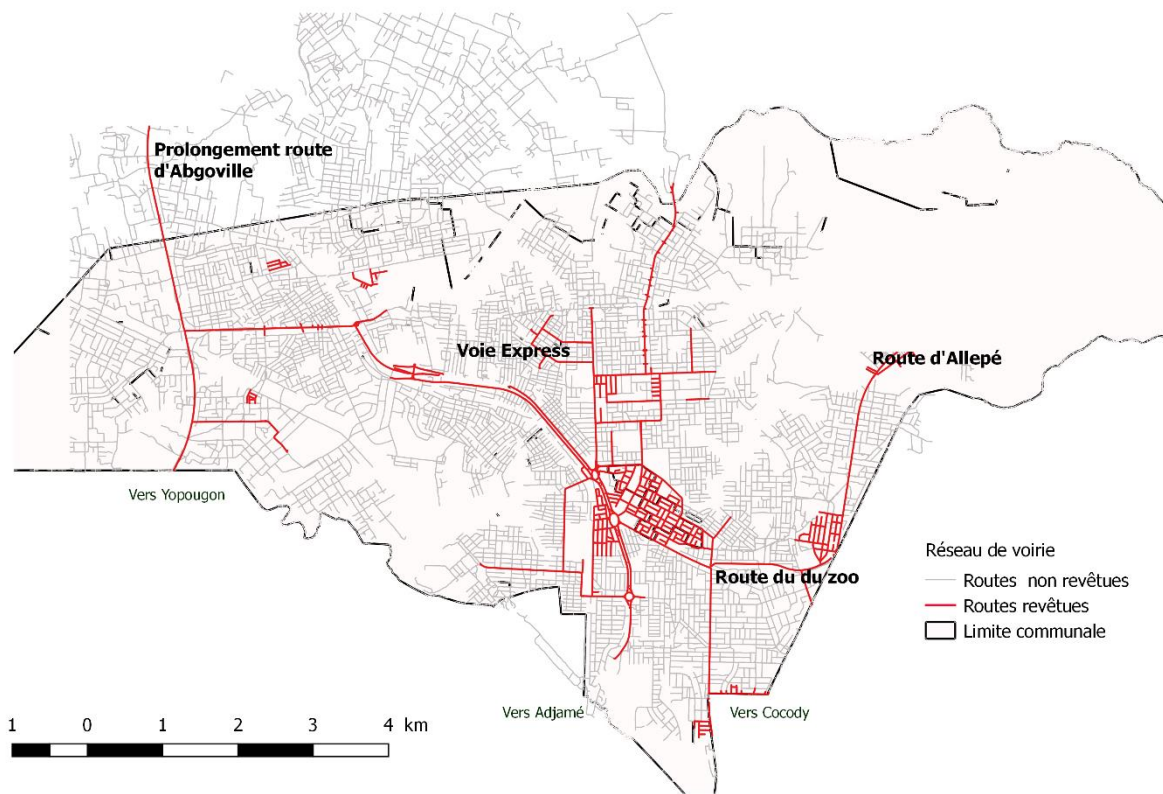


Figure 4 :

Voies structurantes de la commune d'Abobo (réalisation personnelle)

Ces voies facilitent le transit automobile vers l'extérieur de la commune en répondant principalement à l'un des besoins généraux de circulation, le trajet domicile-travail. En effet, Abobo étant une cité dortoir l'on peut considérer qu'une majeure partie des actifs travaillent dans d'autres communes. ZORO bi Nagoné, ex conseiller du directeur général de l'Agence des transports urbains (AGETU, dissoute en Août 2014) a réalisé en 2001, une enquête sur la précarité et la mobilité à Abidjan. Celle-ci comptabilise 47% de flux internes pour la commune d'Abobo et donc 53% de flux externes. Nous avons également réalisé une enquête déplacement portant sur un échantillon de cinquante personnes choisies de façon aléatoire dans la commune d'Abobo. 42% des personnes interrogées travaillent hors de la commune

Ces voies de circulation primaires sont bitumées et se situent au cœur de la commune. Selon les résultats de l'enquête réalisée sur un échantillon de 50 personnes résidant dans la commune

On retrouve ensuite des voies secondaires qui prennent naissance sur les voies primaires et permettent d'accéder aux principaux points d'intérêts de la commune (services publics, commerces...) et de relier les quartiers entre eux. Enfin quelques voies tertiaires qui assurent l'accès direct aux habitations. Pour ces deux

derniers types de voiries, seulement 7% des voies sont bitumées Elles se concentrent dans les quartiers Sogefhia et au Nord de Banco Sud¹⁷. (Voir carte des Quartiers)

Quant aux voies non aménagées, on les retrouve essentiellement dans les lotissements non viabilisés. Autrement dit dans les bidonvilles comme le quartier d'Anakou 3 situé au centre est de la commune. (Voir figure 2)

2.2 La Gare Routière

La commune d'Abobo dispose d'une grande gare routière internationale. Anciennement localisée à Abobo centre, en face de la mairie, celle-ci a été délocalisée au Nord-Ouest dans le quartier Anankoua Kouté. Le but de cette opération était d'offrir aux transporteurs et aux commerçants, une infrastructure moderne avec plus d'espace, et une meilleure organisation pour leurs activités.

Inaugurée en Août 2012, la nouvelle gare occupe une superficie de quatorze hectares. Elle comprend : trente-deux hangars de cars, un espace pour les minibus, une station-service, un quai de déchargement marchandises, un parking de débarquement et de stationnement longue durée de 200 véhicules, une station de lavage et entretien auto, trois cent boutiques et six restaurants, , un marché de fruit et légumes de 1062 places, un espace allocodrome de 100 places, six blocs sanitaires un centre de secours et une infirmerie, une mosquée, une paroisse, trois banques et un système de vidéosurveillance¹⁸. 20% des places de parking étaient réservées aux véhicules en charge du transport urbain. Ce nouvel emplacement offre comme le précédant un accès direct à la voie express. Cependant, c'est à présent une opportunité pour les véhicules d'accéder à l'autoroute du nord et à la commune de Yopougon en empruntant, sur moins d'un kilomètre la voie express pour accéder au prolongement de la route d'Agboville. Ils éviteraient ainsi le trafic du centre de la commune.

¹⁷Sources : livre Blanc 1997, enquête DCGTx

¹⁸ Source : <http://news.abidjan.net/h/438775.html>

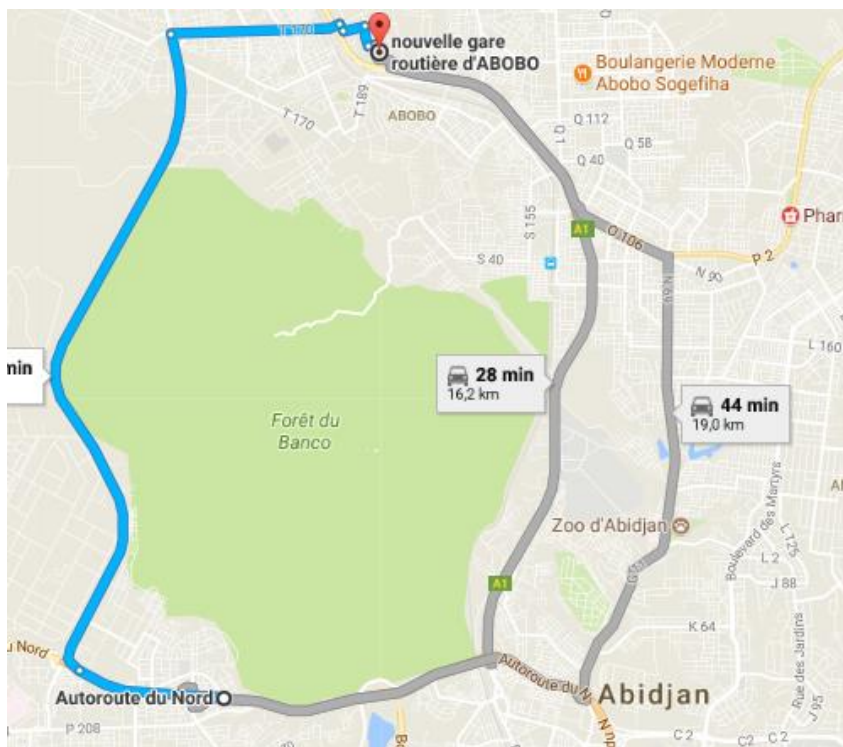


Figure 5 : itinéraire Abobo-Yopougon (source : Google Map)

Néanmoins cinq ans après son inauguration, la gare est aujourd’hui peu fréquentée. Sur les 32 hangars à dispositions, seulement une dizaine sont occupés et sur les 300 boutiques moins de cinq ouvertes. Les principales raisons évoquées par les transporteurs et commerçants sont l’éloignement du lieu et le coût élevé de locations des locaux.

2.3 Le chemin de fer

Abobo accueille une partie de ligne de chemin de fer Abidjan- Ouagadougou. La ligne a été privatisée et est gérée par la société Sitarail et le groupe Bolloré depuis 23ans. Elle est aujourd’hui utilisée principalement pour le transport de marchandises. Depuis la privatisation du chemin de fer, la Sitarail a mis l’accent sur le trafic de marchandises en transit, qui constitue en moyenne 80 % de son chiffre. Les principales marchandises transportées de la Côte d’Ivoire vers le Burkina Faso sont le clinker, le ciment, les céréales, les conteneurs, les hydrocarbures, l’engrais. À la descente (du Burkina Faso vers la Côte d’Ivoire), ce sont en général les animaux vivants, le coton, les noix de karité, le sésame, les légumes, les fruits et le manganèse qui sont déchargés. Aujourd’hui, l’express ne circule qu’un jour sur deux et ne s’arrête que dans les localités

urbaines.¹⁹ La gare de train Abobo-Gare n'est plus en service, la commune est aujourd'hui un simple lieu de passage pour le train.

2.4 Offre de stationnement

Le territoire communal ne dispose pas de parc de stationnement. Aucun emplacement n'a été défini pour être destinés au stationnement de courte ou de longue durée. De ce fait, de nombreux parkings anarchiques sont disséminés de part et d'autres : sur une partie de la voie publique (chaussée et/ou trottoirs, ronds-points), ou devant des logements ou commerces privés.

La commune d'Abobo présente d'importants retards en matière d'infrastructures de transports. La part importante de voies non bitumées isole de nombreuses zones et les occupations de sols anarchiques freinent la fluidité du trafic. Selon l'étude menée par Mr Zoro Bi sur la précarité et la mobilité à Abidjan, Abobo est l'une des communes de la ville où la mobilité est plus la élevée, avec une moyenne de 3.114 déplacements par jours. Et selon notre enquête déplacements, 86% des personnes interrogées utilisent les transports en commun pour leurs trajets quotidiens dans la commune. Pourtant malgré une population estimée à plus d'un millions d'habitants, Abobo ne possède pas de mode de transports lourds, et d'aucun aménagement particulier en vue d'une circulation sur les voies en non bitumées. L'on peut donc s'interroger sur l'offre et les conditions de déplacements en transports collectifs dans ladite commune. La seconde partie de cet exposé tentera d'y répondre.

¹⁹<https://echogeo.revues.org/13131>Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question

II- DIAGNOSTIC DES TRANSPORTS EN COMMUNS A ABOBO

1. Historique : Evolution des transports en commun dans la ville d'Abidjan

Comme évoqué en introduction, il existe un lien fort entre l'aménagement urbain et le profil des déplacements en ville. Dans sa thèse sur la régulation des transports populaires à Abidjan, Irène Kassi fait référence à Hauouot (1973), dans son étude sur les migrations pendulaires et quotidiennes des travailleurs à Abidjan, mettait en relation les circuits du transport artisanal²⁰ et conventionnel, avec les premières adaptations de l'habitat populaire dans l'agglomération. Or selon Demur (1969), dans la capitale ivoirienne, l'origine des transports populaires est liée à l'expansion démographique et spatiale de ville.

