

Yao Godefroy KONAN

Histoire des transports abidjanais de 1960 à 2016

**HISTOIRE DES TRANSPORTS ABIDJANAIS
DE 1960 À 2016**

Collection « Études africaines »
dirigée par : Denis Pryen

Forte de plus de mille titres publiés à ce jour, la collection Études africaines fait peau neuve. Elle présentera toujours les essais généraux qui ont fait son succès mais se déclinera désormais également par séries thématiques: droit, économie, politique, sociologie, etc.

Paul Akogni, Arthur Vido, Didier Marcel Houénoudé, *Le patrimoine historique au service du développement du Bénin*, février 2019.

Ayrton Aubry - Préface De Frédéric Ramel, *Le G5 Sahel. Le nouveau régionalisme sécuritaire en Afrique du Nord-ouest*, février 2019.

Jules Maps Bagalwa Mapatano, *La décentralisation en Afrique au début du XXI^e siècle, réflexions à partir de l'expérience congolaise récente*, janvier 2019.

Raymond Matand Makashing, *L'homme et la nature. Perspectives africaines de l'écologie profonde*, janvier 2019.

Pascasie Minani Passy, *Burundi Les relations interethniques et intra-ethniques. Et la réconciliation ?* janvier 2019.

Claude Ozankom (Sous la direction), *Philosophie et tradition sapientielle africaine. Hommage au Professeur Dominique Kahang'a Rukonkish*, janvier 2019.

Jean Somboro, *Noms théophores et conception dogon de Dieu*, janvier 2019.

Adéothy Adegbinni, *"Manger les terres sacrées" : les espaces du culte vodoun, nouveaux fronts d'urbanisation au Bénin*, janvier 2019.

Yaovi Akakpo - Préface de Gilbert Hottois, *Le technocolonialisme. Agir sous une tension essentielle*, janvier 2019.

Yao Godefroy KONAN

**HISTOIRE DES TRANSPORTS ABIDJANAIS
DE 1960 À 2016**

L'Harmattan

© L'Harmattan, 2019
5-7, rue de l'École-Polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>

ISBN: 978-2-343-16890-6
EAN: 9782343168906

DEDICACE

*Je dédie le présent ouvrage à la mémoire de ma mère
qui s'est battue pour l'accès à l'instruction de ses enfants
et petits-enfants, chose à laquelle elle n'a pu elle-même
accéder en raison du choix de ses parents.*

*Repose en paix Maman ! Toi qui as mené ton dernier combat
le mardi 21 janvier 2014 aux environs de 23 heures au
Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Treichville
contre la mort qui t'a finalement vaincue au
moment où tu poussais ton dernier soupir en disant :
« **Que je meure pour que tout s'accomplisse** ».*

Amen !

REMERCIEMENTS

Je voudrais à travers ces quelques lignes adresser mes sincères remerciements à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la finalisation du présent ouvrage.

Je tiens particulièrement à remercier mon épouse Assita Frédérique Bel Ange qui a su faire preuve de patience et de compréhension toutes les fois où je m'absentais pour l'écriture de l'ouvrage.

J'associe à ces remerciements nos enfants Soumia Noura Ange Chrislène, Gnamiensa Gloria Rania Claire-Urielle et Sièmo Eva Guilaine Imane qui, au travers de leur présence animée à mes côtés, m'ont encouragé à achever l'ouvrage.

Je ne saurai terminer ces remerciements sans citer Monsieur ZORO Bi Nagoné, mon professeur et encadreur professionnel dans le métier d'économiste des transports notamment sur les problématiques de mobilité urbaine, qui a bien voulu accepter de rédiger la préface de l'ouvrage et de jeter un regard critique sur son contenu.

AVANT-PROPOS

L'idée d'écrire un livre me trottait l'esprit depuis les années 2000. En raison de certaines contingences, le projet n'avait pas connu de début de réalisation.

