

## Session 2 : Transports Urbains / Autorités organisatrices de Mobilité



# Bilan des programmes et politiques de mobilité urbaine dans le Grand Abidjan au cours des 20 dernières années

- Auteur  
Romain KOUAKOU,  
Directeur Général de l'AMUGA
- Coauteur:  
Godefroy KONAN,  
Conseiller Technique du Directeur  
Général de l'AMUGA



1

Contexte, Historique et Acquis des programmes et politiques de mobilité urbaine

2

Vision pour le développement de la mobilité urbaine

3

Défis et Perspectives de développement de la mobilité urbaine

# 1. Contexte, Historique et Acquis des programmes et politiques de mobilité urbaine



## La Côte d'Ivoire, un pôle économique en Afrique de l'Ouest

- ❑ Superficie: **322 463 Km<sup>2</sup>**
- ❑ Population : **32,8 millions d'habitants en 2025 contre 3,7 millions en 1960**
- ❑ Population urbaine: **52,5 %**
- ❑ Croissance PIB: **6-7 %**
- ❑ Réseau routier: **82 000 km**
- ❑ Routes bitumées: **8505 km**
- ❑ Autoroutes: **400 km**
- ❑ Parc auto: **2 millions contre 200 mille en 1960**
- ❑ Transition vers l'électrique: **10% du parc en 2030**



## Afrique



L'urbanisation galopante et le poids économique du Grand Abidjan, conjuguée à une forte croissance de la population, induisent un important besoin de mobilité des biens et des personnes

## Le Grand Abidjan



- ❑ 19 Communes
- ❑ 3846 km<sup>2</sup>

## Le Grand Abidjan en chiffres...



Abidjan comptait **3 communes en 1960** (Treichville, Adjamé et Koumassi).

Le nombre des communes a augmenté progressive pour atteindre **10 communes dans les années 80** (pour la ville d'Abidjan) ensuite **13 communes en 2000** avec le District d'Abidjan et aujourd'hui **19 pour le Grand Abidjan en 2019**.



La population est passée de **200 mille habitants** en 1960 à **6,8 millions d'habitants** en 2021 et une perspective d'environ 8,7 millions en 2030 et plus de 11 millions en 2040



la superficie est passée de **-500 km<sup>2</sup>** en 1960 à **3846 km<sup>2</sup>** en 2025



le parc automobile est passé de **-100 000 véhicules** en 1960 est aujourd'hui à **plus de 2 millions en 2025**





**AVANT  
2000**

**2011-  
2019**

**2000-  
2010**

**DEPUIS  
2020**





## LES FONDATIONS: ERE DE LA GENÈSE INSTITUTIONNELLE



### Au plan juridique:

- Mise en place des bases du transport public moderne.
- Absence de texte à caractère général sur le transport urbain, mais plutôt existence de textes épars: Décret n°60-210 (1960) : SOTRA; Loi n°77-328 (1977) : OTU; Conventions État-SOTRA
- Régime de la licence de transport ou autorisation de transport



### Au plan institutionnel

- **Création des premières structures** : SOTRA (1960), Office des Transports Urbains (OTU) en 1977 (1ere Autorité organisatrice des transports dissoute dans les années 80.
- Une Direction des Transports Routiers logée au sein d'un Ministère: Ministère des Travaux publics
- Création d'un Ministère sectoriel en charge des transports et mise en place de la DGTTIC en 1998;
- Création de l'AGEROUTE en 1997 en charge des infrastructures routières et de transport



### Au plan opérationnel

- Exploitation des services conventionnés de transport public urbain par la SOTRA;
- Premières réflexions stratégiques sur le métro d'Abidjan
- SOTRA dominante en matière de transport public urbain (terrestre et lagunaire)
- Emergence du transport artisanat (urbain routier et lagunaire)



### Au plan Financier

- Financements publics: Subventions/Investissements État à SOTRA,
- Premiers financements extérieurs (Banque mondiale, coopérations)

## L'OFFRE DE TRANSPORT AU DEBUT DE L'INDEPENDANCE



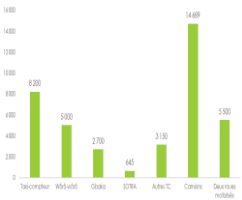
Fourgonnettes 1000 kg de marque Renault d'une capacité de 20 places appelés «gbakas», exploitées avant 1960 sur un trajet fixe sans horaires précis



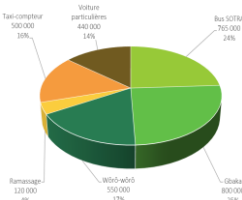
Autobus SAVIEM en 1961 pour assurer le service de la première ligne urbaine régulière d'Adjamé au Plateau



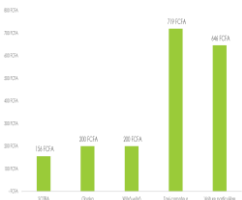
## Données sur la mobilité à Abidjan en 1998



Parc de véhicules en circulation à Abidjan estimé à **154 308 véhicules**

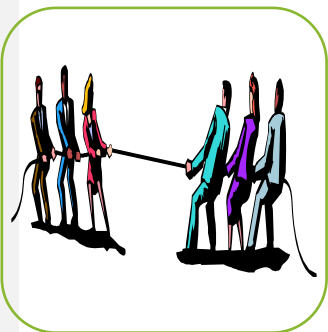


Part de marché des services de transport public assuré à **24% par la SOTRA, 25% par les gbakas** et **17% par les wôrô-wôrôs**

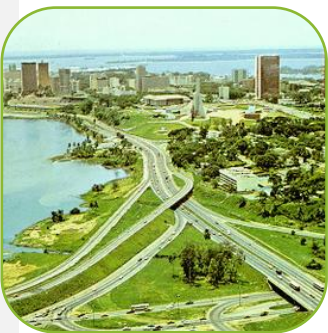


Coût unitaire moyen d'un déplacement à Abidjan de **156 FCFA pour la SOTRA, 200 FCFA pour les gbakas** et **wôrô-wôrôs**

## Deux principales faiblesses relevées par le diagnostic des transports urbains à Abidjan établi en 1998:



une fragmentation institutionnelle du fait de l'absence d'un cadre institutionnel et réglementaire adéquat (le secteur était administré par plusieurs structures aux intérêts parfois contradictoires)



la désorganisation du secteur, du fait d'un manque de normalisation et de régulation au sein du marché

## LA REFORME DES TRANSPORTS TERRESTRES



- Au plan juridique:**
- **Adoption de textes juridiques** : Ordonnance n°2000-67 (09/02/2000) : régime transports terrestres; Décret n°2000-101 (23/02/2000) : organisation TC urbains/interurbains; décret n°2000-99 du 23 février 2000: AGETU; textes sur le transfert des compétences aux collectivités territoriale; textes fiscaux en matière de transport. Régime de la licence de transport ou autorisation de transport



- Au plan institutionnel**
- **Création d'un PTU** regroupant, les communes qui composent le District d'Abidjan, ainsi que celles de Grand-Bassam, de Dabou et de Jacquerville ;
  - **Création de l'AGETU** en tant qu'AOTU dans son PTU, la Société Nationale des Transports Terrestres (SONATT), etc.
  - Reconnaissance du rôle du transport artisanal (gbaka, wôrô-wôrô): Emergence de Syndicats/associations artisanaux dans le secteur des transports;
  - Un seul opérateur conventionné pour le service public de transport Urbain: SOTRA



- Au plan opérationnel**
- Voirie urbaine Abidjan : 2 042 km (1 212 km bitumées);
  - Difficultés financières et opérationnelles de la SOTRA: ≈750 bus en service
  - Montée en puissance/Domination du transport artisanal ou informel: Gbakas (≈3 500 en 2008), Wôrô-wôrô (≈10 000 en 2009), Taxis-compteurs (≈5 000 en 2009)