Afin de pouvoir déterminer si sur le territoire Abobolais, ce sont les transports collectifs qui ont guidé le développement de la ville et la localisation de la population, ou si à l'inverse c'est la structure urbaine et la croissance démographique qui a influencé l'apparition de ces nouvelles formes de transports et leurs niveaux de desserte, il nous est apparu important de se pencher sur l'évolution des transports en commun dans la commune d'Abidjan avant de réaliser le diagnostic des transports collectifs actuels à Abobo

1.1 La SOTRA, première société de transports abidjanais

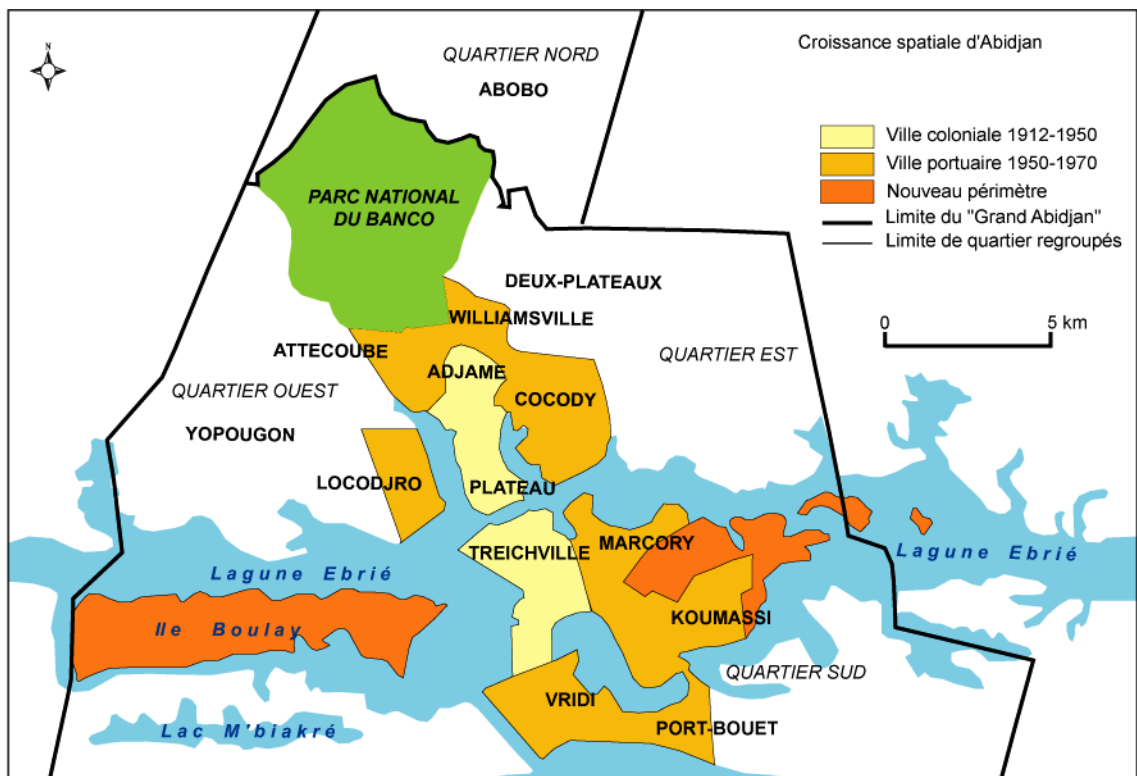
Avant l'indépendance de la Côte d'ivoire, le service de transport en commun était assuré par des pinasses²¹ sur la lagune, et pour le transport terrestre, par des fourgonnettes dites «1000kg Renault » dont la capacité n'excédait pas vingt personnes, ou des voitures personnels de sept places qui faisaient office de taxi en

²⁰ Définition dans 1.3

²¹Petit bateau de pêche dont le fond est plat.

commun sur des trajets réguliers. On retrouvait également des taxis compteurs. Le service des transports urbain relevait ainsi de systèmes d'exploitation artisanaux.

Dans les années 50, la ville d'Abidjan connut un changement important qualifié par Pierre George (1972) de « *décollage urbain* ». La ville qui accueillait déjà une partie de la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger (en passant par Ouagadougou), devient avec l'ouverture du port autonome, et du canal de Vridi, une véritable ville portuaire. Ce qui, comme mentionné en introduction, entraîna une forte migration de populations rurales et étrangères vers cette ville naissante. La population abidjanaise qui ne dépassait pas le seuil des 50 000 habitants en 1950, atteignit environ 340 000 habitants en 1955 (Hauhouot, 1973) puis à 600 000 dans les années 1970 (Haeringer, 1977). Afin d'accueillir ces nouveaux habitants, les limites urbaines d'Abidjan furent peu à peu repoussées. Les premières communes, principaux pôles d'emplois s'étendirent. Face à l'accroissement de la population, l'Etat ivoirien mis en place une politique d'habitat économique. De nouveaux secteurs d'habitat se créèrent ou se développèrent en périphéries des premières communes. On passa ainsi de la ville coloniale (Plateau, la façade Est de Cocody) à la ville portuaire (commune d'Adjamé, la façade Ouest de Cocody, d'Attécoubé autour du Plateau, Treichville, Marcory et Koumassi et la partie centrale de Port-Bouët). Voir carte 2.



Source : Antoine P. & Herry C., 1983 La population d'Abidjan dans ses murs : dynamique urbaine et évolution des structures démographiques entre 1955-1978

Figure 6 : croissance spatiale de la ville d'Abidjan

Parallèlement à la politique d'habitat, le gouvernement intervint également sur la politique des transports. Il lança un appel d'offre en vue de créer une société de transport en charge des transports urbains de la ville. Le 18 août 1960, le président de la République signa un protocole d'accord avec la société Renault-Saviem ce qui donna lieu à la création officielle le 16 décembre 1960 de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA)²². Une convention de concession de service public fut signée. Elle accordait à la nouvelle société l'exclusivité du service de transports en commun de voyageurs dans la ville d'Abidjan pour une durée de 15 ans. En août 1960, les fourgonnettes « 1000 kilo » et autres moyens collectifs de transport public furent interdits. En compensation, les propriétaires de ces véhicules reçurent des autorisations de transport sur des lignes non desservies par la SOTRA et des lignes non urbaines, ou des vignettes de taxis compteurs pour les anciens taxis collectifs. Une dérogation autorisant la circulation des transports artisanaux (minibus appelés Gbakas) dans les communes périphériques avait été décidée le temps pour l'entreprise de s'équiper d'autobus supplémentaires. À partir de juillet 1964, le monopole de la SOTRA sur le transport public devient effectif. Ce fut la première société de transport urbain organisée en Afrique de l'Ouest.

En tant que société d'économie mixte, la SOTRA fut placée sous la tutelle du Ministre des Travaux Publics et des Transports. L'Etat détenait alors 35 % du capital et les partenaires étrangers 65 %. La mission de la société consiste en la gestion des transports urbains à Abidjan et sa proche banlieue. Cette mission devait être accomplie à travers des lignes d'autobus et de bateau-bus. Les tarifs des services fournis par la société sont fixés par l'Etat de Côte d'Ivoire et ne peuvent être revus qu'après accord tacite entre l'autorité concédant et le concessionnaire.

Les activités de la SOTRA concernent principalement la couverture de l'ensemble des déplacements terrestres des communes d'Abidjan via des Autobus. Elle propose à la fois des bus tout public (Monbus) et des bus à destination de la classe affaire ; ce service ne fait pas partie des activités concédées. Ce n'est donc pas l'Etat qui en fixe les tarifs. Il s'agit des bus dits « l'express ». La société assure également l'exploitation du plan d'eau lagunaire de la ville d'Abidjan à l'aide de bateaux-bus (Monbato). Enfin, elle gère le transport de commerçants (éventuellement encombrés de marchandises) vers les marchés (service MarchéBus).²³

²² Source : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00177509/document>

²³ <http://www.sotra.ci/www/s3/>

1.2. Le retour des transports artisanaux

Après environ trois décennies de monopole de l'exploitation des transports en communs de la ville d'Abidjan, la SOTRA dut peu à peu faire de la place aux exploitants artisanaux.

Face à la croissance de la population abidjanaise et à l'urbanisation rapide et non maîtrisée de l'espace urbain, l'offre de services offerte par la SOTRA est rapidement rentrée en inadéquation avec la demande toujours plus grande. Le réseau de bus se caractérise depuis les années 90 par une saturation dans les quartiers centraux à forte densité de population. Et également par son absence dans de nombreux secteurs, notamment les quartiers périphériques, les villages périurbains, les nouveaux quartiers et les zones d'urbanisation spontanée. Le rythme de croissance démographique de la ville exerce une forte pression sur la croissance du tissu urbain ce qui explique les difficultés pour l'entreprise d'autobus à garantir partout le service public. Entre 1988 et 1998, le taux de croissance de la population abidjanaise fut de 4,3 %. ²⁴

Outre les facteurs liés aux croissances démographiques et spatiales, l'incapacité des autobus s'explique également par la déficience budgétaire de l'État. Cette situation a été accentuée par des mesures d'ajustement structurel, ayant entraîné l'arrêt de la politique d'habitat, qui n'a plus permis à l'entreprise (la SOTRA) de suivre le rythme de l'urbanisation qui échappe désormais à la puissance publique. Cette dernière n'impulse plus de manière directe et décisive ce mouvement d'urbanisation qui a conféré aux transports conventionnels une fonction stratégique dans la production de l'espace urbain » (Kassi, 2007 et 2010).

Avant la passation de la gestion de construction de l'habitat aux entreprises privées, on pouvait établir une adéquation entre le mode d'expansion urbaine et l'offre de transports conventionnels. « Dans les quartiers desservis, ils ont permis une urbanisation dense. Or, il ne faut pas perdre de vue, qu'à travers les modes de transports disponibles, l'urbanisation observe des tendances consommatrices ou économes d'espace. » (Kassi 2010). Une fois que l'Etat fut remplacé par des sociétés civiles immobilières, la synergie entre transports et urbanisme fut brisée. A Cocody, elles ont construit des logements destinés à une clientèle aisée, possédant au moins un véhicule par foyer. Dans les communes périphériques comme Abobo, c'est l'auto-construction qui a dominée.

Pour répondre aux besoins des populations mal desservies par le réseau de bus de la SOTRA, sont les transports en communs artisanaux refirent leur apparition sous forme de taxis collectifs dits *wôrô-wôrô* et de minibus appelés *gbakas*.

²⁴ Sources : <https://com.revues.org/6057>

A partir des années 1970, Abidjan connaît une nouvelle phase d'expansion. Face à la pression démographique, de nouveaux quartiers voient le jour au Nord et à l'Ouest de la ville. Ce sont les actuelles communes de Yopougon et d'Abobo. On comptabilise une évolution de 23% de la zone urbaine entre 1965 et 1989. Si à l'Ouest Yopougon a connu une urbanisation plus ou moins suivie avec d'importants programmes de logements sociaux à partir de 1966, (plus de 30 000 construits, soit 47% de l'ensemble de l'habitat)²⁵ et de vastes zones d'habitats évolutifs dues à l'initiative privée. L'actuelle commune d'Abobo au Nord, bien que considérée comme l'une des principales zones d'extensions urbaines au même titre que Yopougon, n'a pas suscité le même intérêt pour le planificateur. Du fait de ses caractéristiques morphologiques, de son éloignement du centre-ville et des lieux d'emploi (principalement situées aux alentours du port pour les activités industrielles, donc au sud de la ville. Et au centre, pour les services administratifs) et, de son accès difficile à cause de l'insuffisance des voies de circulation, la commune n'a bénéficié que faiblement du programme d'habitat économique puisque le celui-ci n'a concerné que l'actuel quartier d'Abobo Centre.

Abobo a surtout connu une croissance spontanée autour d'un noyau existant. Selon le livre blanc rédigé par le BNETD en 1997, la commune s'est développée autour de l'ancienne station de train Abobo-Gare. Emplacement depuis lequel les travailleurs empruntaient les transports collectifs pour rejoindre leurs lieux de travail dans d'autres communes. Son développement rapide a été le fait des lotissements illégaux réalisés par la paysannerie locale, restructurés plus tard par les pouvoirs publics. Les nouveaux arrivants avec un faible pouvoir d'achat y trouvèrent refuge tout comme les ouvriers dont les salaires ne permettaient pas un logement en ville. Le faible coût des terrains (100 000 à 200 000 FCFA dans les années 1970, soit 152 à 304 €), lié à la faiblesse du niveau de viabilisation a permis cette croissance accélérée. (Kassi 2007).

Malgré la différence des processus d'urbanisations de ces deux nouvelles communes, ont toutes les deux soufferts de leur éloignement des zones d'emplois. Face à leurs forts taux de croissance démographique, et d'urbanisation rapides les besoins en matière de mobilités ce sont accrus ces secteurs.