A faveur de mon passage au sein de la société d'Etat dénommée Agence des Transports Urbains (AGETU) de mars 2002 au 06 août 2014, date de sa dissolution à la veille de la 54ème année de l'indépendance de la Côte d'Ivoire, il m'est apparu nécessaire d'écrire cet ouvrage d'autant plus que je fus l'un des principaux acteurs de la problématique des transports urbains à Abidjan pendant plus d'une décennie.

Le présent ouvrage vise à rendre témoignage, depuis ma position endogène, des difficultés de gouvernance et d'opérationnalité de la mobilité urbaine à Abidjan.

En effet, comme le disait le premier Président de la République de Côte d'Ivoire au cours du colloque international sur l'histoire du RDA qui s'est déroulé du 18 au 25 octobre 1986 à Yamoussoukro et, je cite : **« ... L'histoire est un témoignage, donc repose sur la vérité et, la vérité vous le savez, est très belle quand elle est nue, quand elle n'est pas affublée de ce vieux tissu déchiré qui masque sa divine beauté. ... »**

Le présent témoignage consistera donc à retracer, tant que faire se peut, les grandes étapes qui ont jalonné l'évolution des déplacements abidjanais depuis l'indépendance jusqu'en 2016.

Cet exercice me permet de répondre à deux préoccupations majeures : d'une part, je donne une réponse concrète à mon ambition d'écriture et, d'autre part je porte témoignage de la marche sinueuse des transports abidjanais sur la période 1960 – 2016 pour laisser à la postérité une trace indélébile de l'histoire de la Côte d'Ivoire.

J'espère que ces quelques lignes sur l'histoire plus que cinquantenaire des transports abidjanais pourront inspirer son développement futur dans une durabilité environnementale.

ABREVIATIONS

<u>Sigle</u>	<u>Dénomination</u>
AGETU	Agence des Transports Urbains
ARTI	Autorité de Régulation du Transport Intérieur
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BRT	Bus Rapid Transit
CDI	Centre des impôts
CI-PAST	Programme d'Ajustement et d'investissement du Secteur des Transports
CITRANS	Compagnie Ivoirienne des Transports
DAA	District Autonome d'Abidjan
DGI	Direction Générale des Impôts
DGTTC	Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation
INS	Institut National de la Statistique
LOTI	Loi d'Orientation du Transport Intérieur
MATCA	Mutuelle d'Assurances des Taxis Compteurs d'Abidjan
OTU	Office des Transports Urbains
PTU	Périmètre des Transports Urbains
RFL	Rainbow Ferry Lines
SDTUGA	Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan
SOTRA	Société des Transports Abidjanais
SOTU	Société des Transports Urbains
STAR	Société de Transports Abidjanais sur Rail
STL	Société de Transport Lagunaire

PREMIERE PARTIE :

**LES TRANSPORTS ABIDJANAIS
DE 1960 A 2000**

Chapitre 1. Bref historique

I. Evolution des transports abidjanais

Avant l'accession de la Côte d'Ivoire à l'indépendance en 1960, le déplacement des populations abidjanaises était assuré de façon artisanale par des services de transport public peu organisés composés de :

- fourgonnettes 1 000 kg de marque Renault d'une capacité de 20 places appelés « gbakas »¹, exploitées sur un trajet fixe sans horaires précis ;
- taxis collectifs circulant sur un itinéraire précis au tarif unique de 30 FCFA, appelés « wôrô-wôrô »² ;
- taxis compteurs au nombre de 80, apparus en 1953 ;
- pinasses de fortune en bois et/ou en acier avec un parc d'une trentaine d'unités assurant le transport lagunaire.

Ces moyens artisanaux de transport, à faible capacité, ne répondaient plus aux besoins de déplacement des populations et n'étaient plus adaptés à la grande cité moderne que devenait Abidjan en pleine croissance démographique.

L'Etat de Côte d'Ivoire va alors désigner la société anonyme de véhicules industriels et d'équipements mécaniques (SAVIEM), la société Uniroute et la compagnie africaine des automobiles Renault pour conduire l'étude préliminaire d'un service de transport en commun à mettre en place à Abidjan.

