

*Amélioration de l'attractivité des systèmes de transport public urbain Expérience de la Sotra d'Abidjan

Vincent Yai

Société des Transports Abidjanais, Direction des Opérations

Abidjan, Côte d'Ivoire

ABSTRACT: : The collective transports of the town of Abidjan, generates daily 4 million travelers among which the ¼ is taken in charge by the "Société des transports Abidjanais" (Sotra), the only one conventional urban carrier, which services stagnate despite the increasing demand of transport. The lack of buses, has led to the increase of the number of personal vehicles, and the multiplication of small operators increasing thus the mobility difficulties of Abidjan citizens and with consequence the saturation of the main roads. To improve the speed of its services, Sotra has created and developed along with its regular transport activities, a boat service and an attractive "Express" service of buses which purpose is to discourage the use of personal vehicles to reach the centre of town. This experience started in 1980 with an extension in 1999 for the lagoon service, and 2001 for the express service, is today a commercial success and has allowed Sotra to increase its traffic of travellers of about 20%. In the frame of the extension of boat service, Sotra will build 04 boats every year with a capacity of 150 places each. The first of this serial has been inaugurated the 25 of June 2003.

The speedy means of transport will be completed gradually by a rail transport system connected with the boat and bus services, and will directly serve the remote quarters of northern Abidjan. The sustainability of the attract of such a multi modal transportation system, will need the implementation, by the authorities, of a public transport priority policy in Abidjan

RÉSUMÉ : Les transports publics de la ville d'Abidjan accueillent quotidiennement 4 millions d'usagers parmi lesquels ¼ est pris en charge par la "Société des transports Abidjanais" (Sotra), le seul transporteur urbain conventionnel, dont les services stagnent malgré la demande croissante de transport. Le manque de bus a conduit à l'augmentation du nombre de véhicules personnels et à la multiplication de petits opérateurs augmentant ainsi les difficultés de mobilité des citoyens d'Abidjan et en conséquence la saturation des routes principales. Pour améliorer la rapidité de ses services, la Sotra a créé et a développé en parallèle à ses activités régulières de transport, un service de bateau et un attrayant service de bus « Rapide » dont le but est de décourager l'utilisation de véhicules personnels pour atteindre le centre-ville. Cette expérience, commencée en 1980, qui s'est étendue en 1999 au service de la lagune et en 2001 au service rapide, connaît aujourd'hui un succès commercial et a permis à la Sotra d'augmenter son trafic d'usagers d'environ 20 %. Dans le cadre de l'extension du service par bateau, la Sotra construira chaque année 4 bateaux ayant une capacité de 150 places chacun. Le premier de cette série a été inauguré le 25 juin 2003.

Les moyens rapides de transport seront achevés progressivement par un système de transport ferroviaire lié aux services de bateau et d'autobus et desserviront directement les quartiers éloignés du nord d'Abidjan. Le caractère durable de l'attrait d'un tel système de transport multi-modal, nécessitera la mise en oeuvre, par les autorités, d'une politique prioritaire de transport public à Abidjan.

INTRODUCTION

La croissance urbaine est un phénomène mondial qui rend de plus en plus complexe la satisfaction des besoins de déplacement des citoyens. L'explosion démographique très forte en milieu urbain, risque si l'on n'y prend garde, de constituer une menace sérieuse pour le développement durable des villes, particulièrement des grandes métropoles des pays en

développement, où l'effet conjugué de l'accroissement du parc automobile et de la faible capacité d'absorption de la voirie sur les axes principaux, entraîne de longs embouteillages de véhicules, aux heures de pointes.

