

Précarité et Mobilité à Abidjan

ZORO Bi Nagoné

Conseiller du Directeur Général de l'AGETU, Président de l'AIDET – Côte d'Ivoire

ABSTRACT:

1 - CADRAGE GENERAL

1.1 Contexte Général et position du problème

Abidjan est caractérisée notamment par :

- ❖ une population d'environ 3,5 millions d'habitants avec une forte croissance de 4 % en moyenne par an ;
- ❖ une urbanisation déséquilibrée, avec une spécialisation des espaces en deux (2) principales zones : une zone Sud essentiellement d'emplois, et une zone Nord essentiellement d'habitats, ce qui se traduit par un fort déséquilibre entre logements et emplois ;
- ❖ une prolifération de quartiers précaires, enclavés en pleine ville ou rejetés à la périphérie : en effet, on y dénombre actuellement **71 quartiers précaires** concentrant une population totale estimée à **772.000 habitants en 1998 contre 377.000 en 1990** ;
- ❖ une offre de transport sous contraintes : en effet, du fait des contraintes géographiques du site et de la spécialisation de l'espace urbain, les principaux flux de déplacements s'effectuent suivant l'axe Nord-Sud, avec un important déséquilibre des trafics par sens ;
- ❖ la cohabitation au sein du secteur des transports urbains, de deux (2) systèmes de transport : l'un organisé en des services conventionnés avec la SOTRA, et l'autre non structuré, avec les services des minibus "gbakas" et des taxis "woro-woro" qui ont proliféré au cours

des dernières années avec la libéralisation en 1996 de l'importation des véhicules d'occasion.

L'urbanisation d'Abidjan a induit notamment un surpeuplement des banlieues et une multiplication des quartiers précaires enclavés en pleine zone urbaine ou rejetés à la périphérie de l'agglomération. Dans le même temps, l'on note que les conditions de transport se dégradent, et l'accès aux équipements urbains est plus difficile, en particulier pour les couches les plus pauvres de la population qui habitent essentiellement les quartiers précaires.

En fait, le manque de disponibilité des services publics de transport en commun, tout autant que leurs tarifs est un handicap majeur pour ces populations. Deux (2) principales questions à cet égard seront abordées dans la présente Communication :

- dans quelle mesure et comment les populations des quartiers précaires se déplacent-ils dans l'agglomération abidjanaise ?
- en quoi la prise en compte des spécificités des quartiers précaires constitue-t-elle un enjeu de développement des transports urbains ?

1.2 Principaux objectifs visés et résultats attendus

L'objectif général visé est de cerner les caractéristiques et les conditions de déplacement

des populations les plus démunies d'Abidjan, en vue de leur amélioration.

En effet, outre l'incidence des tarifs sur le niveau de leurs dépenses de transport, la localisation de cette couche de population dans l'espace urbain, la desserte insuffisante en service de transport en commun, la pénibilité d'accès aux moyens de transport disponibles sont autant de facteurs limitant leur mobilité motorisée, ce qui est un enjeu important de la politique de lutte contre la pauvreté. Pour atteindre l'objectif général sus-visé, les points spécifiques suivants seront analysés :

- le rôle joué par l'urbanisation (sinon la mauvaise urbanisation) sur la formation des zones de précarité ;
- la mobilité des populations habitant les quartiers précaires ;
- les dépenses de transport des populations habitant les quartiers précaires.

1-3 Méthode de travail

La principale base d'analyse de ce travail est constituée de données issues d'une enquête déplacements effectuée sur deux (2) semaines en Mai 2001 et portant sur un échantillon de 930 personnes choisies de façon aléatoire dans des quartiers précaires selon un tri à deux niveaux.

2 URBANISATION ET ESPACE DE PAUVRETE A ABIDJAN

Ici, sont identifiées et décrites les principales caractéristiques structurelles de l'espace urbain, au plan de son organisation géographique (communes, quartiers) et fonctionnelle (habitat, logement, activités et emplois) en vue de situer leur influence en particulier sur les pratiques de déplacement des habitants des quartiers précaires.

