MAGAZINE

AFRIQUE GREEN SIDE

Mensuel d'informations environnementales - Février 2019
www.afriquegreenside.com

100 % Gratuit

CÔTE D'IVOIRE :

La Problématique de la Mobilité Urbaine à Abidjan

Edition N° 08

FORAVID
FORUM AFRICAIN DES VILLES DURABLES

BIENTÔT
à Abidjan
du **08 au 11**
Mai 2019

“L’imagination est la meilleure compagnie de transport au monde.”

(ROGER FOURNIER), artiste, cinéaste, écrivain français (1929-2012)

Directeur de Publication :
Brice DELAGNEAU

Rédaction :
Georges KOUASSI
Anne Michèle KOUASSI
Brice DELAGNEAU

Crédits Photos :
Brice DELAGNEAU
Anne Michèle KOUASSI
Ange Fialy D.
ONG AMISTAD
Internet

Infographie / Mise en page:
Ange Fialy D.

Tirage:
300 exemplaires

Adresses:
Côte d’Ivoire
Abidjan Cocody
Tél: (225) 59 30 30 50
73 99 99 90
abidjan@afriquegreenside.com
www.afriquegreenside.com

EDITO / SOMMAIRE

LE MOYEN DE DÉPLACEMENT QU'IL NOUS FAUT

Les siècles se succèdent mais ne se ressemblent forcément pas. Comme le dirait l'autre, à chaque siècles ses réalités.

En 1771, l'ingénieur Nicolas Joseph Cugnot invente la première voiture du monde. Elle portait le nom de « Fardier de Cugnot ». On peut imaginer aisément sa lenteur. Elle avait une vitesse moyenne horaire de 4km/h, encore moins rapide qu'un adulte qui marche mais, pour cause, c'est un petit feu de bois qui le fait fonctionner à la vapeur. Une autre machine à vapeur verra le jour en 1833. Il s'agit du train, inventé par Richard Trevithick. Ces toutes premières inventions ont fait long feu, parce qu'elles ne pouvaient pas continuellement épouser l'ère du temps.

Le moteur à essence n'apparaîtra qu'en 1862 suivi par le moteur diesel en 1893. Le premier avion créé par les frères Wright a quant à lui été expérimenté le 17 décembre 1903. Bref, les moyens de mobilité ont connu une évolution exponentielle si bien qu'aujourd'hui on a du mal à dénombrer les différents types qui s'offrent à nous. La planète est envahie par les véhicules, avions, trains et j'en passe. Ai-je besoin de dire que la pollution est au rendez-vous ? Il suffit d'ouvrir les yeux pour voir. Chacun de ces moyens de transport émet naturellement du CO2 dans la nature. La planète est donc en danger. Au niveau du transport terrestre, en plus de polluer, on assiste de plus en plus à des interminables bouchons qui ralentissent la circulation dans les grandes métropoles africaines dont fait partie Abidjan, qui malgré la densité des routes, n'observe absolument pas une fluidité routière.

Brice DELAGNEAU

Face à la démographie galopante couplée à l'urbanisation avec les voitures qui s'arrachent chaque jour comme des petits pains, on se demande bien comment les populations vont se déplacer et quel air vont-t-elles respirer d'ici 10 à 20 ans. Autrement dit, quel est le moyen de transport qu'il nous faut aujourd'hui en Afrique et principalement à Abidjan?

Le vélo, moins polluant et considéré comme un moyen sûr pour éviter les embouteillages ne répond-t-il pas aux exigences environnementales de ce siècle ?

Et si les véhicules électriques déjà expérimentés dans quelques pays d'Afrique prenaient le relais ?

En somme il faut tendre vers les moyens de transport non polluants et de moins en moins encombrants. Disons tout simplement que c'est le transport écologique qu'il nous faut. Juste un avis.

SOMMAIRE

EDITORIAL 03
- Le moyen de déplacement qu'il nous faut.

ACTUALITES 04
- Abidjan bientôt au rythme du Forum Africain des Villes Durables.

FOCUS 10
- La problématique de la mobilité urbaine à Abidjan.

ENTRETIEN 14
- **Anne Cécile Souhaid**, spécialiste principale en transport à la banque mondiale.

DES FAITS ET DES CHIFFRES 16
- Les chiffres 1600, 200 et 14.