Le 18 août 1960, est signé entre les sociétés sus-citées et le Président Félix Houphouët-Boigny, un protocole d'accord définissant les

¹ Ces véhicules ont été assimilés par les usagers à un hangar ou apatam de fortune dénommé « gbaka » en langue Dioula du fait de leur vétusté et de leur inconfort. Cela a même valu une chanson de Daouda le sentimental, célèbre chanteur ivoirien des années 80 qui, bien que reconnaissant le mauvais état de ces véhicules et leur implication grandissante dans les accidents de la route, vantait les services qu'ils rendaient aux populations abidjanaises en l'absence d'alternatives durables mises en œuvre par l'Etat.

² A l'origine, le prix du voyage était de 30 FCFA ; ce qui a amené les usagers à dénommer ce mode de transport « wôrô-wôrô », un mot emprunté à la langue Dioula signifiant trente-trente. Ce nom wôrô-wôrô est demeuré malgré les changements intervenus dans le prix.

grandes lignes de la mise en place progressive de la nouvelle société des transports abidjanais.

Dès le 1^{er} octobre 1960, le transport des lycéens de Cocody est assuré avec les premiers véhicules acquis.

Le 16 décembre 1960, à la demande du Gouvernement est créée officiellement la Société des Transports Abidjanais (SOTRA), une entreprise à participation publique majoritaire de transport en commun appelée à desservir l'agglomération d'Abidjan et ses environs immédiats.

Le 1^{er} janvier 1961, les services de transport des fonctionnaires sont opérationnels avec 24 autobus SAVIEM.

Le 1^{er} mars 1961, la première ligne urbaine régulière d'Adjamé au Plateau est inaugurée.

Le 06 juin 1961, l'exploitation du service public de transport en commun est concédée à la SOTRA par l'Etat de Côte d'Ivoire, suite à la signature d'une convention de concession avec son cahier des charges.

Les gbakas ont alors été autorisés à ravitailler les marchés d'Abidjan. Jusqu'en 1977, on en dénombrait une soixantaine dans toute la ville d'Abidjan.

Avec la forte demande de transport, liée notamment à la croissance démographique, ce ravitaillement des marchés par les gbakas s'est transformé en transport collectif urbain de personnes, en dépit du monopole accordé à la SOTRA.

Ce n'est que le 02 mai 1977 que les pouvoirs publics interdisent l'accès du centre-ville aux gbakas. Ceux-ci étaient désormais autorisés à assurer la desserte des zones périphériques (Anyama, Bingerville, Songon, Bimbresso, Dabou) à partir principalement d'Adjamé.

Quant aux wôrô-wôrôs, leur exploitation était déjà interdite par la municipalité d'Abidjan par arrêté en date du 07 avril 1961 au profit des taxis compteurs.

Cependant, sous les effets conjugués de l'extension urbaine, de la croissance démographique et de la crise économique du début des années 80, ils réapparaissent pour satisfaire les besoins de déplacement qui ne pouvaient être assurés ni par la SOTRA, ni par les taxis compteurs. Mais leur zone d'exploitation était limitée à certaines communes notamment Abobo et Yopougon sur des itinéraires intracommunaux.

Ce développement spectaculaire des services non structurés de transport (gbakas et wôrô-wôrôs), parallèlement au recul de la SOTRA, ainsi que la dispersion des responsabilités dans le secteur ont davantage contribué à sa faible performance générale avec pour corollaire la dégradation des conditions de circulation entraînant la congestion, l'insécurité routière et la pollution atmosphérique.