- Au plan Financier**
- Financement public: Subventions/recapitalisations SOTRA par l'Etat;
  - Fiscalité du transport: taxe d'exploitation, redevances, patente, taxe de transport urbain, Taxes locales instituées par les collectivités territoriales;
  - Partenariats bailleurs (BM, BAD, JICA)

Conflit de compétences entre l'AGETU et Collectivités Territoriales du PTU dès 2005 portant sur:



Inscription au registre des transporteurs et délivrance des autorisations de transport



Partage des taxes et redevances collectées

## LA RÉFORME DU TRANSPORT INTERIEUR



### Au plan juridique:

- Adoption de plusieurs textes juridiques : Loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI), telle que modifiée par les ordonnances n°2018-09 du 10 janvier 2018, n°2019-99 du 30 janvier 2019 et 2023-718 du 13 septembre 2023s; Actualisation du Code de la Route; Textes sur les STI; Professionnalisation du transport, etc.:
- Textes déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'AMUGA (Décret n°2019-100 du 30 janvier 2019 ) et de l'ARTI (Décret n°2021-445 du 08 septembre 2021);
- Adoption du SDUGA 2015 et SDTGA pour l'Horizon 2030;
- Convention de concession pour le transport Lagunaire avec STL et CITRANS (2016);
- Levée de l'exclusivité de la SOTRA sur le transport lagunaire conventionné et entrée de 2 Opérateurs (STL et CITANS): 3 opérateurs conventionnés pour le service public de transport Urbain



### Au plan institutionnel

- Création des AOMU: l'AMUGA (2019), 1<sup>ère</sup> AOMU créée : planification, coordination, contractualisation, intégration multimodale des différents modes de transports urbains.
- Création de l'ARTI (2014 modifié en 2019) pour la régulation du transport intérieur sur l'ensemble du territoire national;
- Création de Centre de Gestion Intégrée et leur concession à QUIPUX
- Cohabitation avec plusieurs entités publiques ou parapublique: AGEROUTE : maîtrise d'ouvrage déléguée des infrastructures routières; BNETD : planification et études stratégiques (SDTGA, SDUGA); etc.
- SOTRA recapitalisée, opérateur structuré.
- Prédominance du transport artisanal: Gbakas, woro-woro, taxi compteurs, moto-taxi et VTC et reconnaissance des associations faitières du secteur des transports (artisanal et autres);

## LA RÉFORME DU TRANSPORT INTERIEUR



### Au plan opérationnel

- Parc automobile :  $\approx 1,2$  M de véhicules (dont  $>50\%$  de 2-roues).
- Déplacements :  $\approx 7$  M/jour en 2020.
- Infrastructures : Pont HKB (2014), échangeurs Akwaba, Riviera II, Solibra.
- Services de transport : SOTRA recapitalisée et renforcée (bus articulés, bateaux-bus). STL et CITRANS sur la lagune; Transport artisanal toujours dominant.
- Lancement du projet Métro Ligne 1 (2017) et études du BRT Yopougon–Bingerville.

### Au plan Financier

- Financements publics: subventions/recapitalisations SOTRA par l'Etat;
- Financements extérieurs majeurs : Banque mondiale. AFD, BAD, Swedlund, JICA, etc.
- Début de montages financiers innovants (PPP pour métro, BRT).
- Contribution fiscale accrue du secteur artisanal (taxes, redevances, impôts)



## Diagnostic établi en 2014

- évolution dans l'informel, le désordre, l'anarchie totale et la violence
- forte amplification du racket et de la corruption
- mauvais traitement et humiliation des usagers livrés à une cohorte d'agents indéclicats
- multitude de sociétés budgétivores et inefficaces
- délais importants de délivrance des documents de transport
- parc automobile vieillissant et polluant
- statistiques peu fiables
- manque de contrôle des activités par le Ministère des Transports
- concurrence déloyale entre opérateurs du secteur

## Principaux axes de la réforme

- révision des textes en vigueur dans le secteur portant notamment sur l'adoption de la LOTI
- création de l'ARTI
- disparition de l'AGETU et SONATT dont les attributions ont été reprises par l'ARTI et la DG TTC
- mise en place des CGI pour automatiser les opérations du secteur du transport routier
- non-renouvellement des conventions signées avec les opérateurs Starten Technologie et Interflex pour le traitement et de l'édition des documents de transport, dans des conditions jugées non satisfaisantes
- transformation du FDTR en EPIC
- instauration d'une politique efficace de sécurité routière

## Principes de création des AOMU

- Compétences en matière de mobilité et de transport exercées par les AOMU à l'intérieur du PTU
- Représentation de l'Etat et des Collectivités Territoriales dans les organes des AOMU
- Organisation de la mobilité urbaine entre AOMU et Collectivités Territoriales

## Création de l'AMUGA

- Assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport dans le PTU comprenant les territoires du District d'Abidjan et des Communes périphériques d'Alépé, d'Azaguié, de Dabou, de Grand-Bassam, de Bonoua et de Jacqueline

## Création de l'ARTI

- Assurer la régulation des activités du secteur du Transport intérieur pour le compte de l'Etat ainsi que d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de Transport intérieur, dans les ressorts territoriaux non couverts par les autorités organisatrices de la mobilité urbaine

## LA GOUVERNANCE INTÉGRÉE: ÈRE DE LA TRANSFORMATION ET DE L'INTÉGRATION

### Au plan juridique:

- **Renforcement du cadre juridique par l'actualisation des textes existants et l'adoption des nouveaux textes** : Ord. n°2023-960 modifiant la LOTI; Règlementation des VTC (décret n°2021-860 du 15 décembre 2021; Traitement des infractions détectées par le STI (Décret n°2021-444 du 08 septembre 2021; Electromobilité (Décret n°2024-326 du 22 mai 2024 )portant promotion de l'usage des moyens de transport électriques en Côte d'Ivoire et des infrastructures de recharge en Côte d'Ivoire; modification du Code de la Route par la loi n°2021-413 du 13 août 2021 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de circulation; Ordonnance n°2021-432 du 08 septembre 2021 relative aux règles applicable en matière de transport intelligent.
- **Signature de Plusieurs Contrats ou convention de financement et d'exploitation de projets** : Métro L1, PTD, BRT Est-Ouest dans le cadre du PMUA, AIM, BRT Zoo, etc.;
- **Avenant n°2 à la convention de concession de la SOTRA**: levée de l'exclusivité de la SOTRA sur le transport terrestre et lagunaire, extension du périmètre d'exploitation aux villes de l'intérieur du pays, actualisation du cadre de contrôle et de suivi de la concession

### Au plan institutionnel

- AMUGA : montée en puissance (Planification, contractualisation, billettique intégrée, gestion PEM).
- Mise en place de cellules de pilotage spécifiques des projets : UCP PMUA pour le BRT Est-Ouest, UGP PTD pour le BRT sur le Bvd Latrille, UGP Métro pour le L1 Metro; UGP-AIM pour le projet AIM
- Coordination élargie avec les entités publiques de la maîtrise d'ouvrage des projets en qualité d'AMO: AGEROUTE, BNETD, etc.
- Partenariats et coordination renforcés et élargis avec Collectivités Territoriales, les entités publiques de la maîtrise d'ouvrage des projets en qualité d'AMO (AGEROUTE, BNETD, etc., ) et les opérateurs privés.
- Création de Centre de Gestion Intégrée et leur concession à QUIPUX
- SOTRA recapitalisée et formalisation/régularisation de l'extension du périmètre d'exploitation aux villes de l'intérieur du pays;
- Prédominance et début de structuration du transport artisanal: Gbakas, woro-woro, taxi compteurs, moto-taxi et VTC et reconnaissance des associations faitières du secteur des transports (artisanal et autres);