ILS ONT DIT 16
- ***AMADOU KONÉ***, Ministre ivoirien des transports
- ***ANDY COSTA*** l'ambassadeur du vélo
- ***DIEKET WILLIAMS***, point focal de l'ONG YES GREEN EARTH

ECO-CITOYENNETE 17
- Je respecte le code de la route.
- J'évite de verser de l'eau usée sur la route.
- Je privilégie les modes de transports collectifs.

LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES :

L'ONG AMISTAD prône le réseautage de la société civile ivoirienne

Dans la dynamique des activités PACJA, chapitre Côte d'Ivoire, l'ONG AMISTAD s'est engagée dans un projet de renforcement des capacités et de sensibilisation des organisations de la société civile, des médias et des communautés locales sur les changements climatiques et la REDD+ en Côte d'Ivoire.

Ledit projet a débuté les mercredi 30 et jeudi 31 janvier 2019 à Abidjan par un atelier au cours duquel le réseautage de la société civile ivoirienne a été vivement recommandé.

L'union fait la force, a-t-on coutume de dire. Cette maxime, l'ONG AMISTAD (Actions pour la Mobilisation des Initiatives d'Aide au Développement) en a fait sienne. Son président Monsieur Brice Delagneau veut inscrire les organisations de la société civile ivoirienne dans cette vision pour mieux aborder la lutte contre les changements climatiques.

« Nous devons travailler en réseau », indique-t-il. «Il y a trop d'opportunités qu'on rate parce qu'on n'est pas en réseau », déplore le président de l'ONG AMISTAD avant d'inciter les uns et les autres à saisir l'opportunité qu'offre PACJA (Alliance Panafricaine pour la Justice Climatique). « Aujourd'hui PACJA nous offre cette plateforme pour nous mettre ensemble », dira-t-il. « On ne peut pas évoluer seul. Si vous voulez aller de l'avant, vous êtes obligés d'intégrer un réseau et PACJA est une opportunité », conseille-t-il.

Appeler la société civile à travailler en réseau est une chose, mais être outillé en est une autre. C'est pourquoi au cours de cet atelier, les membres d'une vingtaine d'ONG ont vu leurs capacités renforcées sur la connaissance de la REDD+ et sur les changements climatiques. Il s'agit de mettre à niveau les ONG qui n'ont pas pu participer à la première phase du processus REDD+ afin que celles-ci puissent désormais y apporter leur contribution.

FORAVID

Tu es jeune, diplômé ou non,

Rejoins-nous vite pour l'organisation du FORAVID en t'inscrivant sur notre site internet

www.foravid.africa

EAU POTABLE : *Des quartiers d'Abidjan toujours dans l'impasse*

La question d'eau est loin d'être résolue en Côte d'Ivoire. Cette réalité n'épargne malheureusement pas Abidjan. Dans certains quartiers de la capitale économique ivoirienne, obtenir de l'eau potable est un vrai parcours du combattant.

Gonzagueville, quartier situé dans la commune de Port Bouet, au sud d'Abidjan est le reflet réaliste de l'inaccessibilité de certaines populations abidjanaises à l'eau potable. Incroyable ! Les milliers de familles vivant dans ce quartier ne peuvent que recourir à l'eau de forage. L'eau de forage est-elle vraiment potable ? Prof Goula Bi Tié Albert, ingénieur hydrologue, Directeur de la protection et de l'aménagement des ressources en eau au ministère des eaux et forêts nous situe : «Elle n'est pas potable, cette eau que vous avez à 3 ou 4 mètres de profondeur », répond-t-il. « Malheureusement il y a des fosses septiques juste à côté. Cela va entrainer un certain nombre d'éléments qui sont nuisibles à la santé», précise l'hydrologue.

A l'instar donc de Gonzagueville, les quartiers comme Jean Folly, Adjoufou et autres, vivent la même réalité. Il apparait clairement que des millions de personnes boivent encore de l'eau provenant de sources non améliorées. Ce qui n'est pas sans conséquence vu les maladies hydriques telles que les hépatites, la dengue, le choléra et autres qui se prolifèrent au quotidien. A quand la fin du calvaire de ces populations ? La question reste posée.

En définitive, l'Etat se doit de tout mettre en œuvre pour l'atteinte de l'objectif de développement durable numéro 6 qui vise à garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau. Sans eau salubre et assainissement adéquat, le développement durable est quasiment impossible.