2-1 Structuration spatiale et démographique

Principal pôle économique et démographique du pays, Abidjan est découpée en dix (10) communes :

- **Abobo et Yopougon** : situées dans la partie Nord de l'agglomération, ce sont des communes à vocation essentiellement résidentielle avec un habitat de type économique ;
- **Cocody** : commune résidentielle de moyen et grand standing, elle est située du côté Est et tend

à se développer vers le Nord-Est et vers Bingerville ;

- **Adjamé** : principal nœud des transports, elle est située au Centre et est une commune mixte avec une dominante d'activités commerciales ;
- **Le Plateau** : commune moderne située dans l'hypercentre, c'est le centre administratif et des affaires ;
- **Treichville**, située au Sud des deux (2) ponts qui assurent le franchissement de la lagune Ebrié, elle abrite la zone portuaire et constitue de ce fait le principal bassin d'emplois de la ville ; à l'instar d'Adjamé, cette commune renferme des activités de commerce de gros et de détails ;
- **Attécoubé** : située à l'Ouest, c'est une commune essentiellement d'habitation, de même que **Koumassi** au Sud qui renferme quelques activités industrielles et de commerce, et **Port-Bouët** au Sud-Est ;
- **Marcory** : située au Sud du pont Général De Gaulle, c'est une commune essentiellement résidentielle avec quelques activités industrielles et commerciales.

Tirant profit des faiblesses d'une urbanisation qui n'a pas su intégrer suffisamment les couches les plus défavorisées de la société urbaine, des espaces de précarité se sont spontanément constitués de façon anarchique et concentrent les populations les plus démunies. Tolérés par les Pouvoirs publics et les Autorités communales de leur territoire de fixation, ces quartiers précaires ont poussé un peu partout dans l'agglomération, sauf dans la commune du Plateau. Les enquêtes effectuées par les services de l'ex-DCGTx (actuel BNETD) font état de soixante douze (72) quartiers précaires recensés en 1990 qui regroupaient une population estimée à environ 377.000 habitants, soit 18 % de l'ensemble des dix (10) communes de l'agglomération qui comptaient 2,1 millions d'habitants. En 1998, cette population a plus que doublé, passant à près de 772.000 habitants. Les mêmes enquêtes font état de la concentration de la majorité de cette population, soit 59 %, dans les trois (3) communes périphériques d'Abobo (20 %), de Yopougon (11%) et de Port-Bouët (28 %) qui offrent à cet égard de fortes opportunités de site.

2-2 Principales caractéristiques de l'aire urbaine d'Abidjan

Ville côtière, Abidjan s'est urbanisée sur la base d'un schéma structuré autour de trois (3) fonctions

principales : administrative, industrielle, commerciale et résidentielle.

L'espace urbain étant fortement hiérarchisé, les quartiers offrent une forte ségrégation de l'habitat et sont occupés par des populations de statut social relativement homogène. Les grandes tendances de l'urbanisation d'Abidjan présentent les principales caractéristiques ci-après : une relative spécialisation des espaces, et cette monofonctionnalité est source du déséquilibre habitat/emploi ; une forte hiérarchisation de l'habitat ; une plus grande densification le long de l'axe Nord-Sud comparativement à l'axe Est-Ouest, du fait des contraintes d'urbanisme imposées par le site (franchissement de la lagune côté Est) et les choix d'urbanisme opérés ; l'apparition de nombreux quartiers spontanés nés des spéculations foncières et des effets pervers de l'urbanisation incontrôlée, avec des conditions d'hygiène, d'environnement et de vie sociale relativement précaires.

Abidjan comporte quatre (4) grandes catégories de logements :

- « **résidentiel** », constitué de villas et d'immeubles de standing, constitué de 5 % des logements pour 4 % des populations ;
- « **économique** » formé de logements groupés de standing intermédiaire, constitué de 20 % des logements pour 24 % des populations ;
- « **évolutif** », constitué d'habitat sur cour dans des lotissements tramés, constitué de 58 % des logements pour 58 % des populations ;
- « **spontané** », regroupant les constructions précaires dans des zones non loties, constitué de 17 % des logements pour 14 % des populations.

L'habitat est donc constitué à 75 % de logements de type évolutif ou spontané, qui abritent 72 % des habitants de l'agglomération.

2-3 Activités et emplois

Les enquêtes effectuées par l'INS sur l'emploi à Abidjan en 1993 montrent que le tertiaire est prédominant avec 77 % des emplois contre 20 % pour le secondaire et seulement 3 % pour le primaire. La situation de l'emploi dans les quartiers précaires était la suivante en 1993 :

- concernant Cocody, l'on dénombre 30 % à 70 % d'employés comme domestiques ;

- à Port-Bouët, 60 % des actifs recensés dans les quartiers précaires sont des pêcheurs ;
- à Treichville, 40 % des actifs recensés du quartier précaire sont des manœuvres ;
- à Yopougon et Abobo, les actifs recensés dans les quartiers précaires sont constitués de 35 % à 85 % d'agricultures.