## LA GOUVERNANCE INTÉGRÉE: ÈRE DE LA TRANSFORMATION ET DE L'INTÉGRATION

### Au plan opérationnel

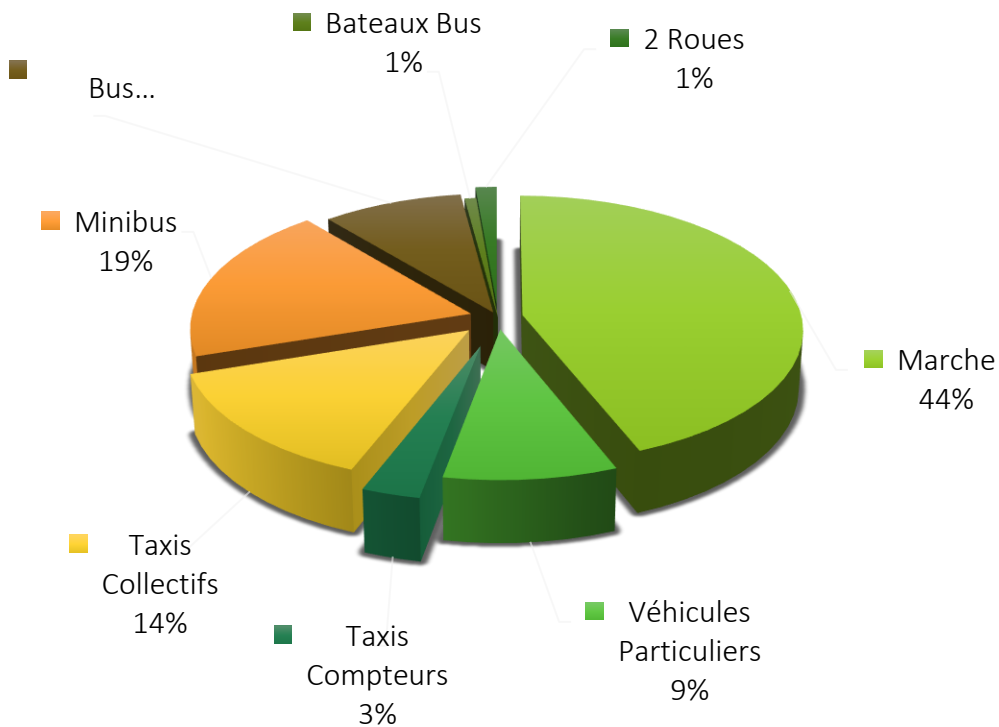
- **Infrastructures routières réalisées** : Plusieurs échangeurs de Cocody, Treichville, Koumassi, Port-Bouët,; Des Flyovers à Faya, Riviera-Palmeraie, etc., Réalisation du 4ème et 5ème Ponts, construction de la voie de contournement d'Abidjan Y4, etc, Réhabilitation et construction de voirie urbaine et péri-urbaines dans plusieurs communes du Grand Abidjan
- **Démarrage de plusieurs projets de services de transport** :Métro Ligne 1; Travaux du BRT Yopougon–Bingerville; Renforcement du transport lagunaire; Expérimentation de la mobilité électrique (bus et taxis).; Lancement des travaux du projet AIM (construction PEM et Points d'arrêt dans le GA)
- **Plusieurs études de projets de services de transports en cours de conception, réalisation et/ou d'achèvement**
- **Renforcement de la flotte d'autobus de la SOTRA** par l'Etat
- **Démarrage de la professionnalisation du transport artisanal** (Formation au CAGR/ACP, renouvellement du parc, etc.)
- **Elaboration d'une stratégie de développement du Transport lagunaire** en cours d'adaption

### Au plan Financier

- Financements Publics: Subventions/recapitalisations SOTRA par l'Etat;
- Financements extérieurs majeurs : Banque mondiale. AFD, BAD, Swedlund, JICA, etc.
- Début de montages financiers innovants (PPP pour métro, BRT).
- Contribution fiscale accrue du secteur artisanal (taxes, redevances, impôts)



- ❖ Sur plus de 15 millions de déplacements quotidiens, **la marche** permet d'assurer plus de **43% des déplacements**



- ❖ **77 % des déplacements motorisés** sont assurés par **les transports collectifs** qui représentent 19,25% du trafic de véhicules routiers dans le Grand Abidjan

- Des efforts importants de l'Etat en cours avec plus de 1500 autobus pour la SOTRA à Abidjan
- **Plus de 75% des parts de marché des transports collectifs sont détenus par le secteur artisanal constitué de :**



**Minibus (gbakas) avec un** parc est d'environ 8 000 véhicules dont l'âge moyen est estimé à 23 ans

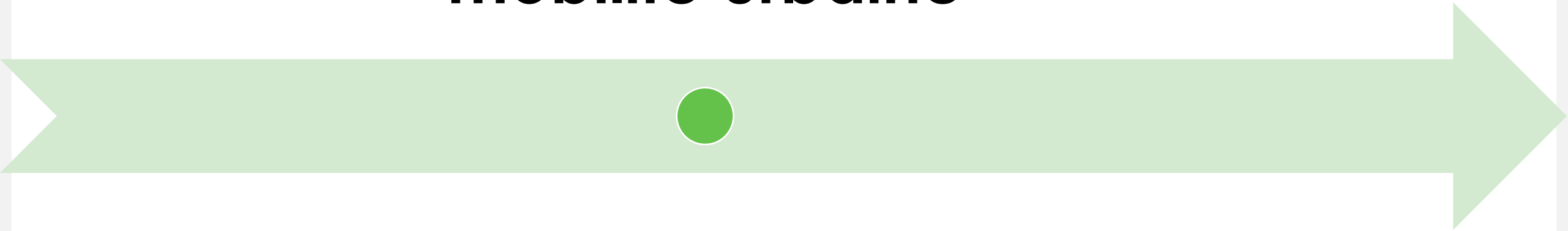


**Taxis collectifs communaux et intercommunaux (wôrô-wôrôs) avec un** parc d'environ 17 000 véhicules dont l'âge moyen est compris entre 22 ans et 26 ans en fonction du type de véhicule



**Navette fluviale artisanale (pinasses) assure plus de 40% des déplacements sur la lagune avec des embarcation** en de 100 à 130 places

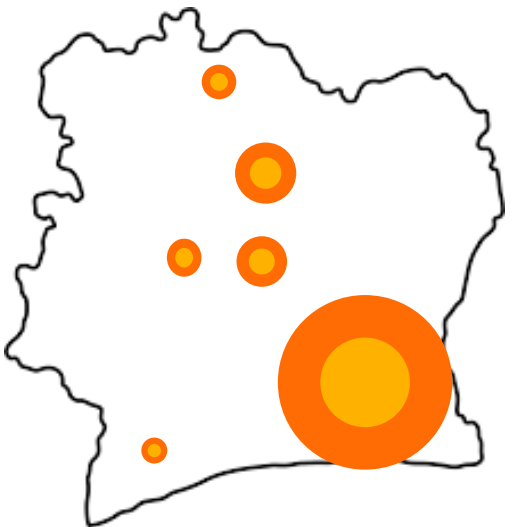
## 2. Vision pour le développement de la mobilité urbaine





## L'urbanisation galopante et le poids économique du Grand Abidjan, conjuguée à une forte croissance de la population, induisent un important besoin de mobilité des biens et des personnes

### Le Grand Abidjan en chiffres...



Abrite **42%** de la population urbaine du pays, soit **6,8 millions d'habitants** en 2021 et une perspective d'environ 8,7 millions en 2030 et plus de 11 millions en 2040