Durant toute cette période jusqu'en 2000, les compétences en matière d'organisation des transports urbains à Abidjan étaient dispersées entre :

- l'Etat, via le Ministère chargé des Transports qui réglementait les autorisations de transport des gbakas et assurait directement la tutelle technique de la SOTRA en collaboration avec le Ministère chargé de l'Economie et des Finances qui en assurait la tutelle financière ;
- la ville d'Abidjan, qui avait en charge la gestion des taxis compteurs ;
- les communes de l'agglomération, qui avaient en charge la gestion des wôrô-wôrôs.

II. Structuration des services de taxis compteurs

Les services de taxis exploités par des véhicules équipés de compteurs horokilométriques et reconnaissables à leur couleur réglementaire orange (*cf. arrêté n°1679 du 23 septembre 1969*) ainsi que l'antenne lumineuse de couleur jaune installée sur leur toit, sont apparus en Côte d'Ivoire peu avant l'indépendance du pays.

En effet, l'arrêté n°5990 du 1^{er} septembre 1953 rendait obligatoire l'emploi de taximètre ou compteur horokilométrique pour toutes les voitures de places, circulant dans la zone urbaine à compter du jour suivant de trois (3) mois la date de signature du contrat avec le concessionnaire des transports en commun à Abidjan.

Le compteur horokilométrique est l'instrument de mesure, installé à bord du taxi, qui permet de déterminer le tarif d'une course en fonction du trajet parcouru et/ou du temps passé.

Son fonctionnement est horaire et/ou kilométrique à partir d'une vitesse de référence dénommée vitesse de conjonction (*égale au tarif horaire divisé par le tarif kilométrique*). Cette vitesse permet de basculer automatiquement du tarif kilométrique au tarif horaire quand

la vitesse de circulation est inférieure à la vitesse de conjonction et vice versa.

L'exploitation des taxis compteurs est réglementée par l'arrêté n°53 du 12 octobre 1978 fixant les conditions d'identification des taxis urbains de la ville d'Abidjan et sa périphérie.

Les grandes entreprises structurées de taxis compteurs tels que Choteau, AVS et Saint Christophe disposaient de plus des 2/3 du parc de véhicules. Ils contribuaient au financement du budget de l'Etat par le paiement régulier des taxes de transport et offraient des emplois stables avec contrat de travail à durée indéterminée (CDI) et une couverture sociale à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS).

La fin de la décennie 1980-1990 a été marquée par une grave crise entre les compagnies d'assurance et les personnes physiques et morales propriétaires, exploitants ou gestionnaires de taxis compteurs de la ville d'Abidjan.

La raison de cette crise, selon les assureurs regroupés au sein de l'ASA-CI, était due aux difficultés éprouvées pour couvrir les risques d'accident impliquant les taxis compteurs.

En effet, la loi n°60-342 du 28 octobre 1960, son décret d'application n°61-370 du 13 novembre 1961 et les textes modificatifs ont institué une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur à l'aube de la Côte d'Ivoire indépendante.

Comme solution à la crise, les assureurs ont souhaité une augmentation conséquente de la prime d'assurance. Cette proposition sera rejetée par les propriétaires, exploitants et gestionnaires des taxis compteurs qui trouvaient le montant proposé prohibitif.

L'on s'acheminait inexorablement vers une impasse au regard des positions tranchées des parties. Même l'implication des autorités qui craignaient une forte perturbation du marché, n'a pu assouplir les positions respectives des protagonistes.

C'est dans cette atmosphère de statu quo qu'un protocole d'accord de financement et de création de la mutuelle d'assurance des taxis compteurs d'Abidjan (MATCA) a pu être signé le 21 juin 1989 entre les exploitants et l'ASA-CI.

Alors, la MATCA, société d'assurance mutuelle à cotisations variables, a ouvert ses portes le 1^{er} novembre 1989.

En outre, le 10 juillet 1992 a été signé à Yaoundé (Cameroun) le traité instituant le code de la conférence interafricaine des marchés d'assurances (CIMA). Il agissait désormais comme loi nationale applicable dans 14 Etats africains dont la Côte d'Ivoire en remplacement des lois et règlements nationaux.