²⁵ Sources : Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan

Communes	1965	1975	1979	1984	1988	1998
Abobo		143 000	253 000	338 000	399 609	654 375
Adjamé		159 000	181 000	179 000	200 106	260 507
Attécoubé		78 000	107 000	126 000	162 399	214 638
Cocody		33 000	88 000	113 000	132 067	260 159
Koumassi		146 000	199 000	207 000	228 801	325 044
Marcory		81 000	134 000	130 000	146 312	180 192
Plateau		18 000	16 000	11 000	11 872	10 141
Port-Bouët		79 000	113 000	133 000	163 876	216 287
Treichville		113 000	101 000	94 000	108 292	123 520
Yopougon		99 000	219 000	315 000	375 745	708 155
Total Abidjan	362 600	949 000	1 441 000	1 646 000	1 929 079	2 953 018

Tableau 2 : Évolution de la population d'Abidjan de 1965 à 1998

(Sources : DCGTX, 1995 ; INS, 1998)

Communes	1965		1975	%	1979	%	1984	%	1989	%
Abobo	70	1,90	1 125	13,81	1 815	15,98	2 170	16,03	2 680	16,78
Adjamé	425	11,53	640	7,86	675	5,94	735	5,43	745	4,66
Attécoubé	210	5,70	395	4,85	460	4,05	605	4,47	685	4,29
Cocody	615	16,69	1 210	14,86	1 945	17,13	2 770	20,47	3 695	23,14
Koumassi	325	8,82	540	6,63	705	6,21	825	6,10	870	5,45
Marcory	465	12,62	1 005	12,34	1 045	9,20	1 065	7,87	1 125	7,04
Plateau	335	9,09	345	4,24	340	2,99	330	2,44	315	1,97
Port-Bouët	530	14,38	940	11,54	1 390	12,24	1 480	10,93	1 750	10,96
Treichville	645	17,5	760	9,33	735	6,47	760	5,62	770	4,82
Yopougon	65	1,76	1 185	14,55	2 245	19,77	2 795	20,65	3 335	20,88
Abidjan	3 685	100	8 145	100	11 355	100	13 535	100	15 970	100,00

Tableau 3 : Évolution de l'espace urbain abidjanais (en hectares)

(Sources : AUA ; DCGTX, 1993)

Rappelons qu'en dépit du monopole accordé à la SOTRA concernant les transports urbains Abidjanais, les gbakas avaient reçu une autorisation de desserte dans les espaces périphériques. L'entreprise assurait le transport collectif à travers toute la ville avec un complément des services artisanaux à la périphérie (Abobo et de Yopougon). Ces quartiers lointains et sous urbanisés ont été dès leur origine confrontés aux problèmes de transport auxquels les pouvoirs publics n'ont pas pu apporter de réponse durable. Les réponses spontanées fournies par les populations ont été perçues comme des palliatifs. Très vite des régulations informelles vont être indispensables, voire inéluctables, pour intégrer ces quartiers à l'ensemble urbain. (KASSI 2010).

Le réseau de transports de la SOTRA s'est finalement étendu à Yopougon et à Abobo, notamment après la construction de la voie express en 1978. Cependant il est demeuré insuffisant. Au-delà de la pression démographique dans ces communes, et du déficit budgétaire de la SOTRA, le manque d'infrastructures routières a également participé à la faible couverture de ces territoires. Les bus ne circulent en effet que sur les voies bitumées.

Bientôt l'incapacité de la société de transports à répondre aux besoins de déplacement en périphéries s'étendit à l'ensemble de la ville. Ainsi, à partir de la décennie 1990, on assista à un retour des *woro-woro* et des *gbaka* au sein des communes centrales. Le secteur des transports en commun fut finalement libéralisé, ce qui a favorisé l'entrée massive des opérateurs privés dans l'activité de transport.

Le service de transports en commun dans la ville d'Abidjan est à ce jour assuré par la SOTRA, avec un réseau de bus et des bateaux bus ; par des taxis communaux dit « wôrôwôrô et des minis bus dit gbakas. Enfin depuis 2017, la compagnie ivoirienne de transports lagunaires (Citrans) assure une partie du transport lagunaire. Et un projet de construction de métro est présentement en cours. Il desservira l'agglomération d'Abidjan, en partant d'Anyama au Nord à l'aéroport international Félix-Houphouët-Boigny au Sud, en passant par le quartier d'affaires du Plateau. Mais cela réglera t-il les problèmes de transport de l'ensemble de la population qui se déplace entre le centre et la périphérie de l'agglomération quotidiennement pour travailler, ou pour des démarches diverses ? Telle est la question ?

1.3 Les différents types de transports artisanaux

Les transports artisanaux couramment qualifiés d'informels correspondent à une multiplicité de mode de transports non organisés par la puissance publique d'un territoire. Ils relèvent d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant aux lois du marché et fonctionnant de manière informelle et illicite avec des degrés divers. Il désigne également des entrepreneurs de transport à la propriété atomisée et aux modalités de gestion décentralisées auprès des équipages et non soumises à une comptabilité officielle. (Willard, 1989).

A Abidjan, on retrouve les taxis collectifs appelés Wôrôwôrô et les Minibus appelés gbakas.

1.3.1 Les WôrôWôrô

Les WôrôWôrô sont des véhicules personnels qui font office de taxis collectifs. Ils sont à l'origine intra-communaux, c'est-à-dire qu'un WôrôWôrô assimilé à une commune donnée, ne circule que dans celle-ci. Pour chaque commune d'Abidjan, ces taxis collectifs ont une couleur associée. Par exemple bleu pour Yopougon, jaune pour la commune de Cocody, jaune moutarde pour Abobo, vert pour Adjamé, etc. On trouve aujourd'hui des WôrôWôrô intercommunaux, aussi appelés taxis banalisés. Ces derniers n'ont pas de couleurs spécifiques. Les taxis collectifs circulent généralement sur des lignes régulières et pratiquent des tarifs forfaitaires. Les wôrôwôrô offrent cinq places assises et les banalisés possèdent jusqu'à 9 places assises y compris celle du chauffeur.

Le nom wôrô-wôrô signifie 30-30 en malinké, langue du nord de la Côte d'Ivoire, 60 francs étant le prix de la course dans les années 1940. Aujourd'hui le coût de la course varie entre 200 et 500 Francs CFA.



Image 1 : Taxis collectifs de la commune d'Abobo (prise personnelle)

1.3.2. Les Gbakas

Les gbakas sont des minicars de 12 à 30 places qui exercent aussi bien à l'intérieur qu'à la périphérie d'Abidjan. Comme pour les taxis collectifs, ils circulent généralement sur des lignes régulières (intercommunales et intercommunales) et pratiquent des tarifs forfaitaires. Ce moyen de transport a la particularité d'employer une personne souvent jeune appelée l'apprenti. Celui-ci joue le rôle de rabatteur de la

clientèle et est chargé de collecter le montant dû auprès des passagers. Cet « apprenti », accroché à la portière du véhicule, attire l'attention par des cris, des gesticulations.



Image 2 : minibus dits Gbakas, Apprenti en exercice. (Prise personnelle)

Les gbakas et les Woroworo sont interdits de circulation par les autorités communales au plateau. Les gbakas sont également interdits de circulation dans les communes sud d'Abidjan à savoir celles du Plateau, de Marcory, de Treichville et de Port-Bouët. Cette interdiction résulte du comportement des chauffeurs jugé non convenable pour les zones d'implantation d'entreprises étrangères aux abords du port, les zones résidentielles aisées tel que Cocody ou encore, la zone des affaires qui est la commune du Plateau.

Les éléments évoqués précédemment nous révèlent qu'à l'origine, le développement urbain de la commune d'Abobo s'est fait autour de l'ancienne gare de train appelé Abobo-Gare. Cela s'explique par le fait qu'au moment de la construction du chemin de fer Abidjan-Niger, les travailleurs s'installaient à proximité de leur lieu de travail. Selon Hauhouat (1973) le transport ferroviaire urbain n'a joué qu'un rôle modeste, mais a toute de même permis la répartition des premières habitations de travailleurs africains sur le plateau du Banco et d'Abobo gare.

Concernant les moyens de transports informels, leur apparition a dans un premier temps été favorisé par l'installation des villageois africains à l'écart des zones d'emplois, lorsque ceux-ci ont été exclus des communes centrales (Plateau, Cocody), par les colons. Les populations se sont alors installés dans les zones périphériques, et les premières lignes de transports populaires leurs permettaient de rejoindre leurs lieux de

travail. Dans le cas de la commune d'Abobo ces lignes ont été maintenues après l'indépendance en dépit de la volonté de l'Etat ivoirien de mettre un place un réseau de transport conventionnel à travers les bus SOTRA. La société a en effet rapidement montré des limites face à la croissance démographique et à l'expansion urbaine permanente, et n'a pas pu répondre toute seule aux besoins de déplacements des habitants d'Abobo. Ce qui y a favorisé la prolifération des gbakas et WôrôWôro. Par la suite, ces modes de transports se sont avérés plus à même d'assurer la desserte des quartiers défavorisés par l'absence de voies bitumées.

On peut finalement en déduire que c'est la structure urbaine et la croissance démographique qui a influencé l'apparition de ces nouvelles formes de transports. Quant au réseau de bus SOTRA, c'est indéniablement la structure urbaine qui délimite son niveau de desserte.

Néanmoins cette conclusion est à nuancer en ce qui concerne la desserte actuelle des transports collectifs artificiels, puisqu'il est possible que la tendance se soit inversée et qu'aujourd'hui les populations s'installent en fonction de l'accessibilité aux transports.

2. Offre et organisation des transports en commun à Abobo aujourd'hui

2.1 Une organisation « éclatée »

La définition de la politique de transports urbains dans la ville d'Abidjan relève de l'Etat qui intervient via **le ministère des transports** régi par *le décret n°2011-401 du 16 novembre 2011* portant son organisation. La mission principale de ce ministère est de suivre et mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière de transports en vue d'en moderniser son système²⁶. Il est en charge de la réglementation et du contrôle des différents modes de transports urbains, ainsi que de la réglementation de l'usage de la voie routière.²⁷

Intervient également **le ministère des infrastructures économiques**. Celui-ci est régi par le décret n°2012-615 du 06 Juillet 2012 portant son organisation. Sa mission consiste en la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière d'équipement en infrastructures dans le domaine des travaux publics : routes et ouvrages d'art et aussi transports aériens, ferroviaires, maritimes et fluvio-lagunaire. Il joue le rôle

²⁶ Source : site du ministère des transports ivoirien

²⁷ Source : thèse Meité Youssouf : gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan

de maître d'ouvrage chargé du suivi, de la conception et de la réalisation des aéroports et ports, des chemins de fer urbains et nationaux, des réseaux fluvio-lagunaire. ²⁸

A ces deux grandes structures sont rattachés des établissements et organismes tel que l'agence de gestion des routes (**AGEROUTE**) ou le laboratoire du bâtiment et des Travaux Publics (**LBTP**). Elles interviennent dans les projets publics sous tutelles des ministères auxquelles elles sont rattachées. On peut situer le **BNETD** à ce niveau-là. L'entreprise a été à différentes reprises mandatée par ces ministères en tant que maître d'ouvrage ou pour les études d'avant projets dont certains exemples figurent dans la présentation de l'entreprise.

A l'échelle locale, chaque mairie en tant que collectivité territoriale bénéficie selon la loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'état aux collectivités territoriales et donnant mandat aux communes dans 16 domaines de compétence dont notamment l'aménagement du territoire, la planification du développement, l'urbanisme et l'habitat, les voies de communication et les réseaux divers et le transport. Cependant, dans les faits les stratégies sont décidées par l'Etat central à travers ces différents ministères. Ce qui donne une marge de manœuvre très faible aux collectivités locales (MEITE, 2014). Selon l'Adjoint du directeur technique de la mairie d'Abobo, la SOTRA est gérée par la SOTRA, et les Gbakas sont gérés par le ministère des transports. C'est-à-dire qu'eux-mêmes (la mairie) n'ont aucun pouvoir sur les Gbakas. Il explique que les taxis communaux sont gérés par la mairie, puisqu'ils lui reversent des taxes, tandis que les wôrôwôrô et Gbakas sont tous gérés de façon indépendante par le syndicat des transporteurs.