08 09 10 11 MAI

FORAVID
FORUM AFRICAIN DES VILLES DURABLES

Edition 2019

Sponsors
Partenaires
Exposants

Associez votre image au FORAVID

www.foravid.africa

FAUNE: *La Côte d'Ivoire élabore des recommandations pour sauver ses espèces animales*

Face à la recrudescence de l'extinction de la faune en Côte d'Ivoire, le pays se dote de certaines stratégies, notamment des recommandations en vue d'assurer une meilleure protection de ses animaux. Le seul exemple de l'éléphant, emblème national, suffit pour comprendre que le pays est en train de perdre une grande part de sa richesse faunique. Au début du vingtième siècle, le territoire ivoirien abritait une centaine de millier d'éléphants. Mais la chasse abusive a fait subir aux pachydermes un massacre assez flagrant. Selon une étude du ministère des eaux et forêts, en 1991, ils n'occupaient plus que 15% du territoire. Le nombre d'espèces de mammifères est passé de 63 à 14.

Ainsi, pour mieux aborder la question de la faune, l'Etat de Côte d'Ivoire juge nécessaire d'effectuer un inventaire précis des ressources et des acteurs aux abords de toutes les aires protégées y compris des forêts classées, pour établir un plan de gestion durable de la faune.

Aussi l'Etat par l'entremise du ministère des eaux et forêts décide-t-il de mettre en place une base de données nationale sur les ressources fauniques et cynégétiques accessibles à toutes les parties prenantes par le biais de l'internet. Elle est gérée par un observatoire de la forêt, de l'eau et de la biodiversité.

Pour les décideurs ivoiriens, il urge également de définir un programme national de sensibilisation sur l'importance de la faune en associant toutes les parties prenantes, puis le décliner en projet régionaux. Non sans consolider l'avant-projet de loi sur la faune avec une application des textes législatifs appuyée par des mesures coercitives. Outre ces mesures, l'Etat de Côte d'Ivoire entend miser sur la question de coordination. Espérons que ces recommandations parmi tant d'autres soient suivies à la lettre à l'effet d'atteindre les résultats escomptés. C'est-à-dire la régénérescence faunique en Côte d'Ivoire pour le bonheur des générations futures.

DEVELOPPEMENT : *Abidjan bientôt au rythme du forum africain des villes durables*

Du 08 au 11 mai 2019, Abidjan, la Capitale économique de la Côte d'Ivoire abritera un évènement historique dénommé forum africain des villes durables (FORAVID). Les maires et autres décideurs d'Afrique se retrouveront autour d'une table pour identifier le modèle de « ville durable » adapté à l'Afrique.

L'ONG AMISTAD et l'Agence Afrique Green Side, appuyées par le ministère de la construction, du logement et de l'urbanisme ont décidé de réunir les maires, gouverneurs, élus locaux, leaders communautaires et entrepreneurs d'Afrique autour d'une table pour plancher sur plusieurs thématiques afin d'identifier le modèle de « ville durable » adapté à l'Afrique. Cette rencontre se situe dans le contexte des objectifs de développement durable qui stipule que pour bien vivre en ville, il faut avoir accès au logement, aux services essentiels, à des moyens de transports efficaces, sûrs et durables, à des espaces verts et des lieux culturels ; respirer un air de qualité et assurer à tous la sécurité, notamment face aux potentiels impacts du dérèglement climatique.

Avec pour objectif général de créer un espace de rencontre et d'échanges entre les acteurs du développement local, FORAVID aura pour thème cette année : « LA VILLE DURABLE EN AFRIQUE ». Selon son secrétaire général, Monsieur Brice Delagneau, par ailleurs président de l'ONG AMISTAD, «Ce modèle de ville durable et inclusive que l'ODD 11 dessine pour 2030 est possible ».

Se prononçant sur l'importance et les motivations qui suscitent cet évènement, Brice Delagneau estime qu'il s'agira de rechercher avec les experts, des solutions aux situations déplorables que connaissent nos villes. Situations liées aux constructions anarchiques, aux embouteillages, à la présence des déchets etc…« Nous constatons que de plus en plus l'Afrique se met à l'ère des technologies de développement. Et cela nous amène à avoir un mouvement d'exode rurale», fait-il remarquer.