Contribue à environ **60% au PIB national**

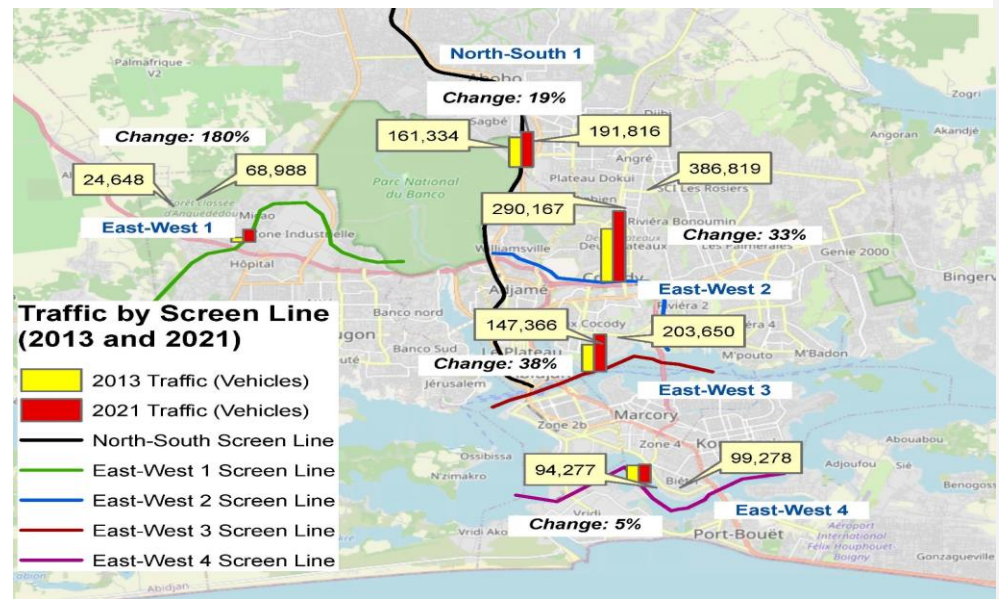


**80% de l'emploi formel, 90% des entreprises formelles** et plus de 80% du parc de véhicules roulant en Côte d'Ivoire.

- Population en 2030
- Population en 2015

**Cette croissance démographique et ce développement économique sont accompagnés d'un étalement urbain des besoins de mobilité de plus en plus importants**

### Forte croissance de la demande de déplacements ....



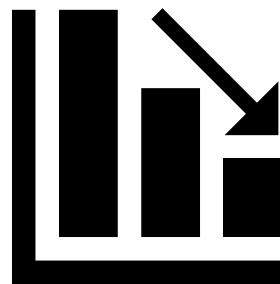
Le trafic routier s'est accru de **plus de 30% de 2013 à 2021 dans le Grand Abidjan**, soit environ **+08 points par rapport aux prévisions du SDUGA en 2014**.

Cette croissance est plus importante sur le corridor Est-Ouest (Dabou – Yopougon – Adjamé et Adjamé - Bingerville) avec environ **400 000 véhicules par jour**.



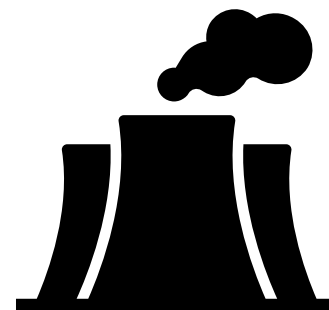
## Poids élevé des déplacements dans le budget des ménages

- Le transport représente :
- la troisième dépense la plus importante des ménages d'Abidjan
  - 30% du budget global** des ménages les plus pauvres.



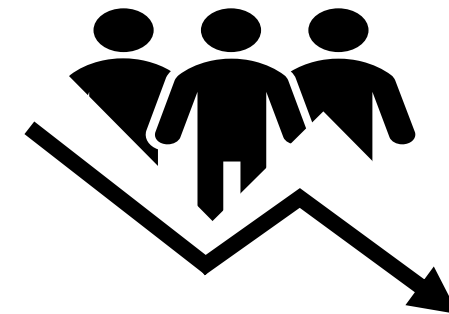
## Pertes socio-économiques importantes liées aux embouteillages

Les pertes socio-économiques induites par les embouteillages représentent environ **5% du PIB**  
 Chaque usager passe en moyen plus de 3 heures/jour dans les déplacements



## Emissions importantes des gaz à effet de serre (GES) et de polluants locaux

- Les GES des transports représentent la 3<sup>ème</sup> poste d'émission pour la Côte d'Ivoire
- Les polluants locaux (PM 10, PM 2,5, etc.) sont plus de deux fois supérieurs au seuil recommandé par l'OMS



## Impact négatif sur la productivité des entreprises installées à Abidjan

Environ **57% des entreprises d'Abidjan** considèrent que le transport représente un obstacle "majeur" ou "très sévère" à leurs activités. Cette situation est plus aggravée dans la zone portuaire

### **NB :**

- Un système de transport peut être considéré comme abordable lorsqu'il n'absorbe pas plus de 10% du budget des ménages**
- Toute amélioration de 20% du temps de déplacements permettra de gagner un point du PIB**



Mise en œuvre d'un plan d'action  
articulé autour des orientations du  
Gouvernement traduites dans deux  
documents de planification:



PND 2021-2025  
SDUGA 2030

## Une évolution en marche, initiée par de grands projets et encadrée par la mise en place de l'AMUGA



1

### Développement d'un système multimodal intégré des transports publics (SMIT), à travers :

- Le mise en place des transports publics de masse (Ligne 1 du Métro d'Abidjan – BRT sur le corridor Est-Ouest)
- Le renforcement des lignes d'autobus et de bateaux-bus
- La professionnalisation du secteur artisanal et le déploiement des minibus (gbakas) et taxis collectifs (wôrô-wôrôs) sur les réseaux secondaires, tertiaire et périurbain
- L'intégration physique, tarifaire et des systèmes d'information voyageurs des transports publics

2

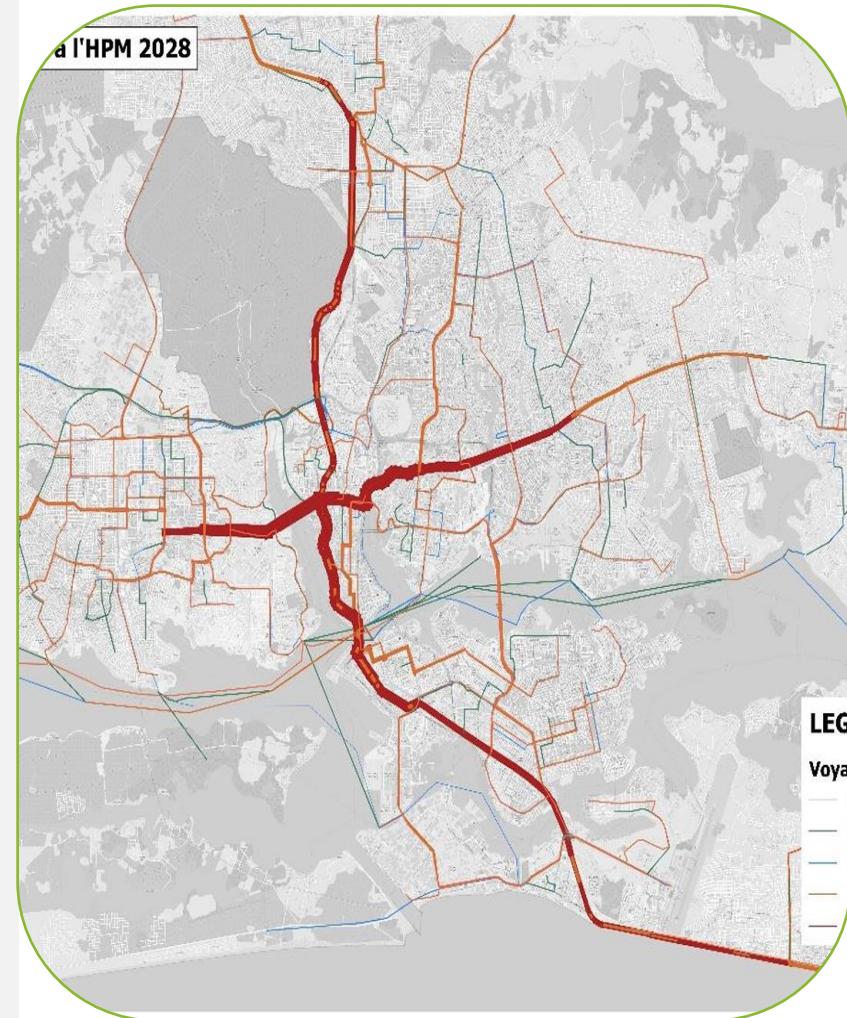
**Développement des modes actifs (marche et vélo)** dans les meilleures conditions de sécurité et en complémentarité avec les transports publics

3

**Transition Energétique et Mobilité verte** avec la production de biocarburants et l'usage de l'énergie électrique dans les transports urbains à Abidjan.