La majorité des actifs des quartiers précaires exercent dans des activités de proximité ou de voisinage.

Ce sont pour la plupart des domestiques, manœuvres, ouvriers ou des artisans.

3 LES DEPLACEMENTS DES POPULATIONS URBAINES PAUVRES

3.1 Mobilité des habitants des quartiers précaires d'Abidjan

3-1-1 *Mobilité par mode de transport*

Les données des enquêtes permettent d'estimer les déplacements totaux effectués dans le mois par mode de transport, et d'en déduire les mobilités moyennes présentées dans le tableau 1 suivant :

Tableau N° 1 : Nombre de déplacements totaux et taux de mobilité par mois selon le mode utilisé

Mode	Déplacements	Mobilités
A Pieds	6.944	5,59
Bateau-bus	250	0,20
Bus	7.488	6,02
Gbaka	5.818	4,68
Moto, Vélo	212	0,17
Pinasse	358	0,29
Taxi-compteur	344	0,28
Taxi-ville	8.429	6,78
Transport employeurs	120	0,10
Voiture de service	168	0,14
Voiture personnelle	352	0,28
Ensemble des modes	30.483	24,52

N.B : Le nombre moyen de modes utilisés par déplacement est de 1,3 y compris à pied

L'analyse de ce tableau montre que :

- l'essentiel des déplacements motorisés des populations habitant les quartiers précaires

- s'effectue dans l'ordre d'importance en taxi-ville, en bus et en gbakas ;
- la marche à pieds constitue une bonne part des déplacements ;
 - les autres modes ne sont utilisés que de façon marginale.

Une autre lecture de ce tableau montre que la **mobilité en transport en commun est la plus élevée avec un taux de 10,90** contre 6,78 pour le taxi collectif et 5,59 pour la marche à pieds.

Ces résultats confortent les conclusions selon lesquelles les habitants des quartiers précaires se déplacent **prioritairement**, en dehors de la marche à pieds, **en transport en commun**, du fait notamment d'une assez bonne couverture de toute l'agglomération par le réseau SOTRA et d'une bonne desserte de proximité par le réseau gbakas des communes d'Adjamé, d'Attécoubé, d'Abobo et de Yopougon qui concentrent la majorité des quartiers précaires, et en taxis collectifs "woro-woro", à cause surtout de leur desserte de proximité, mieux adaptée à la demande localisée des quartiers précaires.

Ramenée en moyenne journalière, la mobilité moyenne dans les quartiers précaires est de 0,83.

3-1-2 Mobilités par motif de déplacement

L'analyse des données des enquêtes a permis d'estimer les déplacements totaux effectués dans le mois par motif en prenant comme origine de déplacement le domicile.

Les résultats sont présentés dans le tableau 2 ci-après. Sur un total de vingt cinq (25) déplacements effectués en moyenne par personne par mois dont l'origine est le domicile :

- dix-huit (18), soit près des ¾, le sont pour des motifs relatifs aux besoins utilitaires (travail ou école) ;
- les sept (7) restants sont partagés entre les autres motifs dont les loisirs qui représentent un peu plus de deux (2) déplacements par mois.

Tableau N° 2 : Nombre de déplacements totaux et taux de mobilité par mois par motif (Origine domicile)

Motifs	Déplacements	Mobilités
Courses, Achats, Banque	2.234	2,40

Ecole, Lycée, Université	4.808	5,17
Loisirs	2.295	2,47
Réunion, Visite de travail	1.032	1,11
Réunion, Visite privée	1.295	1,39
Santé	4	0,00
Travail fixe et habituel	7.972	8,58
Travail non fixe	3.840	4,13
Ensemble des modes	23.480	25,27

Cela montre que ces populations se déplacent pour des besoins effectivement nécessaires et traduit une faible diversité des déplacements des habitants des quartiers précaires.

3-1-3 Mobilités selon le revenu

Le tableau 3 suivant donne les variations de la mobilité par classe de revenu.