Des sessions et Ateliers parallèles, des rencontres B to B, des formations, des panels de haut niveau et bien d'autres activités meubleront cette première édition du FORAVID, qui sera marquée par un parcours des officiels à vélo dans la ville d'Abidjan, question de promouvoir la mobilité urbaine intelligente.

Gohitafla / Un cheminement vers la durabilité

Située au centre ouest de la côte d'ivoire, dans la région de la Marahoué, district de Sassandra, plus précisément dans le département de zuénoula, la commune de Gohitafla, avec son tout nouveau maire veut emprunter la voie de la durabilité pour booster son développement économique.

La commune de Gohitafla c'est 17 villages qui s'étendent sur 120km² avec une population estimée à 24000 habitants. En termes d'infrastructures scolaires, Gohitafla est dotée d'un lycée, sept collèges privés et quinze écoles primaires.

Du fait qu'elle soit à cheval entre la zone de savane et les forêts, l'agriculture est l'un des atouts majeurs de développement de cette ville. Autre atout qui est d'ordre culturel n'est autre que le Zaouli, danse inscrite dans le patrimoine culturel de l'UNESCO.

Bien qu'ayant des atouts, Gohitafla souffre d'un manque criard de personnels éducatifs, soit 72 professeurs, causant l'absence des cours d'anglais dans la formation des apprenants de la sixième à la terminale. Aussi, sur les 17 villages que compte la commune, n'avoir que 8 électrifiés et connectés au réseau d'eau potable est loin d'être une fierté. Etre situé à 10km du bitume n'est pas non plus à la faveur des populations. Même si la mairie nourrit des intentions de résorber l'épineuse question des ordures, elle ne dispose que de trois tricycles.

Le nouveau maire Youan Bi Athanase entend remédier à ce problème dans la mesure de son possible : « population de Gohitafla, nous considérons nos cinq années à venir comme des années de missions ». L'économiste dirigeant de Gohitafla compte mettre en place une économie de l'anacarde tout en restant dans l'unité et l'appropriation des projets de société et l'unicité dans les idées.

Nouvellement élu à la tête de la commune de Gohitafla, le maire Youan Bi Athanase veut placer son mandat sous le sceau de la durabilité en accordant une attention particulière à la question de l'environnement pour faire de Gohitafla une ville durable.

ENERGIE/ Transition énergétique, le défi s'internationalise

La question de l'énergie est d'une portée non seulement nationale mais internationale, vu l'engouement que le sujet suscite auprès du gouvernement et des acteurs du domaine. La 2ème édition des journées africaines de l'écologie et des changements climatiques (JFAC 2019), lancée le vendredi 11 janvier 2019 au pavillon latrille sis aux deux plateaux en est une parfaite illustration. Les acteurs ivoiriens ont pu bénéficier d'expériences d'autres pays dont le Maroc, en matière de lutte contre les changements climatiques, aujourd'hui l'un des grands défis auquel l'humanité doit faire face. Si le Maroc appréhende le sujet avec tant d'emballement, le ministère ivoirien de l'environnement et du développement durable en est d'autant plus passionné, Joseph Séka Séka l'a alors traduit en ces termes : « La transition énergétique ne sera possible que si toutes les parties prenantes sont bien informées, formées et encadrées, pour la mise en œuvre synergique des activités de terrain ». Cette cérémonie de lancement a été une occasion pour les décideurs de démontrer l'attention particulière qu'ils accordent à la question de l'énergie. La Côte d'Ivoire à travers le plan national de développement PND 2016-2020 a déjà affiché ses ambitions en vue de l'atteinte des objectifs de développement durable.

Abidjan bientôt au rythme du forum africain des villes durables

www.foravid.africa / www.afriquegreenside.com

Le starling, *un nouvel outil pour une meilleure surveillance forestière*

Fortement impactée par la déforestation, la Côte d'Ivoire à travers le projet Starling, veut changer de paradigme pour une meilleure surveillance de ses forêts. Les résultats de la phase expérimentale ont été présentés le jeudi 17 janvier 2019 à l'auditorium de la primature sis à Abidjan-Plateau.