Néanmoins les documents qui nous ont été remis par Union Syndicale des Chauffeurs et Transporteurs de la Commune d'Abobo (USTCA) montrent que la mairie d'Abobo est aujourd'hui l'autorité publique (sous tutelle du ministère) en relation avec le syndicat des transporteurs. Une convention signée entre la mairie et le syndicat, la désigne comme étant la seule organisation autorisée à émettre des droits de ligne de véhicule de transport de personnes et de marchandises sur le territoire. (Cf. annexe)

Enfin, sur le plan opérationnel on retrouve **les sociétés de transports et les syndicats**.

Dans la commune d'Abobo, les transports collectifs sont assurés par un réseau de transports dit formel, assuré par la **SOTRA** et par un réseau de transports dit informel assuré par les taxis collectifs et les minibus regroupés au sein d'un syndicat²⁹ unique : **l'Union Syndicale des Transporteurs et Chauffeurs de la Commune**

²⁸ Source : Site du ministère des infrastructures économiques à Abidjan

²⁹ Association de personnes physiques ou morales dont l'objectif est la défense collective et individuelle des intérêts professionnels communs.

d'Abobo (USTCA). Ces deux catégories de transports en commun répondent à une réglementation et un mode de gestion différents.

Il ressort des entretiens réalisés avec la SOTRA et le service technique de la mairie, que la société est le seul décisionnaire en matière de définition et d'ajustement de ses offres face à la demande de transports dans la commune. Elle évoque cependant des freins indépendants de sa volonté, tel que l'absence de voies praticables dans de nombreux quartiers d'Abobo.

En ce qui concerne les chauffeurs membres de l'USTCA, pour devenir un conducteur de Gbakas ou de WôrôWôrô sur le territoire Abobolais, il suffit de disposer d'une autorisation délivrée par la mairie, et d'un droit de ligne exclusivement délivré par la commission de régulation de l'USTCA en contrepartie d'une participation annuelle. Les chauffeurs ne sont soumis à aucun test particulier et ne sont tenus de suivre aucune formation spécifique. Il leur suffit de constituer un dossier administratif et un document attestant du contrôle technique de leur véhicule. Tout le monde est donc susceptible de conduire un de ses véhicules de transports collectifs.

Le syndicat est également en charge avec la police municipale du contrôle des cartes de stationnements ou encore de faire respecter la réglementation des transports dans la commune. (Cf annexe). Rappelons que le ministère des transports est en charge de la réglementation et du contrôle des différents modes de transports urbains, ainsi que de la réglementation de l'usage de la voie routière. On fait donc face ici à un chevauchement de compétences.

Les conducteurs de wôrôwôrô et de Gbaka, les itinéraires choisis par chaque chauffeur répondent exclusivement à la loi du marché. Un même chauffeur peut ainsi décider de changer de lignes de dessertes autant de fois qu'il le souhaite par semaine ou même par jour. Tout dépend de l'affluence de la clientèle et du gain ou de la perte de temps et de carburant à effectuer un trajet donné. En cours d'entretien, les représentants de l'USTCA, nous ont expliqué qu'une ligne de desserte habituellement desservie, pouvait en cas d'embouteillages trop importants être désertée par les chauffeurs, malgré la demande de certains clients. Cela se justifie par le fait qu'une telle course, avec le temps et le carburant perdu pour un seul trajet, la recette perçue ne permettra pas de réaliser de profit. Contrairement à d'autres lignes de dessertes.

A ce jour, le pilotage des transports collectifs dans la commune d'Abobo n'est régi par aucune structure de proximité en charge des politiques de desserte et de tarification des transports de voyageurs telles que les Autorités organisatrices de transports (AOT) en France. Les ministères des transports et des infrastructures économiques, apparaissent trop éloignés en ce qui concerne la gestion de l'offre et de la demande à l'échelle communale. La mairie dispose finalement d'une faible marge de manœuvre. La société de transport de la SOTRA et les chauffeurs artisanaux, entre système conventionnel et système informel, sont chacun maître de leurs stratégies de déploiements. Et la différence en matière de réglementation ne fait aucun doute. Ce qui

laisse place à un désordre inéluctable. La multiplicité des acteurs et des niveaux différents d'intervention (nationale et locale) crée des chevauchements de responsabilités ou des vides organisationnels. La cohabitation de plusieurs modes et types d'exploitation (artisanal/professionnel, formel/informel) ne répondant pas aux mêmes critères règlementaires entraînent une désorganisation du marché des déplacements. (MEITE 2014)

2.2 Analyse de l'offre de transports

Dans le cadre du plan d'urgence, nous avons rencontrés avec l'équipe que j'ai intégrée pour mon stage, les représentants des différents secteurs d'interventions urbaines. Nous avons, à cette occasion, recueilli des informations auprès de la SOTRA. Ces informations concernent les lignes de dessertes de la société et les limites de leur déploiement.

Des entretiens ont également été réalisés auprès des responsables de l'USTCA et de l'adjoint au directeur technique de la mairie d'Abobo, Mr. KOFFI Denis.

Comme évoqué dans la première partie, une enquête déplacements a été soumise à un échantillon de cinquante personnes choisies aléatoirement dans la commune.

Enfin, plusieurs sorties terrains ont permis de récolter des indications supplémentaires grâce aux dires d'usagers réguliers et de chauffeurs artisanaux rencontrés, et au travers de nos propres observations.

L'ensemble de ces éléments nous permettra d'effectuer l'analyse suivante – Les données disponibles ont été exploitées avec les logiciels Qgis et Excel.

Selon USTCA, l'organisation enregistre 1500 véhicules de types WôrôWôrô. Cependant compte tenu de problèmes mécaniques réguliers³⁰, seulement 800 d'entre eux assurent les trajets quotidiens dans la commune. A propos des gbakas, le nombre de minibus en circulation journalière est difficile à évaluer compte tenu des trajets intercommunaux. Pour finir la SOTRA étant en exercice sur l'ensemble de la ville d'Abidjan, elle propose des lignes intercommunales. On ne dispose donc pas de chiffre exact concernant le nombre de bus exclusivement déployés pour Abobo.

Compte tenu de l'absence de chiffres pertinents sur la quantité de véhicules disponibles, nous avons choisi d'analyser le niveau de l'offre en tentant d'évaluer l'étendue des services de transports collectifs et leur accessibilité. Concernant la disponibilité des véhicules, nous nous baserons sur les dires de nos interlocuteurs en entretien.

³⁰ Le parc automobile est vieillissant, il s'agit de véhicules de seconde main en provenance de l'Europe, communément appelés « France Au revoir »

2.2.1 La desserte par la SOTRA

Le réseau de transport actuel de la SOTRA à Abobo, est composé de 8 lignes de bus sur 68 lignes au totale pour l'agglomération Abidjanaise. Soit environ 12% du réseau pour 21% du territoire à couvrir. Ces lignes sont les suivantes :

- La ligne 08 part du terminus d'Abobo Sogefia et va à la gare nord Adjamé
- La ligne 15 part du terminus Sogefia et va à la gare sud au Plateau en passant par la gare nord à Adjamé et la cité Administrative au Plateau.
- La ligne 45 part d'Abobo Avocatier pour la cité administrative au Plateau
- La ligne 49 part du terminus Sogefia et va à l'université de Cocody
- La ligne 51 part d'AboboSagbé et va à la gare sud à Adjamé
- La ligne 52 part de Sagbé au campus de Cocody
- La ligne 76 part de PK18 à la gare du nord à Adjamé
- La ligne 75 part de biabou (avocatier) au pour la cité administrative au Plateau

Le réseau de bus se concentre au centre de la commune, là où la voirie est bitumée. Les 8 lignes de bus empruntent la voie express, et deux d'entre elles (52 et 49) poursuivent leurs trajets sur la route du Zoo en direction de Cocody. Aucune ligne ne passe à l'intérieur des quartiers, elles se contentent de les longer et s'arrêtent généralement à l'entrée des secteurs qu'elles desservent : la ligne 45 longe également les quartiers de Abobo Baoulé et Avocatier tandis que les lignes 52 et 49 passent entre Abobo sud et Anador.

Selon les échanges entretenus avec les représentants de la SOTRA lors de la phase de consultation des sectoriels, en raison de l'absence de voies praticables, la société ne peut pas étendre son réseau au-delà du périmètre actuel. D'après eux, les bus sont trop bas pour circuler sur une voirie en terre difficile. Il y va de la sécurité des passagers.

Ci-dessous la figure 9 permet de mettre en évidence le lien entre les lignes de dessertes de la SOTRA et la voirie bitumée dans la commune.

Les zones considérées comme étant isolées par la société le sont en raison d'absence de voies de circulations (voir figure 2). Ces secteurs ne sont accessibles que via des sentier et chemins piétons.

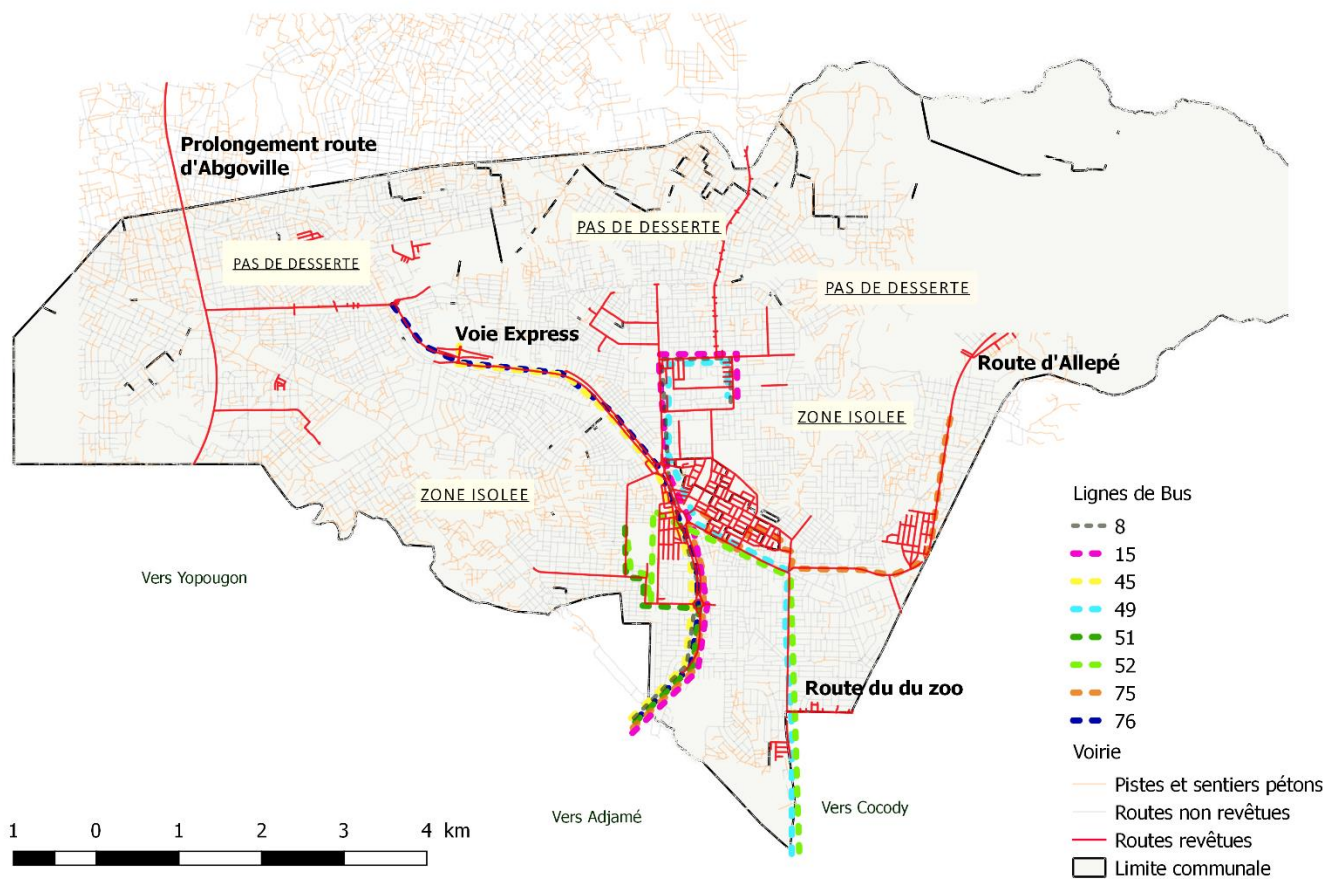


Figure 7 : Réseau de bus SOTRA dans la commune d'Abobo
 (Source : BNETD/AGEROUTE réalisation personnelle)

La carte précédente a été réalisée à l'aide des données shapefile de la commune d'Abobo et de son réseau de voirie (Source BNETD et AGEROUTE). Les lignes de bus, ont été réalisées par moi-même via la création de nouvelle couche shapefile.