Tableau N° 3 : Mobilité selon le revenu

Classes de revenu (en FCFA/mois)	Revenu médian (R)	Effectifs enquêtés	Nbre total de déplacements par mois	Mobilité moyenne (par mois) (M)
<10.000	5.000	479 (51,5 %)	11.177	23,3
10.000 - 15.000	12.500	74 (8,0 %)	1.844	24,9
15.000 - 25.000	20.000	70 (7,5 %)	1.754	25,1
25.000 - 35.000	30.000	54 (5,8 %)	1.505	27,9
35.000 - 50.000	42.500	94 (10,1 %)	2.604	27,7
50.000 - 100.000	75.000	101 (10,9 %)	3.030	30,0
100.000 et +	100.000	58 (6,2 %)	1.606	27,7
Ensemble	-	930 (100%)	23.520	25,3

La lecture de ce tableau montre que la mobilité varie globalement dans le même sens que le revenu, mais très faiblement.

Si l'on procède à une régression linéaire simple entre les variables suivantes : les revenus médians **R** (variables explicatives) et les mobilités moyennes **M** (variables expliquées), on obtient une droite de pente très faible dont l'équation est la suivante :

$$M = 5.10^{-5} R + 24,6$$

Nombre de déplacements moyens par mois par personne

Le taux de corrélation de cette régression est de **R² = 0,76** ce qui est relativement satisfaisant.

La pente de la droite qui est le déplacement élémentaire par unité de revenu est très faible, de sorte qu'on peut approximer la droite de régression à une constante. Ce résultat s'expliquerait par le fait que de façon générale, les déplacements de ces populations ne dépendent pas (ou dépendent très

peu) de leurs revenus si l'on néglige les cas de certaines personnes qui ont dû surestimer leurs revenus lors des enquêtes.

3-1-4 Mobilité selon les quartiers d'habitation

A travers cette analyse, nous cherchons à savoir s'il existe une relation pertinente entre mobilité et spécificités urbaines des communes qui abritent les quartiers concernés. Le tableau 4 ci-après présente les éléments de cette analyse.

Tableau N° 4 : Mobilité selon les quartiers d'habitation (par mois)

Quartiers (Communes)	Effectifs enquêtés	Nbre total de déplacements	Mobilité moyenne
Abobo-Baoulé (Abobo)	100 (10,7 %)	3.114	31,14
Akromianbla (Koumassi)	101 (10,9 %)	2.088	20,67
Alliondan (Marcory)	104 (11,1 %)	2.254	21,67
Andokoi-Uniwax (Yopougon)	110 (11,3 %)	2.460	22,36
Gobelé (Cocody)	101 (10,9 %)	3.004	29,74
Mossikro (Attécoubé)	107 (11,5 %)	3.478	32,51
Sonitra (Adjamé)	101 (10,9 %)	2.068	20,48
Village Alladjan (Port-Bouët)	101 (10,9 %)	1.635	16,19
Zone Industrielle (Treichville)			
Ensemble des quartiers	930 (100 %)	3.520	25,29

Nous constatons que la mobilité est plus élevée notamment dans les communes de **Cocody**, **d'Adjamé** et **d'Abobo**. Il ressort principalement que ce sont les fonctions urbaines des communes concernées qui influencent à la hausse la mobilité des populations des quartiers précaires en question.

3.2 Les pratiques de déplacement des habitants des quartiers précaires d'Abidjan

La matrice O/D relative à l'effectif des 930 personnes enquêtées (non fournie du fait de la limitation des pages à 8) montre que les flux internes sont plus importants à Abobo (47 %), à Adjamé (52,3 %) et à Cocody (44,8 %) et cette situation est due aux caractéristiques urbaines de ces communes.

Quant aux flux externes, les plus importants s'observent essentiellement à travers les relations avec la commune avoisinante ou celles avec lesquelles il existe une liaison directe en transport public (bus, "gbaka" ou "woro-woro"). C'est le cas par exemple des **relations Abobo-Adjamé, des flux Attécoubé-Adjamé, des flux Cocody-Adjamé et des flux Treichville-Adjamé**. Les flux externes les plus significatifs s'observent dans les échanges

avec la commune d'Adjamé qui apparaît véritablement comme un centre économique majeur des populations pauvres.

La matrice O/D, pour le principal motif de déplacement Domicile-Travail (non fournie du fait de la limitation des pages à 8), montre par ailleurs que dans l'ensemble, les flux de déplacements Domicile-Travail sont majoritairement internes, notamment là où ils sont significatifs (Abobo, Adjamé, Cocody et Yopougon).