De 16 millions d'hectares de forêt en 1960, le couvert forestier en Côte d'Ivoire est estimé aujourd'hui à 2,5 millions d'hectares. Selon un rapport de la SODEFOR (Société de Développement des Forêts), ce sont plus de 200 000 hectares de surface forestière qui sont détruits chaque année sous l'effet de l'agriculture et de l'exploitation forestière non contrôlée. Dès lors, la surveillance des forêts apparait comme un élément clé pour un meilleur contrôle du couvert forestier. C'est dans ce contexte que la SODEFOR (Société de Développement des Forêts) a initié sur la période de décembre 2017 à juillet 2018, un projet pilote de mise en place de l'outil Starling pour la surveillance de la forêt classée de Cavaly (ouest du pays).

La phase pilote de ce projet qui aura coûté 45000 euros a livré des résultats satisfaisants puisque de fin avril 2018, à fin juillet de la même année, il y a eu un abaissement de dégradation forestière qui va jusqu'à 2,2%. Le Starling est une initiative du partenariat TFT-Airbus présenté par Patrick Houdry, responsable commerciale d'Airbus, comme étant un appareil de contrôle aérien, basé sur l'observation satellitaire avec une résolution allant jusqu'à 30 cm. Ce qui lui permet de capter les images optiques et radars.

Ces avancées notables ne peuvent que réjouir Colonel Mamadou Sangaré, Directeur Général de la SODEFOR qui révèle par ailleurs qu'au cours de l'année 2018, trois patrouilles mixtes ont permis de démanteler 200 délinquants infiltrés dans les forêts classées. « Ayant maintenant ces résultats satisfaisants, le projet va être étendue à l'échelle nationale », dira-t-il. Voilà qui promet.

FOCUS

CÔTE D'IVOIRE : *La problématique de la mobilité urbaine à Abidjan*

L'importance du transport urbain

Le transport urbain occupe une place de choix dans le développement d'une ville. Il est même incontournable. On pourrait dire sans aucun risque de se tromper que l'urbanisation est intimement liée à la mobilité urbaine. Plus le secteur du transport se porte bien, plus les activités se développent et le processus d'urbanisation s'accentue avec le développement économique. Le récent rapport de la banque mondiale sur la situation économique de la Côte d'Ivoire révèle par ailleurs qu'une amélioration de 20% au niveau du transport, entraine une croissance économique de 1%. En effet, une bonne organisation du transport avec les structures et moyens de déplacement qu'il faut, permet l'émergence économique en raccourcissant les distances et en favorisant les échanges entre entreprises et avec les consommateurs. Sans surprise, les pays les plus développés sont presque toujours les plus urbanisés. Leurs villes sont leur principal poumon économique avec une bonne structuration de la mobilité. Ne dit-on pas que la route précède le développement ? La bonne nouvelle est que la Côte d'Ivoire est en phase d'urbanisation. Il va falloir régler avec efficacité la question du transport à Abidjan ainsi que dans les autres villes du pays.

Le difficile accès aux moyens de déplacement à Abidjan

Les minicars communément appelés "gbakas", les taxis communaux dénommés wôrô-wôrôs par les abidjanais, les bus et bateau-bus de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA), ainsi que les taxi-compteurs sont les différents moyen de transport en commun qui assurent bon an mal an le déplacement des populations au bord de la lagune Ebrié. Cependant, l'obtention de l'un ou l'autre de ces moyens de transport n'est toujours pas chose aisée. Les matins comme les soirs, ce sont des rangs kilométriques qui se dressent pour attendre un hypothétique gbakas, un bus ou encore un wôrô. Souvent, l'impatience fait perdre les bonnes mœurs et c'est au prix d'une lutte acharnée que les plus forts se défont des plus faibles pour s'octroyer une place dans le véhicule pour espérer éviter le retard. Une scène certainement pas agréable à voir mais qui s'impose malheureusement aux populations. Ce type de scénario est malheureusement vécu au quotidien et n'épargne aucune commune. Et là, la marche n'est pas envisageable puisque selon le 8ème rapport de la banque mondiale sur la situation économique de la Côte d'Ivoire, seulement 18% des emplois à Abidjan sont accessibles en moins d'une heure. Malgré tout, la part modale de marche atteint 60% dans les communes comme Yopougon et Abobo alors que la moyenne à Abidjan est de 40%.