2.2.2 Les lignes de desserte des transports artisanaux

Selon le président de l'USTCA, les gbakas sont en charge des transports de personnes sur les grands axes de circulation tandis que les wôrô-wôrô circulent vers l'intérieur des quartiers. Pour plus de facilité, nous numéroterons les lignes de dessertes des gbakas et wôrô-wôrô, dans la réalité celle-ci sont qualifiées selon leur origine-destination.

2.2.2.1 La desserte des gbakas

On compte 9 lignes de desserte répertoriées pour le réseau de gbakas dans la commune d'Abobo. Elles sont répertoriées comme suit :

Numéro de la ligne	Origine	Destination	Voie principale empruntée
1	Gare du nord Adjamé	Mairie d'Abobo (Abobo Centre)	Voie express
2	Marie d'Abobo (Abobo Centre)	Rond-point, carrefour Agban PK18	Voie express
3	Rond-point- carrefour Agban (PK18)	Anyama	Voie express
4	Rond-point de Sans- manquer (Sans-Manquer)	Marie d'Abobo (Abobo Centre)	Route du zoo
5	Rond-point de Sans- manquer (Sans-Manquer)	Rond-point Biabou (Abobo baoulé Nord)	Voie express
6	Station pétro ivoire (Abobo Baoulé sud)	Terminus 83 (Angré Cocody)	Route du zoo
7	Marie d'Abobo Abobo Centre	Akeikoua	Voie express
8	Rond-point carrefour Agban (PK18)	Carrefour N'Dotré (N'Dotré)	Voie express
9	Zoo	Rond-point de Sans- manquer (Sans-Manquer)	Route du zoo

Ces lignes sont à la fois des lignes de desserte inter et intra communales.

2.2.2.2 La desserte des Wôrô-Wôrô

On compte 3 grandes lignes de desserte intercommunales :

- La ligne 1 : Abobo Centre (Mairie) – N’dotré (carrefour – station shell)

Le véhicule part de la mairie à Abobo Centre, longe les quartiers M’ponon— Sagbé Nord Anonkaoua 3 et Anonkoua Kouté et Avocatier N’guessankoi via la voie express, puis traverse Pk 18 via la T70 et finit sa course à l’entrée du quartier N’dotré, au niveau du carrefour N’dotré près de la station Shell.

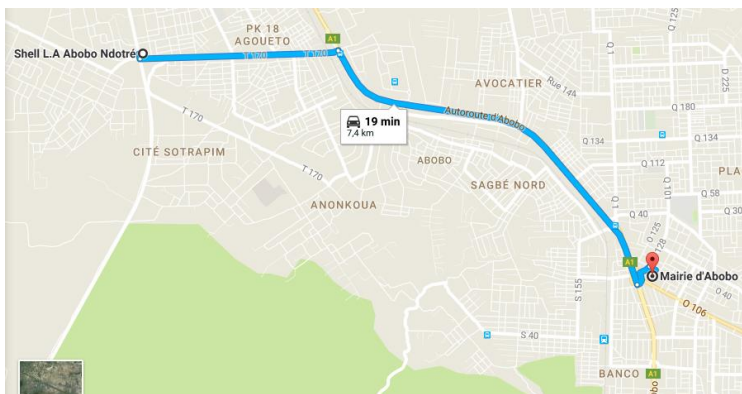


Figure 8 : itinéraire ligne 1 de Wôrô-wôrô (source Google Map)

- Ligne 2 : Abobo Centre (Mairie) – Biabou (cimetière).

Elle part de la mairie à Abobo Centre, longe le nord du quartier Kennedy Clouetcha, traverse Abobo Baoulé (secteur Belleville) et termine sa course juste après le cimetière dans le quartier de Biabou.

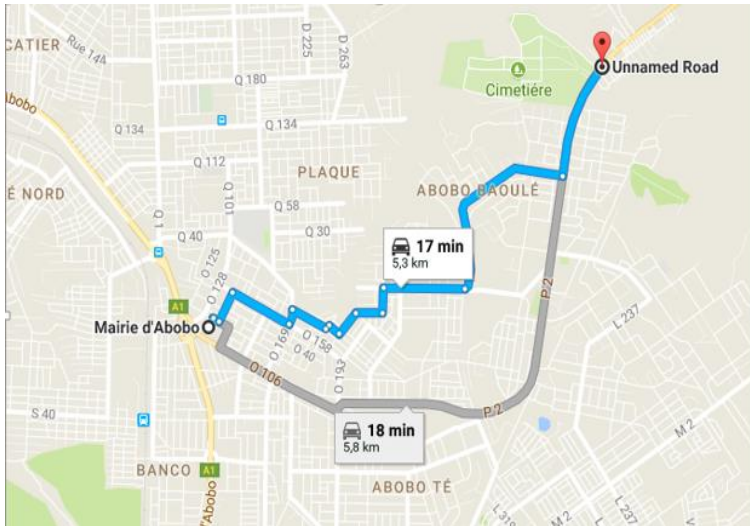


Figure 9 : itinéraire ligne 2 de Wôrô-wôrô (Source Google Map)

- La ligne 3 : Abobo centre (Mairie) – Quartier Abobo Nord SETU/ Akeikoiextension (dit BC) part de la mairie à Abobo centre, traverse les quartiers Habitat Soghéfia et Avocatier.

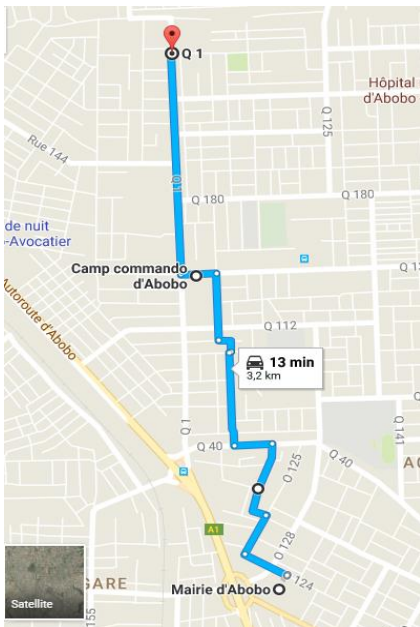


Figure 10 : itinéraire ligne 3 de Wôrô-wôrô (source Google Map)

Il existe également 5 lignes de dessertes intercommunales en wôrô-wôrô dits taxis banalisés :

- Ligne 4 -Abobo centre (Collège Saint Joseph d'Abobo) – commune de Koumassi
- Ligne 5-Abobo centre (Collège Saint Joseph d'Abobo) – commune de Yopougon
- Ligne 6-Abobo centre (Collège Saint Joseph d'Abobo) – commune de Marcory

- Ligne 7 -Abobo centre (Collège Saint Joseph d'Abobo) – commune de Treichville
- Ligne 8 -Abobo centre (Collège Saint Joseph d'Abobo) – commune de port-Bouet

L'ensemble de toutes ces lignes empruntent la voie express et rejoignent le prolongement de la route d'Agboville en passant par PK18 et N'Dotr , puis rejoignent les autres communes via l'autoroute du Nord. Elles permettent une bonne desserte vers l'extérieur de la commune. Surtout vers la commune d'Adjamé, plus précisément vers la gare d'Adjamé, point à partir duquel l'ensemble des moyens de transports présents permettent d'accéder à la zone d'emploi industrielle de la rive sud de la ville (Marcory, Koumassi, Vridi...). En effet, Zoro Bi (2001) constate un flux important de déplacement entre Abobo et Adjamé, sans toutefois donner de chiffre. Mais l'auteur souligne qu'Adjamé est un centre économique majeur pour les populations pauvres. La commune accueille donc certainement une part importante de travailleurs Abobolais.

Les différents quartiers à forte densité de population (Voir figure 16) sont également desservis, cependant les zones périphériques restent isolées.

On d ploire également l'absence de lignes d'un quartier à un autre dans de nombreux secteurs comme Akeikoi - Abobo Baoulé à l'Est ou Pk18 et Sagb  à l'Ouest. Pour établir la liaison entre ces quartiers, il faut rejoindre la mairie depuis l'un d'entre eux, et emprunter une ligne de transport vers l'autre. Cet élément freine l'optimisation des temps de trajets et en augmente les frais. Les tarifs d'un trajet s'élève en moyenne à 300 FCFA. Une ligne directe pourrait donc, sur un aller-retour, permettre une économie moyenne de 600 FCFA par jour à tous passagers dans cette situation.

Au sujet de la disponibilité des véhicules, l'USTCA   déclarer avoir perdu de nombreux véhicules lors de la crise post-électorale et affirme manquer de véhicules : « Il faudrait dans un 1^{er} temps 500 véhicules en plus dont 300 TCx et 200 Minicars. Nous pourrions ensuite renouveler le parc nous-mêmes avec notre système syndical » Mr Sanogo Souleymane.

Selon nos enquêtes, 16% des personnes interrogées empruntent régulièrement le bus, mais aucune d'entre elles n'a déclaré opté pour ce mode en raison de leur régularité (le nombre insuffisant de bus rendant la régularité impossible), mais plutôt à cause du coût. La SOTRA dit avoir besoin de cinq cents bus supplémentaires pour desservir l'agglomération Abidjanaise.

Il apparait donc que le nombre de véhicules en services dans la commune d'Abobo est insuffisant pour répondre à la demande.

2.2.3 Etude du niveau d'accessibilité aux transports collectifs

Pour le réseau de bus SOTRA, des arrêts de bus fixes sont définis le long des lignes de dessertes de chaque bus. Cependant pour les transports du secteur informel, il n'existe pas de point d'arrêt fixe et le passager n'est pas tenu d'emprunter le moyen de déplacement en gare. Un véhicule de transport artisanal peut être emprunté à tout niveau le long des voies qu'il parcourt. En effet, tant que le véhicule de type Gbaka ou Wôrô-wôrô n'est pas plein, il peut être arrêté d'un signe de main par un passager.

Dans ce contexte, pour l'étude du niveau d'accessibilité aux transports collectifs, nous avons choisi de tracer via le logiciel Qgis, un réseau d'accès à au moins un transport collectif formel et informel confondu.

Ce réseau a été défini par calque sur les voies empruntées par les différents moyens transports en communs pour effectuer leur trajet origine-destination. Pour se faire, nous avons utilisé la couche commune et la couche du réseau de voirie. Ensuite, nous avons procédé à la création de nouvelles couches pour chaque voie empruntée par un moins un Gbakas, Bus ou WôrôWôrô. Finalement ces nouvelles couches ont été fusionnées pour donner le réseau de voie de desserte représenté sur la figure suivante.

Les gares artisanales³¹ de minibus et de taxis collectifs, ont également été matérialisées.