La Société des Transports Abidjanais (Sotra), unique entreprise publique de transport en commun en Côte d'Ivoire, qui assurait jusqu'en 1988 un déplacement motorisé sur deux à Abidjan, n'assure plus qu'un déplacement motorisé sur quatre, du fait de la libéralisation des importations de véhicules us-

agés intervenue le 03 janvier 1996. La Sotra, confrontée à des difficultés de congestion de voirie, et à la baisse de la fréquentation de ses lignes d'autobus a arrêté, en accord avec le Gouvernement ivoirien, les mesures suivantes, avec comme objectif, l'amélioration de l'attractivité des services de transport public :

a)-Le développement de l'activité bateaux-bus par l'exploitation rationnelle du plan d'eau lagunaire.

b)-La promotion d'un service express d'autobus dont l'objectif est de dissuader l'usage de la voiture particulière pour l'accès au centre ville. Parallèlement à la mise en œuvre de ces mesures, le Gouvernement a lancé l'étude de la création d'un service de train urbain de voyageurs, qui utiliserait l'infrastructure ferroviaire existante et dont la mise en service est prévue pour l'année 2005.

1 - PRESENTATION DE L'AGGLOMERATION D'ABIDJAN

Abidjan compte une population estimée à 4 millions d'habitants, qui croît à un taux annuel de 4,1 %, contre un taux national de 3,8%. Situé en bordure de mer (Océan Atlantique), la ville couvre une superficie de 58 000 hectares dont 9 700 hectares de plan d'eau et 48 300 hectares de terre ferme. Elle s'étend sur 12 km du Nord au Sud et 10 km d'Est en Ouest.

Le site, constitué de presque îles entrecoupées de baies et de lagunes, est subdivisé en dix (10) communes dont huit sont accessibles par voie lagunaire.

L'urbanisation s'est accélérée à la périphérie de la ville, avec le développement de cités excentriques, comme Yopougon et Abobo au Nord, et Koumassi et Port Bouet au Sud, zones d'habitation de plus en plus éloignées du Plateau, quartier administratif et des affaires, faiblement peuplé, et situé au centre de l'agglomération, avec une concentration de l'essentiel des emplois formels.

Le découpage du site d'Abidjan par la lagune Ebrié, l'extension spatiale de la ville, la monofonctionnalité des quartiers et le déséquilibre emplois/logements, ont contribué à allonger les déplacements et à générer des flux de trafic pendulaires, d'orientation Nord-Sud, sur un axe saturé.

2 - LES DYSFONCTIONNEMENTS DU SYSTEME DE TRANSPORT COLLECTIF

L'accroissement des voitures particulières et l'insuffisance de l'offre de voirie, sont des facteurs d'amplification du phénomène de congestion observé sur les voies d'intérêt urbain à fort trafic; notamment les voies principales du plateau, de Yopougon et

d'adjamé. Le parc en circulation est majoritairement composé de voitures particulières et véhicules utilitaires légers (74,2%), du fait de la libéralisation du marché des véhicules d'occasion importés. Malgré la hausse de son parc, l'automobile demeure le moyen de transport d'une minorité, et ne saurait répondre avec satisfaction aux besoins croissant de déplacements des citoyens.

Les populations abidjanaises dans leur quasi-totalité, (personnes à faible revenu, personnes âgées, élèves, étudiants et jeunes déscolarisés) ne possèdent pas de voiture particulière et ne se déplacent qu'au moyen des transports collectifs. 29% et 71% des parts de marché, sont détenus respectivement par les transports individuels (taxis compteurs et voiture particulière) et les transports collectifs qui sont assurés, dans l'agglomération d'Abidjan, par trois principaux opérateurs :

-La Sotra

-Les entreprises de minibus (Gbakas)

-Les entreprises de taxis collectifs(Woro woro)

2-1 La société des transports abidjanais (sotra),

Créée le 16 décembre 1960, la sotra, entreprise de service public de transports urbain, exploite en ligne un parc de 600 bus et 17 bateaux bus, dans le cadre d'une convention de concession. Sa part de marché s'est fortement dégradée et est passée de 47% en 1988 à 27% en 1998

2-2 Les entreprises privées de minibus (Gbakas)

Principaux concurrents de la sotra, les gbakas sont autorisés à desservir adjamé, yopougon, abobo et les communes limitrophes d'Abidjan.

Ces entreprises relèvent du secteur artisanal, et exploitent des véhicules usagés (gbakas) de 18 à 22 places toutes places assises sur des itinéraires dont ils n'ont pas toujours l'autorisation de desserte. Leur part de marché s'est accrue, et est passée de 13% en 1988 à 25% en 1998.