Le SMIT est constitué d'un réseau de transports collectifs restructuré permettant d'assurer près de 7 millions de déplacements par jour à l'horizon 2030



**Composante 1:** un réseau armature constitué de la ligne 1 du Métro d'Abidjan et de la ligne de BRT sur le corridor Yopougon – Bingerville passant par le 4<sup>e</sup> pont devant chacune satisfaire une demande estimée à plus de 10 000 voyageurs par heure

**Composante 2:** un réseau principal constitué d'une vingtaine de lignes dont 12 lignes de bus en sites propres (BRT d'une longueur de 144 km) ainsi que des lignes de bateaux-bus, exploité par des bus articulés de plus de 150 places et des bus de 80 places

**Composante 3:** un réseau secondaire constitué d'une quarantaine de lignes exploitées par des bus, bateaux-bus et minibus, qui complète le réseau principal dans les différents communes et secteurs d'Abidjan

**Composante 4:** un réseau tertiaire ou local constitué de lignes exploitées par les minibus (gbakas) et taxis collectifs (wôrô-wôrôs), en fonction de la demande et de l'état des voiries. Ces lignes internes aux communes, sur les premiers et derniers kilomètres, desservent les différents quartiers d'Abidjan

**Composante 5:** un réseau périurbain liant les villes et villages avoisinants aux extrémités du réseau armature ou principal, exploité principalement par les minibus (gbakas). Des lignes lagunaires viendront en complément sur certains segments périurbains notamment pour desservir Songon

## MISSIONS ET ORGANISATION DE L'AMUGA

### Rôle de l'AMUGA en tant qu'acteur majeur

- Pour assurer une **gouvernance efficace** de la mobilité, l'Etat a créé en 2019, l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA). L'AMUGA est investie d'une mission transversale de conception, d'organisation, de coordination et de suivi du système de transport urbain du Grand Abidjan

#### Autorité organisatrice :

Elle détermine les conditions de l'offre de transport et les exigences de qualité



#### Coordonnatrice des investissements et des flux :

Elle garantit la cohérence entre les investissements publics (infrastructures et matériels roulants), la demande de mobilité et l'offre des opérateurs.



#### Autorité de tutelle technique :

Elle assure le suivi et l'évaluation des performances des opérateurs conventionnés (SOTRA, STL, CITRANS, futurs opérateurs BRT et L1MA) et des opérateurs artisanaux (gbakas, wôrô-wôrôs, taxis compteurs).



#### Autorité de Régulation et de contrôle :

L'AMUGA définit le cadre normatif, délivre les autorisations d'exploiter et contrôle l'application des règles dans le périmètre de transport urbain du Grand Abidjan

## MISSIONS ET ORGANISATION DE L'AMUGA

**Gouvernance institutionnelle de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan** prend en compte *l'organisation du transport urbain, la circulation des personnes et des marchandises, les infrastructures et équipements nécessaires au transport, les moyens de transport ainsi que les services liés au transport et aux déplacements*



### ORGANES DE L'AMUGA



#### Conseil Stratégique

**Organe décisionnel** comprenant  
**9 représentants de l'Etat** et  
**7 Collectivités Territoriales** en charge  
*des orientations stratégiques*



#### Direction Générale

**Organe opérationnel** en  
*charge de la mise en œuvre  
des orientations stratégiques  
du Conseil Stratégique*

## ENTITES CREEES PAR LE CONSEIL STRATEGIQUE

### Commissions Consultatives Permanententes (CCP)

- CCP1: **Offre de transport et qualité de service**
- CCP2: **Aménagement Urbain et Infrastructures de Transport**
- CCP3: **Mobilité durable**
- CCP4: **Technologie de l'Information et de la Communication (TIC)**

### Comités spécialisés

- Comité d'Audit de Gestion des Risques et des Finances (**CAGRF**)
- Comité des Affaires Juridiques et Règlementaires (**CAJR**)
- Comité des Etudes (**CE**)
- Comité des Projets (**CP**)

# 3. Défis et Perspectives de développement de la mobilité urbaine



## RÉSEAU GLOBAL DES TRANSPORTS DE MASSE DU GRAND ABIDJAN

Mise en œuvre du  
PMUS 2040

un système plus performant et accessible dans lequel **la part de marché des transports collectifs conventionnés devrait passer de moins de 22% aujourd'hui à plus de 60%**

faire passer **la vitesse moyenne de circulation** sur le réseau routier de **6,5 km/h à 11 km/h avec le SDUGA 2030** et à **20 km/h en sur le réseau routier du Grand Abidjan avec le SDUGA 2040**

PMUS 2040 élaborée avec l'appui de la JICA dans le cadre de l'actualisation du SDUGA 2040, avec 4 principales composantes:

- élaboration d'un plan de mobilité urbaine soutenable à l'horizon 2040
- actualisation à l'horizon 2040 du Modèle Multimodal du Grand Abidjan (MMGA)
- actualisation à l'horizon 2040 des projets prioritaires d'infrastructures et services de transport
- réalisation d'un projet pilote d'intégration des NTIC dans la mobilité urbaine

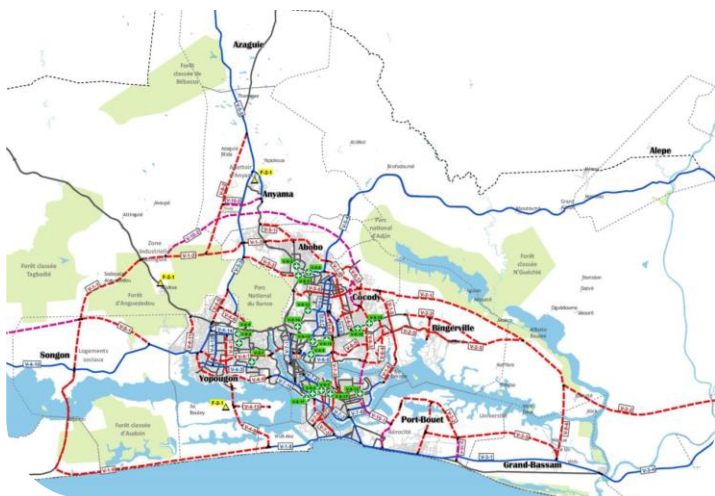
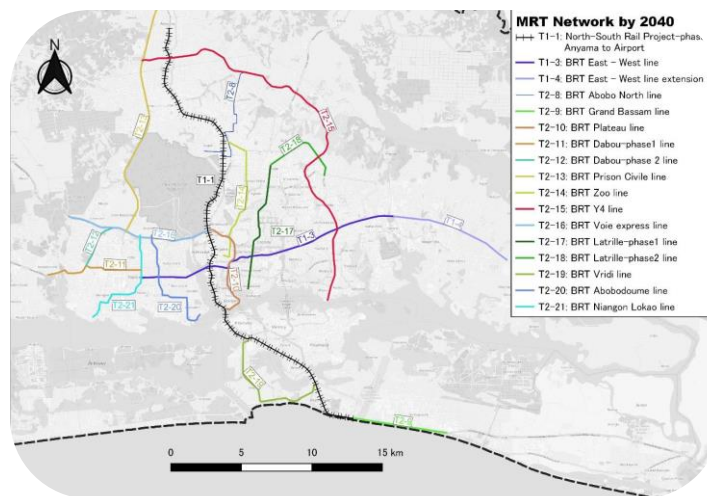
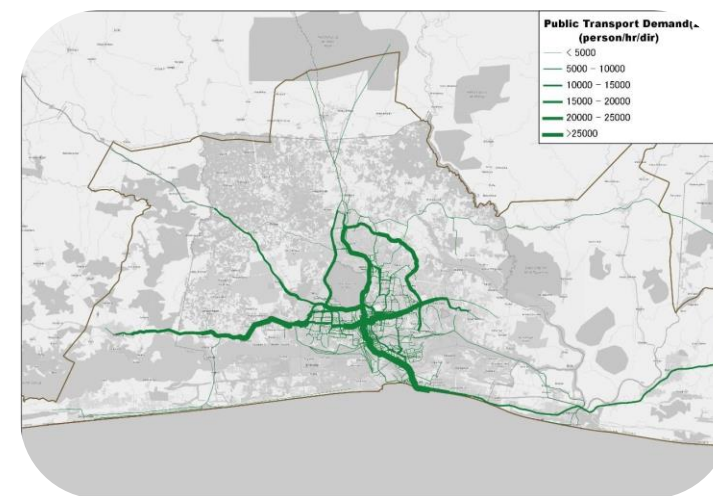