Les ménages d'Abidjan dépensent plus de 4 milliards de F CFA par jour dans le transport

Les difficultés liées à la mobilité affectent malheureusement une panoplie d'agents économiques et cela pour de multiples activités. Elles ont aussi une répercussion sur la qualité de vie des populations, influant sur leurs dépenses et l'allocation de leur temps. La banque mondiale souligne par exemple dans ledit rapport que les ménages d'Abidjan dépensent chaque jour plus de

4 milliards de F CFA en transport. Selon le rapport, il peut être estimé que le coût total du transport urbain au sein d'Abidjan est à peu près égal à 4,1 milliards de F CFA par jour pour l'ensemble des ménages de la métropole, soit presque 1.200 milliards de FCFA sur une année (ou l'équivalent d'environ 5% du PIB national en 2017). Cette répercussion pèse beaucoup plus sur les ménages les plus pauvres qui selon le même rapport, consacre 30% de leur revenu au transport, puisque vivant dans les quartiers précaires et éloignés des zones d'activités.

Abidjan et les embouteillages

Problème de voiries, excès de véhicule ou indiscipline des automobilistes? Difficile de répondre d'emblée avec exactitude à cette question. Mais il est certain que les trois facteurs y contribuent. Toutefois, les usagers de la route sont confrontés à un réel problème que constituent les embouteillages. Ils deviennent de plus en plus denses aux heures de pointe où la situation se montre insoutenable. On assiste à une obstruction des voies, souvent dans les deux sens. Cocody (boulevard Latrilles, échangeur de la Riviéra 2), Plateau (boulevard lagunaire), Koumassi-Marcory (boulevard du Cameroun), Treichville (gare de Bassam), Adjamé (Liberté, Boulevard Nangui Abrogoua), Abobo (route du zoo), Port-Bouet (route de Bassam) sans oublier Yopougon (autoroute du nord) sont des endroits quasiment abonnés aux embouteillages à Abidjan. Il est clair qu'aucune commune n'est épargnée par la fièvre d'embouteillages qui sévit avec son lot de conséquences. Lenteurs et retards qui influencent négativement les rendements des activités. A cela il faut ajouter les accrochages enregistrés çà et là. Que dire de la chaleur suffocante qui surchauffe souvent les esprits. En pareille circonstance, certains conducteurs de transports en commun (gbaka, wôrô-wôrô…) profitent de la situation pour doubler voire tripler le tarif pour la même destination. Comme le dit l'adage «le malheur des uns fait le bonheur des autres».

Les causes d'une mobilité urbaine en souffrance

La faiblesse de la mobilité urbaine à Abidjan s'explique à travers l'existence de plusieurs contraintes. Il y a les contraintes d'ordre naturel, telles que la morphologie de la ville avec ses nombreuses lagunes et ses quartiers séparés par des bras de mer. D'autres sont de nature humaine. Parmi elles l'insuffisance d'infrastructure de transport de qualité. Si le développement des infrastructures routières urbaines s'est ralenti dans les villes ivoiriennes pendant les années 2000, c'est en grande partie à cause de la baisse de l'investissement public et la réticence des investisseurs privés à s'engager dans des projets de longues durée dans un contexte incertain. Outre cela, l'accès limité aux moyens de transport et surtout le non-respect des simples règles de comportement par les usagers de route constituent aussi une entrave à la mobilité à Abidjan. Tout ceci est aggravé par la non professionnalisation de certains acteurs du transport favorisant l'indiscipline et l'anarchie sur les routes.

FORAVID
FORUM AFRICAIN DES VILLES DURABLES
POPULATIONS,
participez au FORAVID et apportez des solutions pour bien vivre en ville.
www.foravid.africa

Les efforts du gouvernement pour repositionner le secteur du transport urbain

Le gouvernement ivoirien a fait des avancées considérables en ce qui concerne sa vision pour le développement du transport de masse. Conscient du retard accumulé au cours des deux dernières décennies, l'Etat de Côte d'Ivoire essaie de mettre les bouchées doubles pour mettre la pendule à l'heure. Le projet de ligne 1 du Train Urbain a été lancé sur l'axe Nord-Sud et devrait être opérationnel en 2022. Les projets d'une ligne de BRT (Bus Rapide Transit) sur l'axe Est-Ouest encore à l'étude mais devrait aussi voir le jour en 2021. A terme, il transportera 300.000 personnes ar jour. Parce que ces projets nécessitent des coûts initiaux considérables, il est important que leur sélection se fasse sur la base de critères que sont les besoins de déplacements (c'est-à-dire l'estimation de la demande) et leur soutenabilité financière, elle-même dépendante du mode de financement ainsi qu'opératoire qui peut inclure un partenaire privé. Le gouvernement devrait améliorer sa capacité à développer ses projets stratégiques, notamment leur gestion financière ainsi que le suivi de leur performance au cours du temps. Outre cela, le gouvernement avait exprimé en 2018 sa volonté d'acquérir 500 autobus neufs pour la SOTRA. Cette volonté est aujourd'hui traduite dans les faits depuis la signature, le 28 février de la même année, d'un accord de prêt d'un montant de 60 milliards de F CFA, avec une banque tchèque. Selon le ministre de l'Économie et des Finances, Adama Koné, à la signature dudit accord, ces autobus devraient permettre «d'améliorer significativement les services de la SOTRA et décongestionner les transports à Abidjan». Son homologue des Transports, Amadou Koné, avait assuré, pour sa part, que ces nouveaux bus devraient à terme, «porter la capacité journalière de transport de la SOTRA à près de 450 000 passagers. C'est déjà une avancée notable mais beaucoup reste à faire.