2-3 Les entreprises de taxis collectifs(Woro woro)

Ces services privés de taxis collectifs, exercent dans un cadre non conventionnel, avec des voitures particulières (Woro woro) d'une capacité nominale de 4 places assises. Les woro woro ont l'autorisation d'assurer une desserte intra-communale. En complément de cette desserte, ils exploitent illégalement des liaisons intercommunales.

Leur part de marché a plus que doublé en 10 ans ; elle est passée de 6% en 1988 à 17% en 1998

2-4 La nécessité de promouvoir un transport public de masse, attractif, dans un cadre de mobilité rapide.

Les entreprises privées de transport collectif, ont amélioré leur part de marché, sur les dix dernières années, au détriment de la Sotra, qui exploite, cependant, des autobus plus sécurisant avec des tarifs au kilomètre beaucoup plus bas. La rapidité des services, devenant de plus en plus un facteur décisif dans le choix des modes opérés par les voyageurs, les bus de la Sotra en nombre insuffisant, enregistrent une baisse de la demande. Les gbakas et les woro woro, qui ont l'avantage d'être rapides, réguliers avec des places toutes assises, sont malheureusement des modes précaires, dévoreurs d'espace urbain et évoluant dans un cadre non structuré, extrêmement dangereux pour la sécurité des clients. La concurrence informelle de ces deux modes et leur accroissement sur le marché des déplacements motorisés a des incidences négatives sur l'environnement des transports urbains:

Amplification de la congestion aux heures de pointe, difficultés de stationnement et augmentation des accidents de la circulation. L'usage incontrôlé de ces deux modes de transport, expose les citoyens à des nuisances (pollution atmosphérique, accidents,...) et à l'augmentation de leur temps de déplacement. Le transport public urbain devrait être démocratiser et par son attrait, dissuader l'usage de l'automobile et des véhicules à capacité réduite. La réussite de cette action exige une alternative crédible à la voiture particulière et aux modes précaires existants.

3 - PROMOTION DE SERVICE RAPIDE DE TRANSPORT PUBLIC, EXPERIENCE DE LA SOTRA

La recherche de l'attractivité des services de transport en commun par l'amélioration de leur vitesse commerciale, a été pendant longtemps au cœur des préoccupations des pouvoirs publics ivoiriens. Déjà de 1976 à 1980,

la Sotra a été autorisée à diversifier ses activités afin de favoriser la mobilité rapide de sa clientèle. Il a été créé, en complément du service urbain d'autobus:

-un service express en 1974 pour dissuader l'usage de la voiture particulière,

-un service ravitaillement des marchés, en 1977, assurant le transport des commerçants et marchandises, évitant ainsi aux bus les encombrements au voisinage des marchés

-un service de transport lagunaire, en 1980, pour pallier à la saturation prévisible des artères principales et réduire les temps de parcours en ligne.

-Outre ces services, les pouvoirs publics ont fait réaliser dans la commune du plateau, au profit de la Sotra, des infrastructures réservées au trafic des autobus et à même d'améliorer leur vitesse commerciale: 2 400 mètres de couloirs réservés, et 5 510 mètres de site propre dont 900 mètres dans la commune d'adjamé. Les contraintes nouvelles, imposées par l'accroissement du trafic des modes concurrents invitent à l'amélioration des services de transport rapide de la Sotra.

La prolifération depuis 1995, des "gbakas" et des taxis collectifs dans les communes d'Abidjan, a entraîné la régression des parts de marché de la Sotra. Les dirigeants de cette entreprise, en relation avec les pouvoirs publics, se sont engagés à améliorer leur service de transport lagunaire ainsi que le service express, pour en faire des activités attrayantes de transport public, répondant aux exigences de toutes les catégories sociales et en particulier aux exigences des usagers des voitures particulières : confort et rapidité.