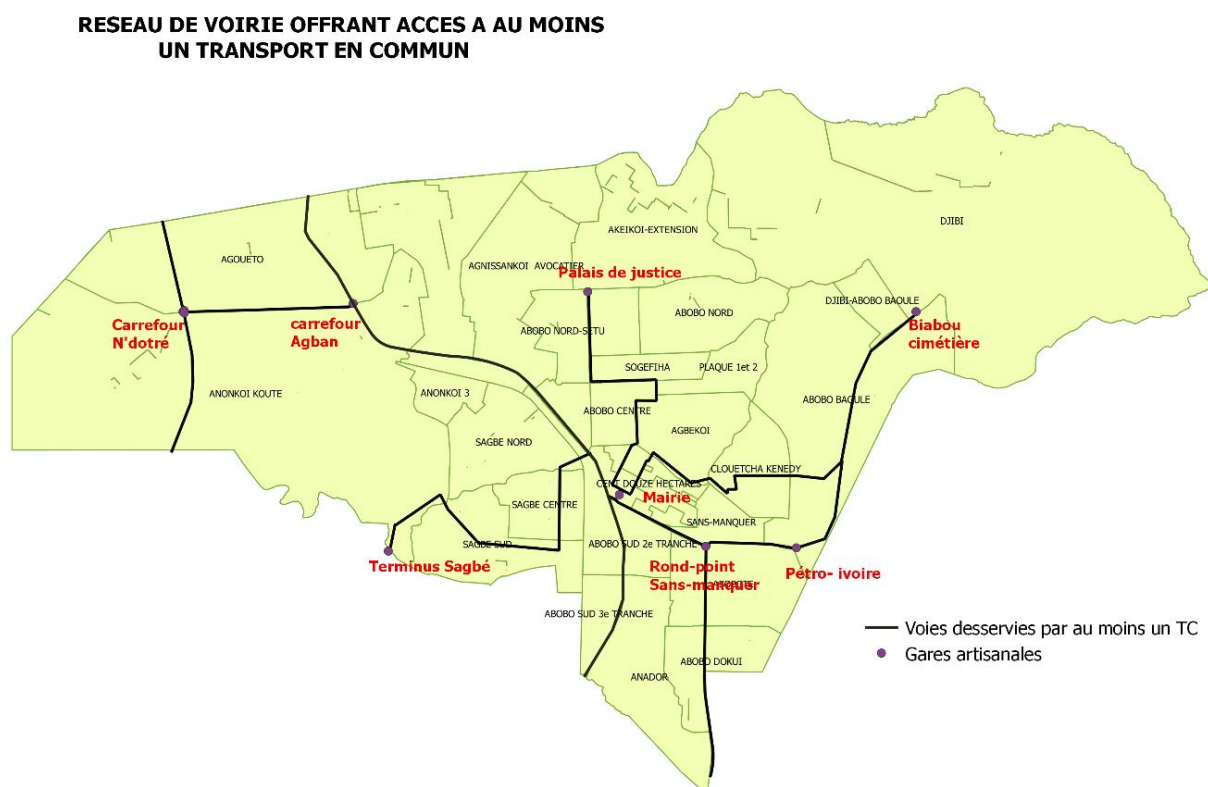


Figure 11 : le réseau de voie de desserte des transports collectifs

³¹ Ces gares routières font offices de terminus pour les transports informels mais sont instaurée de manière anarchique, sans autorisation légale.

(Réalisation personnelle)

Suite à cette étape, toujours dans le but d'évaluer le niveau d'accessibilité aux transports collectifs, nous avons créé une zone tampon autour du réseau de voie desserte. Celle-ci matérialise le périmètre permettant l'accès à au moins un transport collectif (TC) sur une distance maximale de 500 mètres, soit en maximum 8 minutes à pieds.

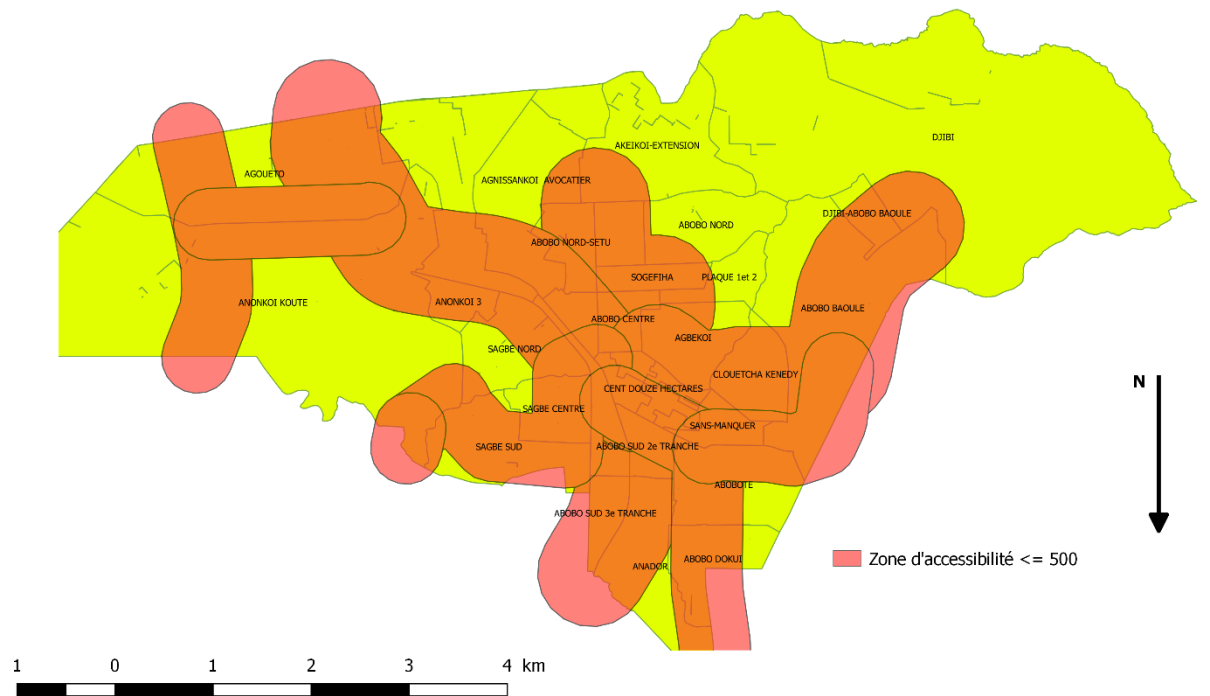


Figure 12 : Zone d'accessibilité à au moins un transport collectif (TC) sur une distance Maximale de 500 mètres (réalisation personnelle)

≤

L'étape suivante a consisté à créer une nouvelle couche shapefile par intersection entre une couche commune fournie par le BNETD³² et la zone tampon. La couche commune nous renseigne sur le nombre d'habitants par parcelle de 200m en 2014 (comme les données carroyées de L'INSEE). En réalisant une intersection entre celle-ci et la zone tampon précédente, on peut créer une nouvelle couche qui elle nous

³² Couche commune carroyée fournie par le centre de cartographie du BNETD

donnera le nombre de personnes résidentes dans la commune d'Abobo et ayant un accès à au moins un transport en commun sur une distance maximale de 500m (8 mn à pieds).

Cependant en suivant cette méthode, les chiffres de population obtenus sur la nouvelle couche se sont avérés supérieurs à la population totale connue. Plus de 1 500 000 habitants trouvés contre 1 030 638 habitants recensés en 2014. Dans la crainte d'exploiter des données erronées, nous avons opté pour une méthode différente.

Nous avons finalement calculé le pourcentage de la surface communale que représentait la nouvelle couche issue de l'intersection commune-zone tampon.

A partir de la couche commune initiale, les parcelles de 200 mètres ont été fusionnées pour obtenir les quartiers. Nous avons ensuite réalisé l'intersection avec la zone tampon. Sur cette nouvelle couche, la superficie restante de chaque parcelle a été calculée via la calculatrice de champs sur Qgis. Selon le résultat obtenu, cette surface correspond à 3 770 hectares sur 7800 hectares, donc un total d'environ 50% du territoire (48.33%) desservi par au moins un transport en commun.

Ce résultat reste difficile à mettre en perspective puisque l'accessibilité se définit selon les lieux de résidence de la population. Nous avons donc opté pour une comparaison entre la situation de la zone d'accessibilité inférieure ou égale à 500 m et la densité de la population par quartiers dans la commune. (figure 16)

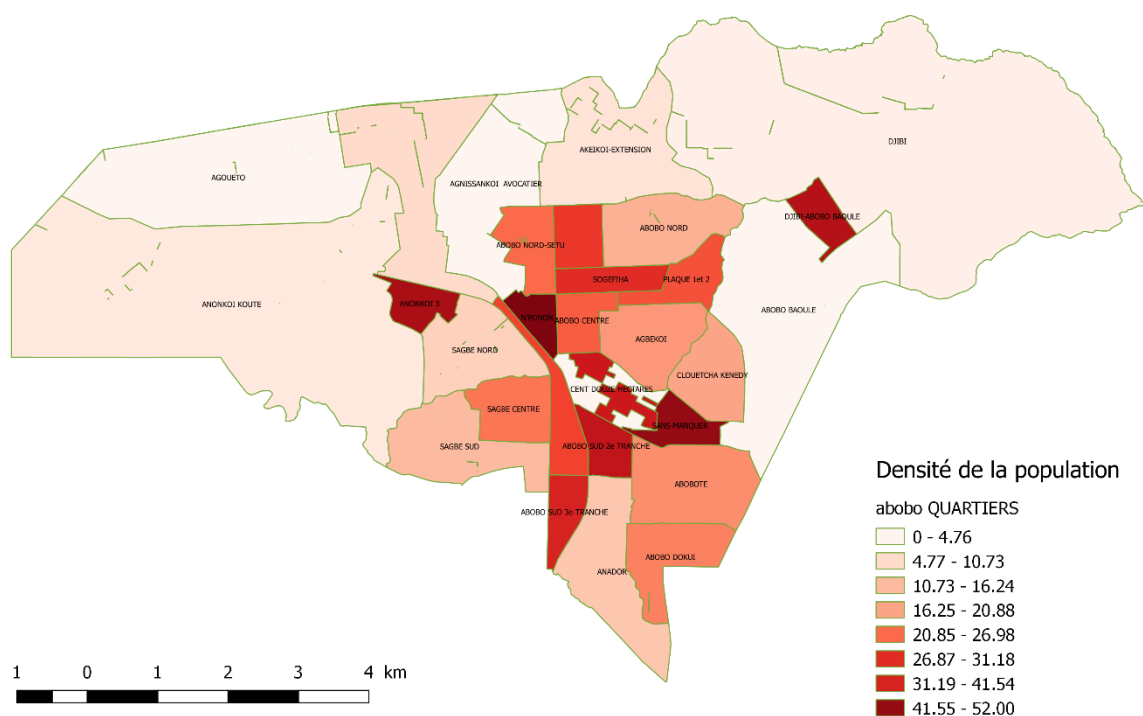


Figure 13 : Densité de la population dans la commune d'Abobo (réalisation personnelle)

Suite à cette comparaison, l'on constate que les réseaux de transports sont certes regroupés au centre de la commune, mais qu'il en est de même pour la population et pour les zones urbanisées.³³ On peut donc conclure qu'il y a un niveau de desserte convenable dans la commune. Cependant, nous émettons des réserves en raison de l'absence de chiffres plus précis qu'aurait pu fournir une population par parcelle (données carroyées).

On ignore cependant si cette concentration de la population n'est pas liée à la faible desserte des transports. La surface communale paraît peu exploitée mais rappelons que le territoire Abobolais est un vaste plateau brodé par des talwegs couvrant près de 23% du territoire, des caractéristiques qui peuvent empêcher la viabilisation des terrains périphériques.

2.3. Freins à l'optimisation sur le secteur des transports

2.3.1 Un secteur éclaté

Le secteur des transports en commun dans la commune d'Abobo, entre formel et informel, souffre, comme évoqué précédemment, d'un mode de gestion multiforme et d'un manque de communication en vue d'une complémentarité entre les différents moyens de déplacement disponibles. Selon Mr Sanogo Souleymane, il n'existe pas de concurrence entre les modes. Les Gbakas vont là où les bus ne vont pas ; les Wôrô-wôrô se chargent de desservir les quartiers et les Gkakas circulent sur les grands axes.

Toutefois, en regardant de plus près, l'on constate qu'une majeure partie des lignes de desserte passent par les mêmes voies principales, à savoir la route du zoo et la voie express. Certaines lignes suivent quasiment les mêmes itinéraires, comme par exemple la ligne de bus 8 et la ligne 3 de taxis collectifs.

En l'absence d'un dispositif général, chaque gestionnaire est libre de suivre les itinéraires qu'il souhaite quand il le souhaite. Les véhicules peuvent donc tous se retrouver à certains moments sur un même parcours, tandis que d'autres destinations ne sont plus du tout desservies.

³³ Le territoire est urbanisé à environ 50%, ce processus c'est fait à partir et autour du centre.

Il s'avère nécessaire pour une optimisation des déplacements dans l'intérêt des passagers et non du prestataire, de mettre en place un plan de déplacement commun à tous, ainsi qu'une réglementation fixe pilotée par une institution exclusive type AOT.

L'absence de chiffre précis sur le parc automobile et l'absence d'enquêtes sur les habitudes de déplacements de la population ne permet pas non plus de mettre en place des mesures de restructurations régulières et durables.