Schéma Directeur  
Routier à l'horizon 2040



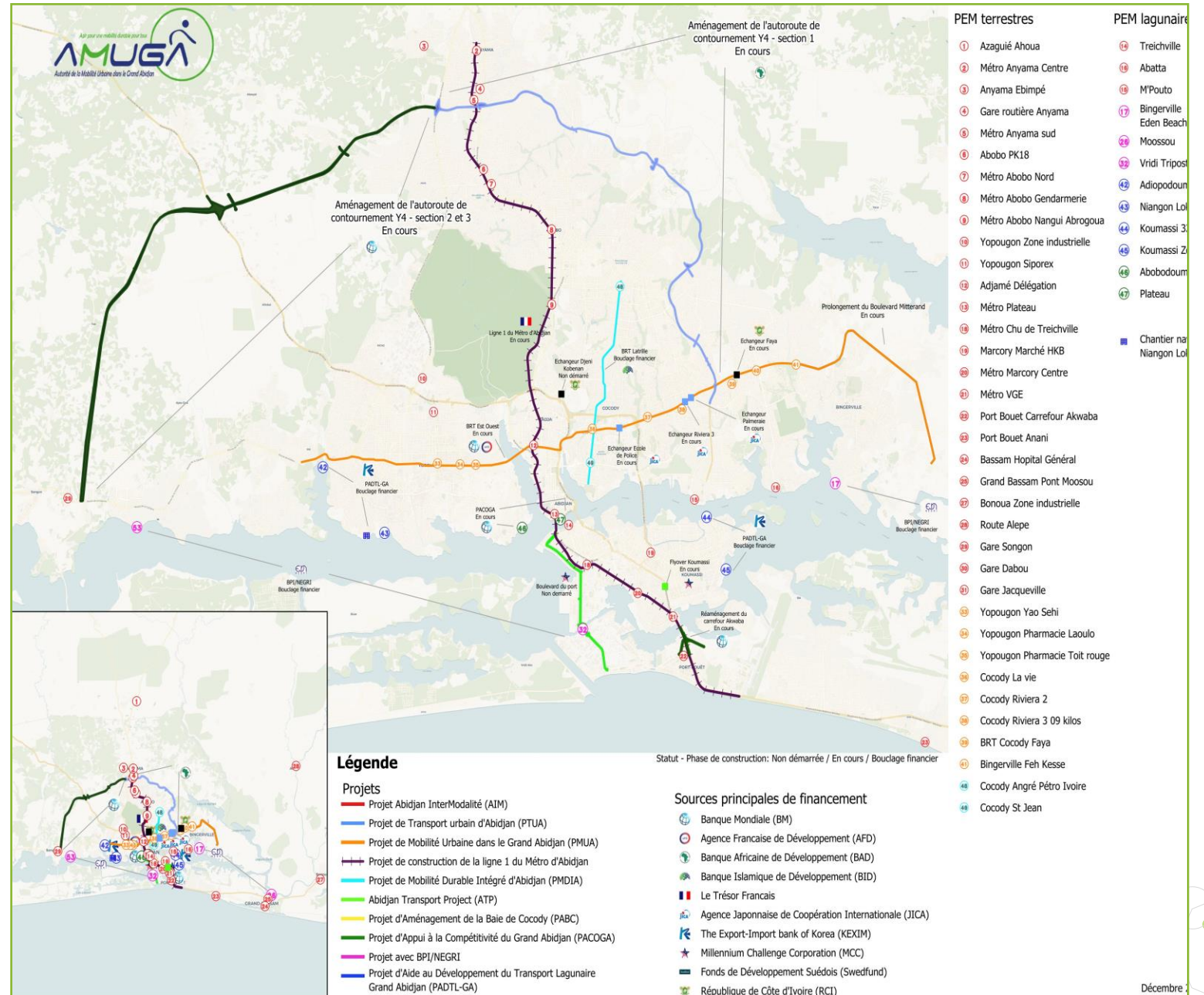
Demande en transport  
public à l'horizon 2040



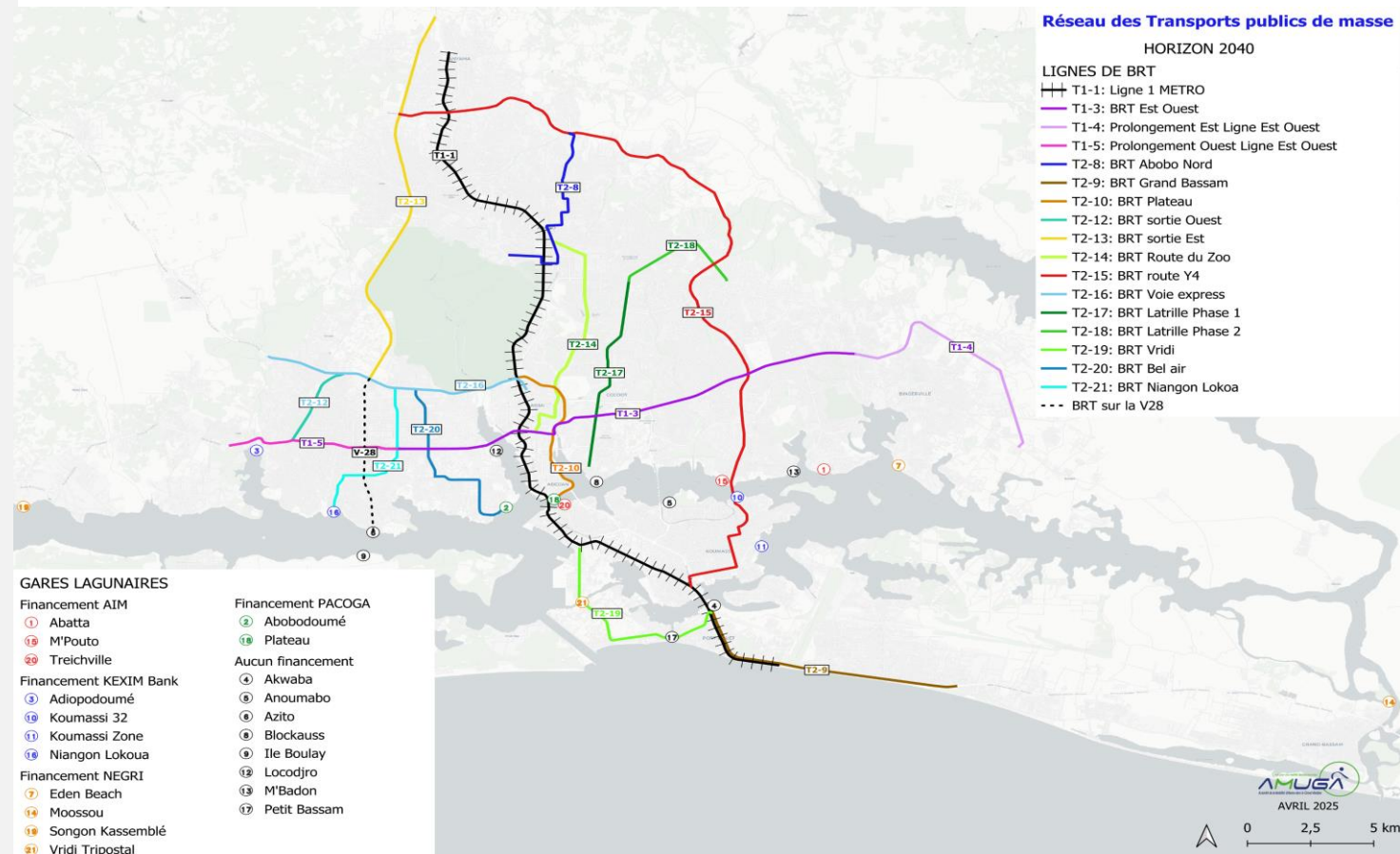
Réseau de transport de  
masse à l'horizon 2040