Sur la base de ces données, il apparaît que les déplacements des habitants des quartiers précaires d'Abidjan sont restreints dans l'espace (les principaux flux de déplacement sont soit des déplacements internes au territoire communal du quartier, soit des déplacements de proximité) et sont peu diversifiés (la majorité des déplacements a pour motif Domicile-Travail ou Domicile-Ecole).

3.3 Dépenses en transport des habitants des quartiers précaires

Tableau N° 5 : Dépenses moyennes mensuelles par classe de revenu (en F CFA par personne)

Classes de revenu (FCFA/mois)	Effectifs enquêtés	Revenu médian (R)	Dépenses totales	Dépenses moyennes (C)
< 10.000	479 (51,5 %)	5.000	1.471.840	3.072,7
10.000 - 15.000	74 (8,0 %)	12.500	334.630	4.522,0
15.000 - 25.000	70 (7,5 %)	20.000	311.660	4.452,3
25.000 - 35.000	54 (5,8 %)	30.000	282.443	5.230,3
35.000 - 50.000	94 (10,1 %)	42.500	506.870	5.392,2
50.000 - 100.000	101 (10,9 %)	75.000	670.340	6.835,0
100.000 et + (Ω)	58 (6,2 %)	100.000	426.760	7.357,9
TOTAL	930 (100 %)	-	4.024.533	4.327,5

(Ω) : pour cette classe, le revenu moyen a été pris égal à 100.000 F CFA pour être en cohérence avec les données de l'INS.

Ce tableau montre que les dépenses moyennes de transport urbain des populations enquêtées varient faiblement dans le même sens que les revenus, de 3.073 FCFA/mois pour les plus bas revenus à 7.358 F CFA/mois pour les revenus les plus élevés.

Nous avons donc cherché à savoir s'il existait une relation pertinente entre dépenses de transport et revenus en procédant à une régression linéaire simple avec comme **valeurs explicatives R** (les revenus médians) et **valeurs expliquées C** (les dépenses moyennes).

Les résultats de cette régression linéaire donnent un **taux de corrélation $R^2 = 0,96$** ; la **pente de la droite de régression étant égale à 0,040** et le **terme constant à 3.625**, on en déduit la formulation suivante de la dépense moyenne de transport **C** (en FCFA/mois) en fonction du revenu **R** (en FCFA/mois) :

$$\boxed{0,040 R + 3.625} \text{ CFA par mois par personne}$$

Ce résultat peut être interprété de la façon suivante :

- les habitants des quartiers précaires qui ont un revenu ne consacrent en moyenne que **4% de ces revenus** pour faire face en partie, à leurs dépenses de transport ;
- une partie résiduelle des dépenses de transport égale à **3.625 FCFA** ne dépend pas du revenu.

Si l'on se situe dans le **cas le plus critique des personnes sans revenu**, leur dépense moyenne de transport est de **3.625 FCFA par mois**.

Le nombre moyen de déplacements de ces personnes étant de vingt trois (23) par mois, la **dépense moyenne par déplacement est donc de 158 FCFA pour une personne "sans revenu"**. Nous constatons que ce montant est équivalent au tarif de base de la SOTRA qui est de 160 FCFA, ainsi qu'au tarif moyen de base des gbakas (150) F CFA même des "woro-woro" (150 F CFA).

A titre de comparaison, les résultats de l'Enquête Niveau de Vie (ENV) de 1998 réalisée par l'INS estiment à 5.250 F CFA la dépense moyenne de transport par personne par mois à Abidjan. Nous pouvons en déduire que les populations défavorisées des quartiers précaires ont un coût de transport relativement élevé puisqu'elles dépensent en moyenne 4.328 F CFA par personne par mois.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

A Abidjan, le problème de la précarité, en fait de la pauvreté, devient de plus en plus préoccupant du fait de la persistance de la crise économique et des insuffisances des politiques d'urbanisation.

Dans le cadre de la présente Communication, l'occasion nous a été donnée d'approcher le problème des populations pauvres des quartiers précaires d'Abidjan à travers leur mobilité.