Avant la création de la MATCA, la prime mensuelle d'assurance qui coûtait 56 000 FCFA prenait en compte, outre la responsabilité civile, l'incendie, le vol à main armée, le vol d'accessoires, les bris de glace et autres dommages (tous risques ou tierce collision).

Ces garanties ci-dessus citées ont malheureusement mis en péril la trésorerie des maisons d'assurance qui ont vu croître de manière vertigineuse le volume des sinistres à couvrir.

A tort ou à raison les assurances ont soupçonné certains opérateurs du secteur des taxis compteurs d'abuser de la couverture qui leur est offerte dans les contrats d'assurance. Elles avaient donc jugé nécessaire le réajustement de la prime que les opérateurs de taxis compteurs ont contesté jusqu'à la création de la MATCA.

Les dirigeants de la MATCA nouvellement créée ont retenu la responsabilité civile (RC) comme seule garantie à assurer en tirant les leçons des expériences passées.

III. Grandes étapes de l'évolution de la SOTRA

La SOTRA, dont le développement a été largement soutenu par l'Etat jusqu'en 1982, éprouvait à partir de 1992, d'énormes difficultés à assurer sa mission de service public avec pour corollaire une crise financière persistante qui a compromis sa stabilité et sa survie.

Son évolution a comporté trois phases (3) distinctes :

- La **première phase** fut basée sur le recours quasi exclusif aux ressources propres. L'exploitation de la SOTRA fut équilibrée sans l'aide des pouvoirs publics jusqu'en 1976.
- La **deuxième phase** a été caractérisée par l'expansion de la SOTRA et son développement spectaculaire qui s'est traduit par le doublement de ses activités de 1976 à 1980 :
 - le parc est passé de 420 à 1 200 véhicules ;
 - la production a progressé de 27 à 52 millions de km ;
 - le trafic de passagers a augmenté de 135 à 238 millions.

Au cours de cette période, la SOTRA a diversifié ses activités et créé un service express en 1974, un service ravitaillement des marchés en 1977, un service étudiant pour le compte de l'Etat en 1978 et un service lagunaire en 1980.

Ce développement vertigineux de la SOTRA a nécessité, de 1977 à 1980, des investissements importants d'un montant de 70 milliards de FCFA.

De 1977 à 1981, la SOTRA s'est dotée de cinq (5) dépôts aujourd'hui dénommés centre-bus (*unités de production décentralisées*) répartis dans chacune des plus grandes communes d'Abidjan : Abobo, Yopougon, Adjamé, Cocody, et Koumassi.

Le versement régulier d'une subvention égale au déficit d'exploitation, a largement contribué à la réalisation de l'équilibre financier de l'entreprise sur la période.

Cette seconde phase de développement qui s'est réalisée grâce exclusivement à des emprunts extérieurs et au financement public, a généré des charges financières importantes et encouragé une gestion peu rigoureuse des ressources, du fait du mécanisme de subvention automatique constatée à posteriori.

- La **troisième phase** qui fut la plus longue (1982–2000) fut basée sur la contrainte de réduction de la contribution de l'Etat, suite à la crise économique et financière à laquelle la Côte d'Ivoire a été confrontée pendant cette période.

Les principales difficultés de la SOTRA apparues à partir de 1990 et, qui se sont traduites par une baisse régulière du parc en ligne, trouvent leur origine principalement dans l'insuffisance tarifaire, le non-respect par l'Etat des engagements en faveur des groupes subventionnés, **mais également au manque de rigueur dans la gestion des ressources de l'entreprise**. Cela a engendré un déséquilibre financier grave, avec pour corollaire une situation de faillite virtuelle de la SOTRA. Cette menace permanente de cessation de paiements a provoqué au niveau social des effets très négatifs dans les relations avec les employés anxieux de leur devenir.

Malgré la volonté des pouvoirs publics d'améliorer la structure financière de la SOTRA, par l'application de divers plans d'équilibre, l'entreprise a continué d'enregistrer des déficits