## Les projets de mobilité en cours dans le Grand Abidjan



## RÉSEAU GLOBAL DES TRANSPORTS DE MASSE DU GRAND ABIDJAN



### Réseau global des transports de masse à l'horizon 2040 :

- La ligne 1 du metro d'Abidjan d'environ **37 km** qui permettra de transporter plus de **500 000 voyageurs par jour**
- **164,5 km de** BRT dont 30 km en cours de construction, respectivement 10 km sur le boulevard Latrille et 20 km sur l'axe Yopougon – Bingerville. Le réseau global de BRT permettra de transporter plus de **3 000 000 voyageurs par jour**

## Lignes du réseau armature

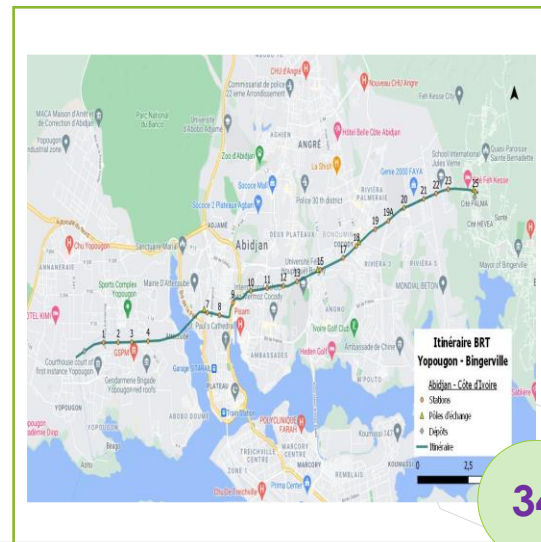


### ligne L1MA d'un linéaire de 37 km avec 18 stations sur l'axe Nord-Sud:

- plus de 500 000 passagers par jour, au moins un train toutes les 10 mn en pointe
- une vitesse commerciale de 40 km/h, une vitesse max en opération de 80 km/h, un service de 5h00 à 23h00
- un trafic annuel estimé à 223 millions de voyageurs 5 ans après la mise en service
- un intervalle minimal de 100 secondes entre rames à terme
- un prix moyen du ticket de 500 FCFA zonal (hypothèse retenue pour les études et les dimensionnements)

### ligne de BRT d'un linéaire de 20 km avec 21 stations entre Yopougon et Bingerville dont 4 stations en hauteur, 1 station sur une rampe et 16 stations au sol:

- déplacement de plus de 500 000 voyageurs par jour à sa mise en service
- trajet entre Yopougon et Bingerville **en 45 minutes**

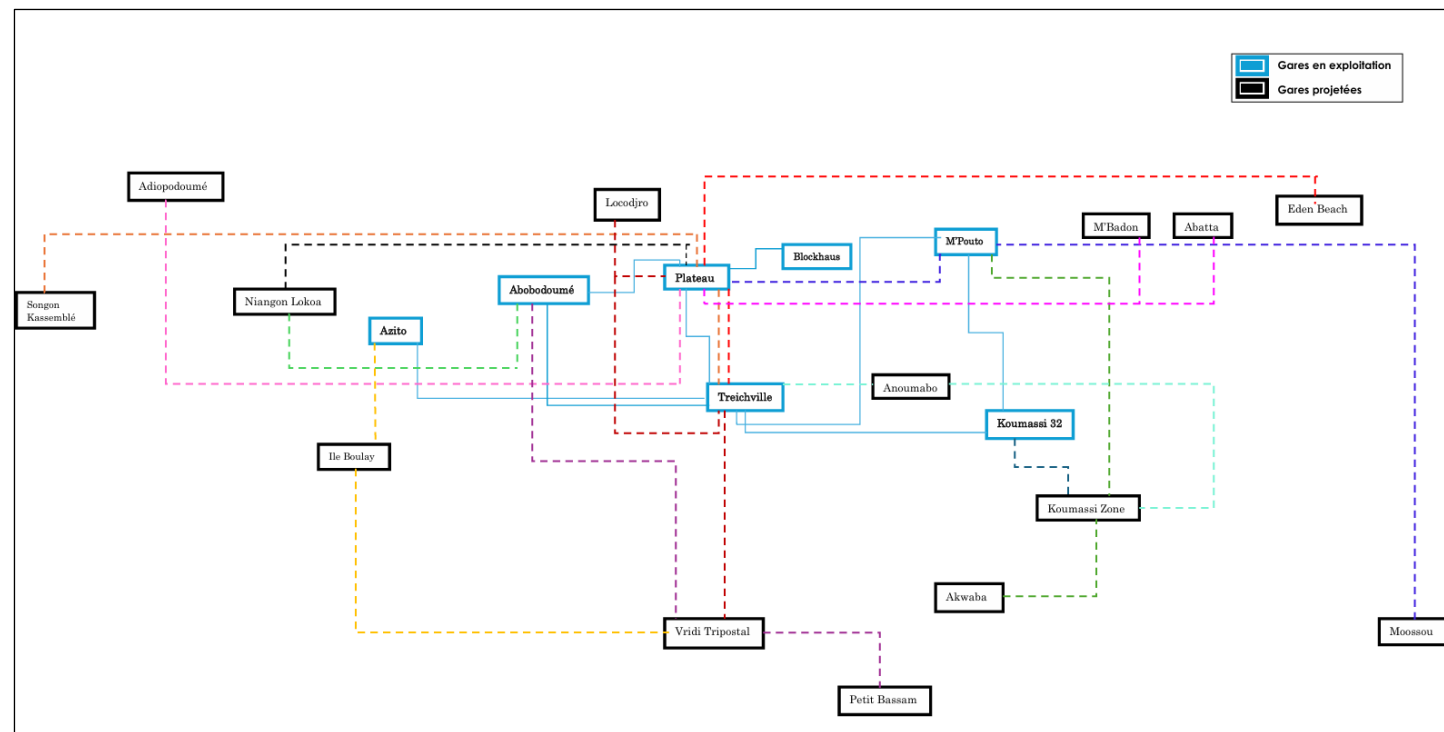




## Projet de développement du Transport lagunaire dans le Grand Abidjan

La stratégie proposée dont l'objectif est de porter **à l'horizon 2030, le trafic journalier à environ 530 000 voyageurs** par voie lagunaire contre environ **120 000 voyageurs aujourd'hui**, s'articule autour des cinq (5) axes stratégiques ci-après :

- **Axe stratégique 1** : Développement des infrastructures de transport lagunaire dans le Grand Abidjan ;
- **Axe stratégique 2** : Sureté et sécurité de la navigation sur le plan d'eau lagunaire dans le Grand Abidjan ;
- **Axe stratégique 3** : Accroissement et modernisation de la flotte de bateaux ;
- **Axe stratégique 4** : Professionnalisation du secteur artisanal du transport lagunaire dans le Grand Abidjan ;
- **Axe stratégique 5** : Amélioration du cadre d'exploitation pour les Opérateurs conventionnés du transport lagunaire dans le Grand Abidjan.