3-1 Le Service bateaux bus

Les déplacements dans la ville d'Abidjan s'effectuent aujourd'hui essentiellement par voie terrestre, et inéluctablement on assiste à une saturation de la circulation urbaine. Aux heures de pointe. L'encombrement prévisible des routes, a été une des principales motivations de la création par les pouvoirs publics ivoiriens, d'un service bateaux bus dans la ville d'Abidjan. Le transport lagunaire, développé par la Sotra, vient à la rescousse d'un transport urbain terrestre saturé. L'objectif assigné à cette activité est la réduction des temps de déplacement des voyageurs et la décongestion des lignes d'autobus.

3-1-1 Présentation

La Sotra a un parc de 18 bateaux-bus dont 1 bateau tourisme, avec une capacité nominale de 96 ou 144 places toutes assises. Aux heures de pointe, un circuit direct relie les gares de Treichville et du Plateau à celle d'Abobo-Doumé, alors qu'un circuit triangulaire est adopté aux heures creuses. Il est offert aux usagers du bateau, résidant au Nord d'Abidjan, un système de correspondance bateau - bus/autobus amélioré afin de minimiser les temps d'attente au terminus. Le système de correspondance est assuré par 4 lignes d'autobus semi-directes dont le parc est renforcé en fonction de l'évolution du trafic. Les horaires de départ des autobus, sont harmonisés avec les horaires d'arrivée du bateau-bus.

3-1-2 Tarification

Le prix du trajet qui était de 240 F a été revu à la baisse. Le prix de la traversée simple de la lagune est passé de 240 F à 160 F. Le prix de la traversée

simple combinée à la correspondance bus a été maintenu à 240 F.

3-1-3 Amélioration de la qualité de service

La lagune est une infrastructure de transport dont l'exploitation a permis à la Sotra de raccourcir considérablement la longueur des trajets parcourus par sa clientèle et d'améliorer les temps de parcours en ligne. Soustraite aux aléas de la circulation, l'activité bateau-bus a cet avantage d'avoir un trafic rapide et fluide à tout moment de la journée, ce qui a induit un gain, de l'ordre de 30 minutes pour le voyageur.

Tableau 1 : Gain de temps / trajet bateau-bus

Desserte	Distances (km)		Durée trajet (minutes)		Gain (mn)
	Lagune	Route	Lagune	Route	
Abobdoumé Plateau	4,5	17,2	9	41	32,0
Abobodoumé Treichville	4,8	17,0	10	40,2	30,2
Cocody Treichville	4,5	13,3	8	40,0	32
Cocody – Plateau	4,6	10,0	9	35	26

Source : Sotra 2001

Afin de fiabiliser l'activité et rassurer les clients potentiels, les bateaux bus ont été sécurisés et rendus insubmersibles et ce, en prévision de tout risque d'accident. Chaque vedette lagunaire est équipée d'engins et matériel de sauvetage. La sécurité des passagers est renforcée par le recrutement de personnel qualifié marin (pilotes, matelots) et d'agents de sécurité fluviale spécialisés en sauvetage, sécurité incendie et secourisme. Ces agents sont en permanence sur les bateaux bus en service sur la lagune. Ces dispositions ont eu un effet psychologique majeur sur la clientèle.

3-1-4 Résultats

Le service bateau bus qui était déficitaire avant 2000 a enregistré de bons résultats en 2001 et en 2002. Les deux lignes bateaux bus, 501 et 502, dégagent des marges brutes excédentaires, leurs recettes directes arrivent désormais à couvrir leurs charges directes d'exploitation. Le trafic passager qui était de 20 000 voyageurs/jour en 1996, est passé à 40 000 voyageurs, malgré un parc en légère régression.

3-1-5 Perspectives

L'expérience du service bateau bus nous révèle les avantages du transport par voie d'eau, procurant au client un gain de temps considérable, ainsi que la satisfaction d'un service sûr et beaucoup plus confortable qu'un service de transport en commun par

voie terrestre. Dans le contexte actuel d'accroissement de la demande et de congestion de la circulation urbaine, l'exploitation de la voie d'eau associée à un système efficace de lignes de rabattement, reste la solution la plus économique pour l'amélioration des déplacements dans la ville d'Abidjan.

Les huit communes irriguées par la lagune Ebrié, représentent 70 % de la population d'Abidjan et offrent environ 77 % des superficies d'extension.