2.3.2 Indiscipline et insécurité

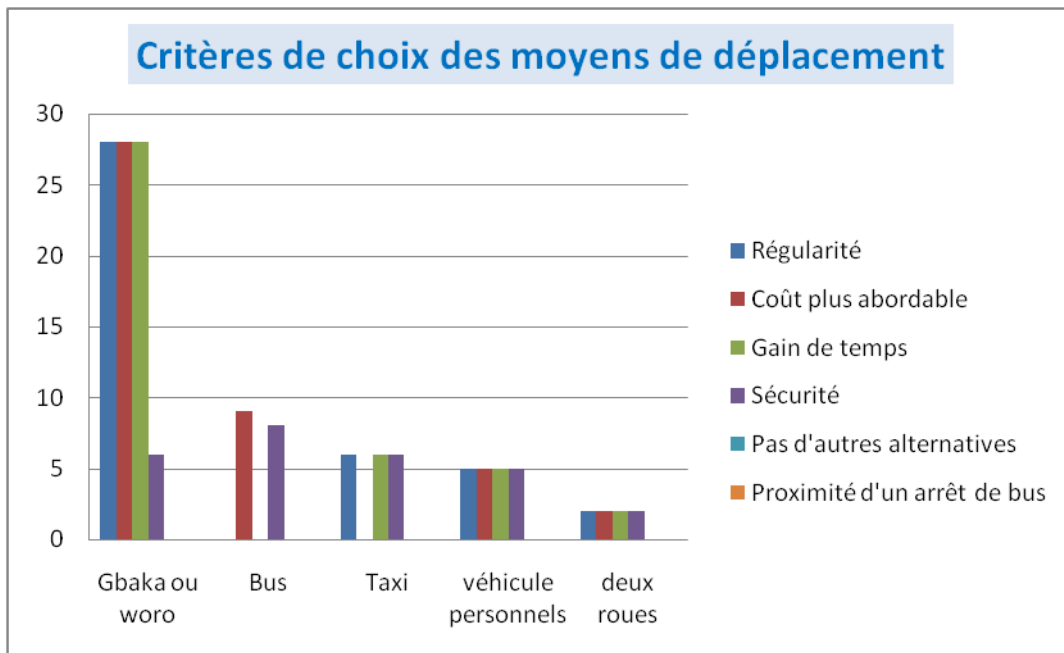
Compte tenu de l'importance des activités informelles dans la commune d'Abobo, la circulation routière souffre d'un manque crucial de discipline.

Entre trottoirs envahis par les petits commerces et stationnements non autorisés, la chaussée est désormais occupée par les piétons, les cyclistes, les véhicules de transport en commun et les véhicules personnels. Par exemple le commerce de pièce détachée de véhicule appelé « La casse » s'étend sur plus d'un kilomètre au sud sur la voie express, il occupe de part et d'autre de la voie un tiers de la chaussée. Les véhicules et pièces sont exposés, les clients se garent sur une partie de la chaussée restante pour effectuer leurs achats. Et sur l'espace restant circulent à la fois piétons, cyclistes, voitures personnelles, gbakas et bus. Les véhicules de transports en communs font des haltes pour récupérer ou descendre des passagers. Tous ces éléments créent des embouteillages continuels et ralentissent les déplacements. Nos enquêtes déplacement révèlent que 67% des usagers de bus passaient entre 30 minutes et heure dans les transports par jour. Quant aux usagers de wôrô-wôrô 53,57% d'entre eux disent passer le même temps dans les transports. Seuls les usagers des taxis compteurs semblent gagner du temps : 83,33% des participants qui empruntent les taxis déclarent passer moins de 30 mn dans les transports. (Voir tableaux ci-dessous) :

Temps passé par les usagers de bus dans la circulation		
Bus	Participants	Pourcentage
Moins de 30 minutes	0	0%
Entre 30 minutes et 1 heure	6	67%
Plus d'une heure	3	33%
Total participants	9	100%
Temps passé par les usagers de taxis compteurs dans les transports		
Taxis compteurs	Participants	Pourcentage
Moins de 30 minutes	5	83.33%
Entre 30 minutes et 1 heure	1	16.67%
Plus d'une heure	0	0%
Total participants	6	100%
Temps passé par les usagers de woro-woro et gbaka dans le transport		
Woro- woro et gbaka	Participants	Pourcentage
Moins de 30 minutes	10	35.71%
Entre 30 minutes et 1 heure	15	53.57%
Plus d'une heure	3	10.12%
Total participants	28	100%

L'on remarque que les usagers de transports informels passent moins de temps pour leurs déplacements que ceux des transports conventionnels. Cela s'explique par le souci des artisans de faire du gain, ce qui les pousse à conduire dangereusement en faisant des excès de vitesse et en ignorant le code de la route. Ceci accentue les embouteillages et crée des problèmes de sécurité pour les passagers.

On note d'autre part que les critères de régularité, de coûts et de rapidité sont ce qui motivent le plus les participants qui empruntent les moyens informels de transports que sont les wôrô-wôrô et les Gbaka. Très peu parmi eux semblent mettre le critère de la sécurité en priorité. Par contre ceux qui utilisent les bus privilégient la sécurité, mais aussi le coût. (Voir graphique ci-dessous) :



2.3.3 Manque d'infrastructures

L'absence de voies praticables, de voies destinées aux transports en communs ainsi que d'aires de stationnement dans la commune accentue les problèmes de desserte et de congestion dans la commune. De nombreuses zones restent inaccessibles à ce jour. Une rencontre avec des professionnelles de la santé a révélé que dans les zones les plus éloignées, les malades et femmes enceintes étaient souvent contraints de se rendre à l'hôpital en brouettes.

Quant à la voirie existante, elle souffre d'une surcharge des moyens de transports et d'un manque d'entretien. En raison de plusieurs années de crise, les retards en matière de réhabilitation ont entraîné une réelle dégradation des routes (voir photo 4). Ceci est également un facteur qui accentue les embouteillages et accroît le nombre d'accidents

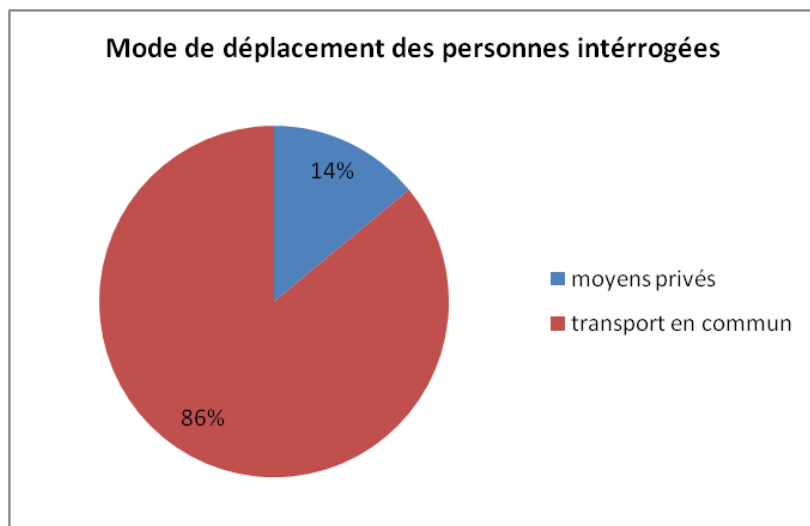


Photo 4 : Voirie endommagée voie express (prise personnelle)

Enfin toutes les gares de transports informels sont anarchiques, le secteur a besoin d'être régularisé. Afin d'être mieux organisé et ne pas perdre de temps au départ des gares, il faudrait des gares à l'image des terminus de bus ou de gares routières. Et l'aménagement d'arrêts, accompagnés d'informations voyageurs permettrait un gain de temps incontestable pour les passager et les chauffeurs. Tous ces éléments ont été confirmés lors de l'entretien avec l'USTCA

Les problèmes rencontrés sont « essentiellement les aires de stationnements manquants qui engendre de graves problèmes de congestions ; à tels point que sur certaines plages horaires, les taxis sont obligés d'abandonner leurs courses ou d'éviter certains itinéraires ? En cas de travaux également, les déviations ne sont pas praticables. Le manque de routes bitumées et d'entretien de celles existantes poussent également à utiliser des déviations. Les voies d'Abobo Centre par exemple, ont été bitumées il y a une vingtaine d'années, mais il n'en reste aujourd'hui que des nids de poules. Selon SANOGO Souleymane de l'USTCA, si les voies sont réhabilitées à Abobo Centre, les problèmes de congestions baisseront nettement, jusqu'à 90 % de moins.

En dépit de tous ces freins, le secteur des transports en commun dans la commune d'Abobo est une source d'emploi non négligeable. A la fois pour les chauffeurs, la régulation, l'entretien. Et comme le graphique 2 nous le montre, c'est le transport en commun, qu'il soit formel ou informel qui est le moyen le plus utilisé (86% des participants déclarent en faire usage) :



Graphique 2 : mode de déplacement des personnes interrogées

De plus le taux de fréquentation des transports collectifs à Abobo, et la fréquence moyenne de déplacements des habitants (cf 3.1.1 Partie 1) sont la garantie d'un gain certain.

CONCLUSION

A l'issue de cette analyse, l'on peut dans un premier temps confirmer l'hypothèse de départ selon laquelle dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, c'est le processus d'urbanisation qui permet de comprendre le modèle des déplacements urbains actuels.

En effet avec l'exemple d'Abobo, nous avons pu constater que la prédominance des transports collectifs issus du secteur informel, était dans un premier temps la résultante d'un manque d'infrastructures routières offrant un accès à la commune depuis le centre d'Abidjan.

L'urbanisation spontanée de la commune et la croissance démographique toujours plus importante ont ensuite limité la capacité des moyens de transports conventionnels à répondre aux besoins de la population. C'est ce qui a permis aux transports populaires de s'imposer comme des moyens de déplacements incontournables.

Aujourd'hui, l'absence d'infrastructures de transports, notamment une voirie praticable ou des parcs de stationnements continue de limiter l'offre de services de l'ensemble des transports collectifs (formel et informel). Mais au-delà de l'aspect infrastructurel, c'est un véritable problème de gestion et d'organisation qui semble pénaliser ce secteur.

La pluralité des modes de gestion, et les différentes échelles institutionnelles en charge de la politique des transports ne permettent pas une action concrète des acteurs. Les rôles ne sont pas clairement définis et les sociétés de transports tels que la SOTRA et les chauffeurs artisanaux, sont livrés à eux même et jouissent d'une liberté d'action.

A l'exception de la loi tarifaire sur les services concédés de la SOTRA, l'absence de document de planification type Plan de Déplacement Urbain, de législation sur l'orientation des transports intérieurs et la libéralisation des secteurs des transports de personnes ont fait de ce service primaire relevant de l'ordre public, un marché privé. De ce fait, l'offre de transports est souvent plus orientée par la loi du marché que par les besoins de déplacements des usagers.

A ces deux éléments vient s'ajouter l'indiscipline générale qui règne dans la commune en raison de ressources financières essentiellement issues d'activités informelles. Ce qui entraîne des soucis d'occupations des espaces publics et notamment de la voirie, occasionne un non partage de la voirie et devient source de congestion et d'accidents. Et pourtant les autorités publiques tolèrent ces infractions. Comment explique-t-on cela ?

En 2012, la tentative de déguerpissement des marchands ambulants autour du grand marché au centre de la commune, a donné lieu à un affrontement entre les commerçants et les forces de l'ordre. Des tirs aux

fusils mitrailleurs du côté des habitants, sont venus rappeler la présence d'armes de guerres (cf. crise électorale 2010) en circulations dans la commune.³⁴

Cet évènement révèle que la régularisation des activités informelles sur le territoire communale va nécessiter beaucoup plus qu'une réhabilitation des infrastructures urbaines.

En somme pour un bon fonctionnement plus ou moins immédiat des transports collectifs dans la commune d'Abobo, il nous apparaît fondamental que l'état ivoirien trouve, dans un premier temps, une solution pour mettre fin aux activités anarchiques afin de :

- libérer les voies de circulation et favoriser le trafic.
- Garantir le respect du code de la route et assurer la sécurité des passagers.

Suite à cela, une réglementation et une institutionnalisation limpide autour des transports urbains doit venir guider les prestataires de services de ce secteur. Enfin une mise à niveau des infrastructures de transports constituerait la dernière échelle d'intervention.

Par ailleurs, il sera intéressant au vue du nombre important de résidents dans la commune et dans le contexte actuel de développement durable, d'envisager des solutions pour réduire l'utilisation des véhicules routiers, et pour la mise en place de moyens de transports lourds en site propre. Un projet de construction d'une ligne de métro pour la ville d'Abidjan, est en cours. Il est prévu qu'il parte de l'aéroport Felix HouphouëtBoigny au sud, à Anyama au Nord en passant par Marcory, le Plateau, Cocody, Adjamé ou encore Abobo . Il faut espérer que cette ligne révolutionnera la présente dynamique des transports dans la ville et pourrait faire disparaître certaines lignes de transports collectifs actuels. Il faut donc dès à présent penser à la réinsertion professionnelle des chauffeurs artisanaux, et à la coordination entre ce nouveau mode de transport et l'existant.