**La mise en œuvre des cinq axes stratégiques permettra de rendre opérationnel le plan d'exploitation du transport lagunaire, pour la desserte de 21 gares lagunaires, en complément des autres lignes terrestres du SMIT, à travers une vingtaine de lignes lagunaires, à l'horizon 2030.**



## Projet de Développement du Transport lagunaire dans le Grand Abidjan

### Impacts socio-économiques du développement du transport lagunaire

- La mise en œuvre du plan de développement du transport lagunaire permettra :
- des gains d'environ 49 000 heures de déplacements par jour à l'échelle de la population du Grand Abidjan ;
  - Une réduction de plus de 18 000 véhicules dans le trafic journalier dans le Grand Abidjan ;
  - Une réduction des émissions des gaz à effet de serre et des polluants locaux liés au secteur des transports ;
  - Une meilleure gestion du stationnement dans la commune du Plateau, par l'usage des parkings relais à partir des communes d'habitation (notamment Cocody – Bingerville – Yopougon – Songon)

**Le Taux de Rentabilité économique du projet de développement du transport lagunaire est de l'ordre de 15%.**



## Projets en cours de mise en œuvre ou de préparation

- **Ligne 1 du Métro d'Abidjan (L1MA)**
- **Projet de Mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA)** : construction de la ligne de BRT entre Yopougon et Bingerville, co-financé par la Banque Mondiale et l'AFD
- **Projet Abidjan Inter-Modalité (AIM)**, construction de 32 PEM et 180 points d'arrêts, financé par l'AFD
- **Projet d'Intégration Port-Ville (PACOGA)**, réhabilitation et construction des gares lagunaires du Plateau et d'Abobodoumé, financé par la Banque Mondiale
- **Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA)**, installation de 89 carrefours intelligents commandables à distance et de système de gestion du trafic (Cameras et PMV), financé par la BAD
- **Projet d'Appui au Développement du Transport Lagunaire du Grand Abidjan (PADTL-GA)**, réhabilitation et construction des gares lagunaire de Koumassi Zone, Koumassi 32, Niangon Lokoua et Adiopodoumé, d'un chantier naval à Niangon Lokoua et acquisition de 20 bateaux, financé par KEXIM Bank.
- **Projet de construction de quatre (4) gares lagunaires avec NEGRI/BPI**, construction des gares lagunaires de Bingerville, Moossou, Vridi et Songon, financé par la BPI
- **Projet de Mobilité de Développement Intégré d'Abidjan (PMDIA)**, construction d'une ligne de BRT d'environ 10 km sur le boulevard Latrille, financé par la BID .



## Réseau global des Transports de masse (BRT)

N°	Nom des différentes section Ligne de BRT	Codification (SDUGA - 2040)	Linéaire du BRT (en Kilomètres)	Trafic de la ligne du BRT 2030		Etat d'avancement	Financement (en millions d'euros)	Observations
				Trafic Moyen Journalier	PPHPD			
1	BRT Yopougon Bingerville (Corridor Est-Ouest)	T1-3	20 km	voir PMUA	voir PMUA	En cours de Construction	voir PMUA	mise en service 2028
2	Prolongement du BRT Est-Ouest vers Bingerville	T1-4	-			Identification en cours	-	A intégrer au SDUGA
3	Prolongement du BRT Est-Ouest vers Songon	T1-5	7 km	131 591	5 065	Intégration SDUGA	110 442 073	Financement recherché pour études et travaux
4	BRT sur le Boulevard Latrille (Phase 1)	T2-17	10 km	174 306	10 290	Bouclage financier	voir PMDIA	Mise en service 2030
5	BRT sur le Boulevard Latrille (Phase 2)	T2-18	3,7 km	96 344	3 900	Financement pour les études	59 200 000	Financement recherché pour Travaux
6	BRT sur la route du Zoo (y compris 30 bus articulés GNC et 56 bus standards GNC)	T2-14	11,6 km	251 815	9 549	Etudes en cours (APS/modèle financier)	244 549 923	Financement recherché pour Travaux
7	BRT sur le Boulevard Principal de Yopougon	T2-21	8,7 km	70 778	2 853	Etudes en cours (APS/APD)	238 926 829	Financement recherché pour Travaux
8	BRT sur la voie de la Y4	T2-15	31 km	41 933	8 357	Etudes (APS) réalisées sur 26 km	447 023 874	Financement recherché pour Travaux
9	BRT sur la route de Bassam	T2-09	12 km	119 143	4 580	Etudes en cours (APS/modèle financier)	168 731 707	Financement recherché pour Travaux
10	BRT sur le boulevard de Bel Air	T2-20	9 km	128 889	4 455	Intégration SDUGA	130 385 671	Financement recherché pour études et travaux
11	BRT sur le boulevard du Vridi	T2-19	9 km	151 722	5 335	Intégration SDUGA	142 655 488	Financement recherché pour études et travaux
12	BRT sur la sortie est (Route du PPA)	T2-13	13,7 km	65 644	2 073	Intégration SDUGA	200 141 725	Financement recherché pour études et travaux
13	BRT sur le boulevard Lagunaire	T2-10	8 km	19 856	1 195	Intégration SDUGA	122 714 939	Financement recherché pour études et travaux
14	BRT Abobo Nord	T2-08	9,5 km	51 344	1 805	Intégration SDUGA	131 917 683	Financement recherché pour études et travaux
15	BRT sur la voie Express de Yopougon	T2-16	10,5 km	60 133	2 014	Intégration SDUGA	153 393 293	Financement recherché pour études et travaux
16	BRT connexion boulevard Express et Prolongement Est-Ouest vers Songon	T2-12	4 km	44 789	2 093	Intégration SDUGA	51 847 561	Financement recherché pour études et travaux
<b>TOTAL DES BRT DANS LE GRAND ABIDJAN</b>			<b>164,5 km</b>	-	-	-	<b>2 201 930 766</b>	<b>Financement recherché</b>

Un montant total de **2,2 milliards d'euros**, soit **1 444 466 582 496 francs CFA** est nécessaire pour bâtir l'ensemble du réseau de BRT du Grand Abidjan

## Impact de la mise en œuvre du SMIT dans le Grand Abidjan

### Réduction des émissions des gaz à effet de serre de 40%

Sans tenir compte de l'effet lié à l'usage de sources d'énergie plus propres et à la promotion des modes doux.

Il s'agit également d'une amélioration de la santé des populations avec la réduction des Énergétique émissions de polluants locaux, facteurs de maladies cardiovasculaires

### Amélioration de la productivité des entreprises et de la qualité de vie des populations

La réduction du temps de déplacement **d'environ 40%**, représente plus de temps de productivité pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et pour les déplacements de marchandises vers le Port et les zones industrielles.

Cela permet également de passer plus de temps en famille et pour les loisirs.

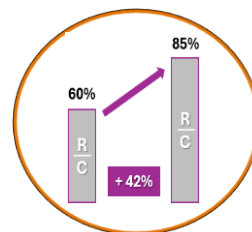


SMIT

### Gain sur le PIB d'environ 2 points

L'amélioration du système permet de réduire les pertes liées à la mobilité de 5% à 3% du PIB.

Cela n'intègre pas l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des populations



### Amélioration de la performance du réseau

Croissance du trafic de 800 000 voyageurs par jour à 6,3 millions de voyageurs par jour en TC Conventionnés

Taux de couverture des coûts par les recettes tarifaires passant de **60% aujourd'hui à plus de 85%**.

### Amélioration de la qualité de service et réduction des temps de déplacements moyen

Passant de **3 heures à environ une (1) heure 48 minutes** par jour par voyageurs.

Il s'agit également d'une meilleure planification des déplacements avec des transports publics réguliers, abordables, intégrés et dont on maîtrise le temps de déplacements.





***Merci / Thank  
You / Akpé***