Outre la recherche de sites nouveaux pour l'extension de l'activité bateau-bus, il sera construit annuellement, sur une période de 10 ans, 4 bateaux de 150 places afin de renforcer le parc qui s'avère aujourd'hui insuffisant face à l'accroissement de la demande de transport lagunaire. Le premier bateau bus de la série à monter localement, a été inauguré le 25 juin 2003 à Abidjan.

3-2 Le service Express d'autobus rapides

Le Plateau qui est le quartier des affaires et le principal pôle administratif d'Abidjan, est la zone la plus fréquentée en période de pointe. Son engorgement, résultant de l'accroissement du trafic automobiles, constitue un frein à la fluidité des déplacements.

L'activité Express, supprimée en juillet 1983 pour faible fréquentation de ses lignes, a été restaurée le 31 mars 2001, dans le but de dissuader l'usage de la voiture particulière pour l'accès au Plateau. La mise en oeuvre d'une politique commerciale adaptée aux besoins d'une clientèle plus exigeante a fait de cette activité, très bien accueillie par les abidjanais, un succès.

3-2-1 Présentation

Le service express offre des places exclusivement assises aux voyageurs, avec un parc de 120 autobus SC10 dont 96 en ligne. Les dessertes sont radiales avec des lignes directes, à destination du plateau aux heures de pointe.

Tableau 2 : caractéristiques des lignes express

Lignes	Dessertes	Distance (km)	Parc	Tarif (F)
202	Cocody Attoban .Gare Sud (GS)	12,85	4	300
203	Abobo-GS	14,9	7	400
204	Niangon Sud-GS	19,15	7	400
205	Cocod Djibi- GS	13,15	8	300
206	Yopugon Kouté -Hôtel de Ville	13,15	18	300
207	Koumassi -Hôtel de Ville	11,6	8	300
208	Abobo -Hôtel de Ville	13	10	300
209	Yopougou-GS	13,85	7	300
210	Cocod Palmr-GS	11,95	8	300

211	Port-Bouët - Cité administ	14,85	6	300
212	Niang Sud-GS	18,85	7	400
213	Koumassi - Cité daadminist	13,1	6	300

Source : Sotra 2003

3-2-2 La Fréquentation des lignes

- L'accueil à bord des Express et la propreté des véhicules sont les qualités les plus appréciées par les voyageurs. 75 % des passagers du service express sont des clients détournés d'autres modes autres que l'autobus (automobilistes reconvertis ou usagers de voitures particulières). Les travailleurs exerçant une profession libérale, chef d'entreprise (35%), fonctionnaires et travailleurs employés du secteur privé (43%) constituent la proportion la plus importante des clients de l'activité express. Les enseignants et les étudiants représentent respectivement 8% et 9% des passagers.

Deux ans après la création du service express, le trafic s'est accru en moyenne de 20% sur l'ensemble des lignes express. Cette performance résulte de la nouvelle politique commerciale initiée afin d'améliorer le service offert et d'augmenter la fréquentation des lignes.

3-2-3 Actions commerciales:

Les mesures ci-après, mises en œuvre du 31 mars 2001 au 31 octobre 2003, ont permis à la sotra d'améliorer l'attractivité du service express :

- équipement des bus express, d'oblitérateurs pour le compostage des tickets
- création d'un club des amis de l'Express, composé des clients les plus fidèles
- développement d'une communication de proximité qui a permis à l'Entreprise de se mettre à l'écoute de ses clients
- formation des équipages et chefs de lignes, à la mise en œuvre d'un service qualité, prenant en compte les attentes des clients
- un trafic direct des lignes de bus avec des horaires de départ respectés
- un parc de bus nettoyés quotidiennement, bien entretenu avec un faible taux de pannes

3-2-4 Perspectives

Une carte d'abonnement mensuelle sera instaurée afin de fidéliser la clientèle de plus en plus nombreuse sur les lignes. Les efforts de développement de l'activité express vont se poursuivre avec le renforcement du parc et l'acquisition, en janvier 2004, d'un nouveau type de bus, le R312, plus spacieux et plus confortable.