Concernant l'urbanisation, la ville d'Abidjan présente des insuffisances qui favorisent le foisonnement et l'enracinement d'îlots de précarité comme exutoires de beaucoup de personnes pauvres qui tentent de survivre à la marge, dans des quartiers sous-équipés. Les principales conséquences de cette urbanisation sont les suivantes :

- un déséquilibre emplois/habitats, facteur générateur de besoins de déplacements importants ;
- une spécialisation des espaces urbanisés ;
- un habitat fortement hiérarchisé (en effet, le type d'habitat caractérise le statut socio-économique des habitants) ;
- la constitution de nombreux quartiers précaires.

Tous ces facteurs agissent négativement sur la mobilité des pauvres entassés dans les quartiers précaires, en accroissant leurs difficultés de déplacements : zones d'hébergement enclavées ou éloignées et généralement peu ou non accessibles par les transports en commun classiques (en particulier les autobus de la SOTRA).

L'analyse des déplacements des populations des quartiers précaires conduit aux principaux résultats suivants :

- l'essentiel des déplacements motorisés s'effectuent en service public de transport en commun avec 44,5 % des déplacements totaux (25,4 % pour la SOTRA et 19,1 % pour les gbakas), contre 27,7 % pour les taxis woro-woro ;
- la marche à pied constitue néanmoins une part importante des déplacements totaux avec 22,8%.

Les taux moyens de mobilité de ces populations sont les suivants :

- vingt cinq (25) déplacements par personne par mois, dont sept (7) en taxi woro-woro, six (6) en autobus SOTRA, six (6) à pieds et cinq (5) en gbakas ;
- sur les vingt cinq (25) déplacements, dix-huit (18) sont effectués pour les motifs Domicile-Travail ou Domicile-Ecole, les sept (7) restants étant partagés entre les autres motifs.

Les résultats ont par ailleurs montré que la mobilité des habitants des quartiers précaires varie notamment :

- **très faiblement avec leur revenu**, car ces populations n'ont pas le choix du mode et ont sensiblement les mêmes types de déplacement quelque soit leur revenu ;
- **selon les quartiers ou communes d'habitation** : en effet, les fonctions urbaines influencent les déplacements.

Les pratiques de déplacement de ces populations révèlent que :

- les flux sont essentiellement internes et les déplacements très localisés. Quelques flux externes importants existent sur des liaisons avec Adjamé à cause des activités commerciales des marchés et de la présence des principales gares routières ;
- les flux sont très peu diversifiés selon les motifs de déplacement (les $\frac{3}{4}$ des flux de déplacement sont pour le motif Domicile-Travail ou Domicile-Ecole).

L'estimation des dépenses de transport montre que ces populations dépensent en moyenne la somme de 4.328 FCFA par personne et par mois pour les déplacements motorisés (les plus pauvres dépensent en moyenne 3.073 FCFA et les moins pauvres 7.358 FCFA par mois. Pour toute l'agglomération d'Abidjan, l'INS estimait la dépense moyenne en transport par personne à 5.250 F CFA en 1998.

La demande de transport des populations pauvres présente un enjeu social important malgré un intérêt financier a priori faible pour l'exploitant. En effet, cette demande concerne une population d'environ 772.000 personnes, soit 23 % du total de l'agglomération. En tout état de cause, la mobilité est un besoin élémentaire à satisfaire et le niveau des dessertes et la qualité des services publics de transports urbains conditionnent l'accès des citoyens les plus démunis aux différentes fonctions de la ville.

C'est pourquoi, la politique des transports urbains doit prendre en compte cette couche de la population.

Du fait des caractéristiques de cette demande majoritairement restreinte dans l'espace et peu diversifiée, et de son faible intérêt financier pour l'exploitant à cause de sa faible solvabilité, nous estimons qu'elle devrait être mieux traitée dans le

cadre d'une stratégie globale de fourniture et de développement des services publics urbains.

A cet égard, nous pensons que cette demande peut être mieux satisfaite grâce à un réseau de transport en commun hiérarchisé offrant deux (2) niveaux de service : un réseau principal constitué des axes lourds actuels de la SOTRA (véhicules articulés) et du futur train urbain en cours d'étude, et un réseau secondaire constitué de lignes qui assureront des dessertes plus fines à l'intérieur des communes et des quartiers et qui serait exploité par des autobus standards, les services de gbakas et de taxis collectifs woro-woro.

Bien entendu, la restructuration du réseau ne suffira pas pour résoudre tous les problèmes de mobilité des pauvres de quartiers précaires d'Abidjan. Il faut à cet égard une politique urbaine d'ensemble qui intègre toutes les composantes de la population.-