A l'issue de cette période de stage, j'ai eu l'occasion et le plaisir de découvrir un mode d'urbanisation et des logiques de mobilité propre à une ville, et une commune d'Afrique Subsaharienne, un processus très différent de celui de l'Europe.

Etablir un diagnostic urbain c'est avéré difficile en raison d'un manque de données récentes et disponibles. Le caractère anarchique des activités de transports a nécessité des sorties de terrain et plusieurs entretiens pour la mobilisation de données de bases comme les itinéraires des minibus et taxis collectifs. La prise de connaissance du terrain à également nécessité du temps. Elle s'est faite au travers de la recherche bibliographique. Malheureusement ma courte période de stage ne m'a pas permis de produire moi-même

³⁴ Sources : <https://www.youtube.com/watch?v=cbx6wFLU1js> video : Déguerpissement la vérité sur Abobo

assez des données pour un état des lieux complet des transports collectifs d'Abobo . Il m'a donc fallu me contenter des données fourni par le BNETD et L'AGEROUTE. Certaines d'entre elles ne m'ont pas permis d'aller au bout des réflexions engagés. J'ai néanmoins pu répondre à ma problématique de départ, en mobilisant des pratiques acquises en cours, notamment la méthode d'enquête et l'exploitation de données via les logiciels Excel et Qgis. J'ai apprécié mettre en pratique ces connaissances théoriques.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Situation de la commune d'Abobo dans la ville d'Abidjan.

Figure 2 : Commune d'Abobo (Quartiers)

Figure 3 : Etat de la voirie dans la commune d'Abobo

Figure 4 : Voies structurantes de la commune d'Abobo

Figure 5 : itinéraire Abobo-Yopougon (source : Google Map)

Figure 6 : croissance spatiale de la ville d'Abidjan

Figure 7 : Réseau de bus SOTRA dans la commune d'Abobo

Figure 8 : itinéraire ligne 1 de Wôrô-wôrô

Figure 9 : itinéraire ligne 2 de Wôrô-wôrô

Figure 10 : itinéraire ligne 3 de Wôrô-wôrô

Figure 11: le réseau de voie de desserte des transports en

Figure 12 : Zone d'accessibilité à au moins un transport collectif (TC)

Figure 13: Densité de la population dans la commune d'Abobo

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage :

ANTOINE. Ph, DUBRESSON.A, (dir.), 1987, *Abidjan «Coté cours»*, Paris, Orstom, 274 p.

EBOUMBOU JEMBA. C, 2012, *Les transports urbains en Afrique : l'exemple de Douala au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 470p.

MIRABEL.F, REYMOND.M, 2013, *Economie des transports urbains*, Paris, La découverte, 121 p.

MOSSOA. L, 2012, *Les politiques urbaines en Afrique Subsaharienne*, Paris, L'Harmattan, 260 p.

Mémoires et thèses :

KASSI. I, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de doctorat en géographie, sous la direction de M. BOUQUET Christian, université de Bordeaux III, 312 p

MEITE.Y, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat en sciences humaines et sociale, sous la direction de Mme STORLSSEL-RITZ Josiane, université de Strasbourg, 326 p.

Articles de revues :

KASSI-DJODJO. I, 2010 *Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan*, p. 391-402, disponible en ligne : <http://com.revues.org/6057>

ONU- Habitat, 2010 *Profil urbain de la commune d'Abobo*, 28 p. disponible en ligne <https://unhabitat.org/books/cote-divoire-profil-urbain-dabobo-french/>

Rapports institutionnels et documentations professionnelles :

Côte d'Ivoire, Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, *le projet de développement du Schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan, Rapport final*, Mars 2015

Côte d'Ivoire, Ministère des infrastructures économiques, *projet urgence d'infrastructures urbaines, Rapport Final (Audit urbain de la commune d'Abobo)*, Février 2014

Commune d'Abobo, Bureau national d'études techniques et de développement (BNETD), *Livre Blanc*, 1997

Côte d'Ivoire, Agence des transports urbains (AGETU), Zoro. B, *Précarité et mobilité à Abidjan*, 2001

Sitographie :

Ministères des infrastructures économiques : www.infrastructures.gouv.ci

Ministère des transports : www.transports.gouv.ci

Open data Côte d'Ivoire: <http://cotedivoire.opendataforafrica.org/>

Site de la SOTRA : <http://www.sotra.ci/www/s3/>

Site d'informations : www.Abidjan.net

Annexes :

Annexe 1 :



Photo 1 : commerces installés sur le trottoir en face de la mairie



Photo 2 : illustration d'un non partage de la voirie, gare artisanal bgakas

Annexe 2 :

Convention entre l'USTCA et la mairie d'Abobo

VU, l'arrêté municipal n°16/MAB/SG du 27 avril 2010 relatif à l'enlèvement des véhicules ou carcasses de véhicules du rond-point d'Anador au château d'eau (FILTISAC) ;

VU, la convention entre la MAIRIE d'ABOBO et l'UNION SYNDICALE DES TRANSPORTEURS ET CHAUFFEURS D'ABOBO (USTCA) pour l'organisation et la promotion du secteur du transport dans la Commune d'ABOBO ;

A R R E T E

ARTICLE 1 :

Il est créé dans la Commune, l'Union Syndicale des Transporteurs et Chauffeurs d'ABOBO.

ARTICLE 2 :

Cette union est la seule organisation pouvant opérer sur le périmètre communal.

ARTICLE 3 :

l'Union Syndicale des transporteurs et Chauffeurs d'ABOBO (USTCA) est seule autorisée à émettre un ticket unique dont le montant qu'elle a arrêté est :

- Taxis communaux	1 500 F TTC/Jour
- Gbakas communaux	2 500 F TTC/Jour
- Bâchées de manioc	1 500 F TTC/Jour
- Benne	1 000 F TTC/jour

ARTICLE 4 :

Tout véhicule avant sa mise en ligne doit avoir une autorisation délivrée exclusivement par l'autorité communale. La délivrance de cette autorisation est soumise aux deux (02) conditions suivantes :

- La constitution d'un dossier administratif
- Le contrôle technique du véhicule.

ARTICLE 5 :

Le dossier administratif comprend :

- 1 fiche d'identification
- 2 demandes manuscrites adressées au Maire

- 1 registre de commerce
- 1 photocopie de la carte nationale d'identité, attestation d'identité ou carte consulaire en cours de validité
- 4 photos d'identité du même tirage
- 1 certificat de résidence
- 2 photocopies de la carte grise du véhicule
- 2 photocopies du certificat de la visite technique
- 3 photocopies de la patente et de la vignette en cours de validité.

Le dossier complet doit être déposé au service transport de la MAIRIE qui délivre un récépissé au transporteur.

ARTICLE 6 :

Le service transport de la MAIRIE est chargé de la vérification de la validité de la visite technique du véhicule avant sa mise en ligne et à chaque renouvellement de ladite visite.

ARTICLE 7 :

Il est créé une commission de régulation, cadre permanent de concertation entre la MAIRIE, les FORCES DE DEFENSE ET DE SECURITE et l'USTCA composée comme suit :

- Le MAIRE ou son représentant (PRESIDENT)
- Un (01) agent de la MAIRIE
- Un (01) représentant de la Brigade de Gendarmerie d'ABOBO
- Un (01) représentant de l'escadron de Gendarmerie
- Un (01) représentant du District de Police d'ABOBO
- Quatre (04) représentants de l'USTCA

ARTICLE 8 :

A l'ouverture de la gare routière d'ABOBO-ANONKOUA-KOUTE, toutes les gares boutiques seront fermées, et sera interdite toute nouvelle création en dehors du périmètre de la gare d'ABOBO-ANONKOUA-KOUTE.

ARTICLE 9 :

Pour la fluidité du trafic routier, les points de stationnement à travers la Commune sont :

Annexe 3 :

Mission de l'USTCA

ENGAGEMENT DE L'U.S.T.C.A

Article 7 : engagements

L'U.S.T.C.A s'engage à amener les propriétaires de véhicules à maintenir son véhicule en bon état de fonctionnement et à se soumettre au respect de la grille de recette homologuée qui varie selon les lignes. En outre l'U.S.T.C.A s'engage à :

- Mettre fin à l'encaissement tout azimut
- amener les propriétaires à respecter ses engagements lors de la mise en ligne du véhicule.
- A identifier tous les transporteurs, les chauffeurs et les véhicules de transport en commun de voyageurs et de marchandises exerçant dans la commune d'Abobo.
- Identifier tous les agents syndicaux afin de situer les responsabilités.
- amener tous ses membres à se conformer aux recommandations de la commission de régulation de la commune d'Abobo.
- Faire porter à leurs différents agents une tenue de travail marqué du logo ou de l'insigne de l'U.S.T.C.A.
- Faire respecter la réglementation du transport dans la commune d'Abobo.
- Ne signer aucun autre contrat similaire avec toute organisation syndicale.
- Mettre fin aux désordres dans la tarification.
- Sensibiliser les transporteurs, les chauffeurs et les usagers.

Annexe 4 :

Questionnaire, Enquête déplacement.

Merci d'entourer ou de souligner les réponses qui vous correspondent.

I- MIEUX VOUS CONNAITRE

1. Sexe : H ; F

2. Tranche d'Age : 15- 34 ans ; 35 – 49 ans ; 50 – 64 ans ; 65 ans et plus.

6. Vous êtes :

Agriculteurs exploitants ; Artisans, commerçants et chefs d'entreprise ; Cadres et professions intellectuelles supérieures; Professions Intermédiaires ; Employés; Ouvriers **Ou** inactifs : Elève/Etudiant/Stagiaire ; Femme au foyer

7. Possédez-vous une voiture pour vos déplacements ? Oui – Non

3. Commune de résidence : _____

4. Commune d'exercice de l'activité professionnelle ou scolaire : _____

II-VOS DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

7. A quelle fréquence vous déplacez vous à l'intérieur de la commune d'Abobo **UNIQUEMENT** ?

Tous les jours ; souvent ; rarement ; jamais

8. A quelle fréquence vous déplacez vous vers l'extérieur de la commune d'Abobo ou vice versa?

Tous les jours ; souvent; rarement ; jamais

11. Quelle distance pensez-vous parcourir par jour (tout moyen de transport confondu) ?

Moins de 15 km ; entre 15 et 30 km ; plus de 30 km

12. Combien de temps passez-vous dans les transports par jour?

Moins de 30 minutes ; 30 minutes à une 1h ; plus d'une heure.

III- LA PART MODALE DE VOS DEPLACEMENTS

13. Pour vous-déplacer vous utilisez le plus souvent :

- La marche à pied
- le vélo
- un deux-roues motorisé
- Voiture conducteur
- Voiture passager (covoiturage, taxi compteur ...)
- un bus

- un Wôro-worô
- un Gbaka
- 1.
- autres (Précisez) : _____
-

13.1 Pourquoi ? (plusieurs possibilités)

- Plus sécurisé
- Moins couteux
- Plus rapide
- Régulier
- Brève distance jusqu'à un arrêt

- Commode (protection contre mauvaises conditions météorologiques, disponibilité d'une place assise...)
- Absence d'alternative

➤ Autre : _____

2.

IV- VOS ATTENTES

12. Quelles difficultés rencontrez-vous lors de vos déplacements quotidiens ? (plusieurs possibilités)

- Absences de moyens de transports
- Irrégularité des transports collectifs
- Accessibilité
- Frais de déplacement
- Temps de parcours trop long
- Insécurité

3.

➤ Autre : _____

13. Quelles améliorations souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements? (plusieurs possibilités)

- Itinéraires plus fréquents
- Informations
- Elargissement des plages horaires pour les transports collectifs
- Réhabilitation et construction de routes
- Des véhicules plus récents et aux normes pour les transports collectifs
- Une réelle répression en cas de mauvaise conduite

➤ Autre : _____

Annexe 5

Liste des entretiens réalisés :

- **USTCA Union syndicale des transporteurs chauffeurs d'Abobo**
- **Adjoint au directeur technique de la mairie, Mr KOFFI Denis**