4 - PRESENTATION DU PROJET DE TRAIN URBAIN

Le rapport de l'étude réalisée par le cabinet d'études Philippe ESSIG Consultant, à la demande du Gouvernement ivoirien, a recommandé la création à Abidjan, d'un service de train urbain de voyageurs qui utiliserait les infrastructures ferroviaires existantes. Les investissements en matériel roulant qui s'élèvent à environ 54 milliards de FCFA, relèveront exclusivement du concessionnaire de l'exploitation de ce service. Les dépenses d'aménagement des infrastructures ferroviaires, 40 milliards, seront financées conjointement par l'Etat et le concessionnaire.

4-1 Description du projet

Le train urbain constituera l'axe lourd du réseau de transport en commun d'Abidjan, il va desservir le secteur Nord de la ville et résorber une partie importante de la demande de transport sur l'axe Nord-Sud, épine dorsale du réseau urbain. Ce mode reliera les communes les plus peuplées (yopougon, Abobo, au Nord) et les pôles d'emplois les plus actifs (plateau, treichville, koumassi au Sud), sur un trajet de 25 km de long. Le matériel roulant qui sera exploité par ce transport de masse en site propre est de type tramway électrique et offre de bonnes capacités d'accélération et de freinage, avec une vitesse commerciale d'environ 34 km/h.

Au démarrage du projet, 14 trains de 3 éléments de 330 places seront mis en service sur des lignes à double voie à traction électrique. 6000 voyageurs seront transportés sur le tronçon le plus chargé Adjamé - Plateau, à la période de pointe dans une direction, en toute sécurité de manière rapide et fiable, avec un train toutes les 10 minutes dans chaque sens. A échéance de 5 ans, après la mise en service, la desserte sera prolongée vers le nord jusqu'à Anyama avec un objectif de 9000 voyageurs à transporter à l'heure de pointe. A long terme, (échéance 10 ans) 25 trains de 4 éléments seront mis en circulation avec un intervalle de passage de 7 à 8 minutes en période de pointe.

4-2 Résultats attendus

La mise en site propre du train urbain va le soustraire des aléas de la circulation et accroître sa vitesse commerciale (34km/h). Il est attendu de la mise en service du train de voyageurs, ponctualité, raccourcissement du temps de parcours, amélioration de l'accessibilité des cités dortoirs, fluidité du trafic et sécurité.

-Ponctualité & régularité :

Soustrait aux aléas de la circulation, le train urbain va se caractériser par sa régularité et le strict respect de ses horaires, Les temps d'attente seront améliorés avec un train toutes les 10 minutes dans chaque sens aux heures de pointe, et un toutes les 20 minutes en heures creuses.

-Amélioration des temps de parcours :

La durée des trajets va être minimisée avec la mise en site propre sur tout le parcours du train. Par ailleurs, les liaisons directes des zones d'habitation du Nord avec les zones d'emplois du Sud va permettre aux usagers d'abobo ou de yopougon de se rendre dans les communes de treichville, koumassi et marcory, sans transiter par la gare Nord ou la gare Sud, nœuds de correspondances bus où les temps d'attente pénalisent les voyageurs en transit.

Avec une vitesse commerciale de l'ordre de 34 km./h, l'usager reliera Abobo et Koumassi en 45 mn à l'heure de pointe, au lieu de 2h en autobus, soit un gain de temps de plus de 50 minutes.

-Accessibilité de la périphérie :

3/4 des trajets des populations de quartiers périphériques, sont effectués en transport collectif avec de multiples correspondances qui allongent la durée des déplacements. La mise en service d'un train reliant le Nord et le Sud d'Abidjan, va réduire le coût de transport de ces populations économiquement faibles et accroître leur mobilité.

-Fluidité du trafic :

L'amélioration des conditions de déplacement des usagers, et une fréquentation élevée du train vont contribuer à réduire le nombre d'automobiliste avec comme conséquence la fluidité du trafic sur l'axe Nord-Sud.

-Sécurité:

Les trains seront équipés de moyens de communication avec un poste de commande centralisé, ils seront dotés d'un freinage puissant et circuleront en site propre, ce qui limitera les conflits avec les autres modes, et réduira par conséquent les accidents de circulation.

Le train urbain sera exploité en complémentarité avec les autres modes de transport collectif. Abidjan, avec ce futur système multimodal bien organisé, sera à même d'assurer l'accessibilité aux activités urbaines à tous les citoyens

CONCLUSION

La ville d'Abidjan, malgré la construction de voies réservées pour autobus, reste confrontée à des difficultés de circulation sur les axes principaux, d'orientation Nord-Sud engorgés par les voitures particulières. La Sotra dont la part de marché des déplacements s'est fortement dégradée, passant de 47% en 1988 à 27% en 1998, s'est appliquée, depuis mars 2001, à améliorer ses services rapides de transport afin de les rendre plus attractifs. Les actions menées ont permis d'obtenir des vitesses commerciales satisfaisantes et des temps de parcours considérablement réduits. Bateaux bus et autobus express, ont eu un large succès auprès de la clientèle dont le trafic s'est accru de 20% sur l'ensemble des lignes.

Des progrès ont été réalisés ces trois dernières années par la Sotra, pour rendre le transport public accessible à tous. L'insuffisance du parc demeure, cependant, un handicap réel au développement d'une véritable politique de mobilité susceptible d'inciter les voyageurs à choisir pour leurs déplacements, bus et bateaux bus, les modes présentement les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement. En complément de ces deux moyens de transport en commun, le Gouvernement ivoirien mettra en service au cours de l'année 2005, un train urbain rapide de grande capacité, sur l'axe Nord-Sud, tronçon le plus saturé de la ville d'Abidjan.

Le transport public s'organisera donc autour des trois principaux modes que sont l'autobus, le bateau-bus et le train. L'efficacité de ce système multimodal dépendra de la bonne gestion des nœuds de correspondance et de la fluidité du trafic sur les dessertes de rabattement. Avec la croissance prévisible du parc de voitures particulières, la circulation urbaine connaîtra dans les prochaines années, des encombrements importants en centre ville, où des réserves potentielles de capacité pour les transports collectifs, sont inexistantes. L'attractivité des transports publics et du futur système de transport multimodal, nécessite la mise en œuvre de mesures en faveur des transports en commun, tant au niveau de leur financement, que du partage de l'espace urbain.

CONTACTS

Tel Bureau : (225) 21 27 87 62

Céllulaire : (225) 07 03 91 47

E-mail : yai_vincent @ hotmail.com

REFERENCES

-Assoua Raymond Laurent,Bnetd. 1999. *Rapport d' Etude d' opportunité pour la création d' une Société de transport lagunaire à Abidjan-phaseI,*

- Certu-Stc. Jan 2002. *Coûts des dysfonctionnements du système de Transport urbain d'Abidjan*

-Philippe Essig. Sgte,systra, Avril 1998

Etude du projet de création à Abidjan d'un service de train urbain de voyageurs utilisant les infrastructures ferroviaires existantes

- Richard Soberman ,Hani Mokhtar. 1981. *Etude de la factibilité du projet de Service Urbain Ferroviaire d' Abidjan .*

-Snef,Stc.2001 *Plan de circulation de la ville d'Abidjan : Dossier diagnostic*

-Sofretu.1979. Bilan économique : '*schéma de principe du service urbain*'

-Sotra, Bnetd. Nov. 1998 *Convention de concession pour l'exploitation du service public de transport collectif de personnes dans la ville d'Abidjan entre l'Etat de Côte d'ivoire et la Sotra*

- Sotra, Bnetd 1991. *Plan d'équilibre 1991-1996 de la Sotra*

- Sotra.2001.Plan d'entreprise de la Sotra 2001-2010

-Sotra. 2001 *Rapport Enquête de satisfaction lignes Express*

- Transcet, Metram. 1987. Tramway à grande capacité.
Etude d' une première ligne

- Uitp. Mai 2001. *Mieux se déplacer en ville.*

- Uitp. Fev. 2002..*Revue Transport Public International.*
"Transport Public, mais bien sûr"

- Xavier Godar; Pierre Teurnier *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'Ajustement;*