En tout état de cause, la Côte d'Ivoire est sur la bonne voie. Reste à suivre quelques pistes tracées dans le 8ème rapport de la banque mondiale pour que le transport se porte mieux et de façon durable à Abidjan. Il s'agit de bâtir et à opérer dans la durée un système efficace de mobilité urbaine. L'accent est mis ici sur le besoin de mettre en place un système intégré qui met en relation différent modes de transports à travers un réseau interconnecté. De plus en plus, les déplacements dans une ville moderne ne se font plus avec un seul mais une combinaison de modes. En particulier, le développement de modes de transport de masse sur les corridors devra se faire en coordination avec celui d'autres modes qui faciliteront leur accessibilité aux ménages.

Aujourd'hui, dans nos villes :

- **Les embouteillages sont interminables**
- **La démographie est galopante**
- **L'insalubrité est grandissante**
- **L'accès à l'énergie et à l'eau est insuffisant**

Vos solutions sont attendues

Du
08 au 11
MAI 2019

au

FORAVID

FORUM AFRICAIN DES VILLES DURABLES

- **Ministères,**
- **Gouverneurs,**
- **Élus locaux,**
- **Leaders communautaires,**
- **Associations de femmes et de jeunes**
- **Partenaires au développement**

VENEZ ÉCHANGER SUR LE MODÈLE DE « VILLE DURABLE » ADAPTÉ À L'AFRIQUE

Le FORAVID, à ne pas manquer à Abidjan en Côte d'Ivoire.

www.foravid.africa

ENTRETIEN

Le 8ème rapport de la banque mondiale sur la situation économique de la Côte d'Ivoire a été présenté le jeudi 21 février 2019 à l'auditorium de la primature à Abidjan plateau. « Que la route soit bonne : Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan ». Tel est l'intitulé de ce rapport qui a en ligne de mire la question du transport en Côte d'Ivoire et principalement à Abidjan. Cette cérémonie a donné droit à un panel au sein duquel on retrouve **ANNE CÉCILE SOUHAID**, ***spécialiste principale en transport à la banque mondiale.*** Elle a répondu à quelques préoccupations des participants. Afrique Green Side revient sur quelques points des échanges pour vous.

Il y a eu des progrès ces dernières années en termes d'amélioration de la mobilité. Pourquoi ces progrès ne sont-ils pas suffisants ?

A.C.S : Effectivement il y a de grands chantiers qui ont été lancés depuis huit années, comme l'amélioration des infrastructures routières, avec des résultats déjà visibles. Et je pense que le rapport les félicite. Effectivement la Côte d'Ivoire a une densité de routes qui est supérieure aux voisins de la sous-région mais qui est encore inférieure aux pays développés, dix fois inférieure à peu près. Donc il reste des choses à faire dans l'infrastructure routière. Ce que le rapport a voulu mettre en lumière, c'est, pourquoi ça un enjeu, et aujourd'hui quels sont les efforts qu'il faut encore déployer pour atteindre le maximum d'enjeux possibles de la mobilité urbaine. L'enjeu est grand puisqu'aujourd'hui dans le cas actuel, les calculs qu'on a faits démontrent qu'une amélioration de 20% amène une croissance de 1%. C'est dire qu'aujourd'hui les ménages pauvres souffrent encore de problèmes de déficience de transport urbain. Je vais donner quelques exemples qui prouvent l'importance sociale de la mobilité urbaine. On l'a dit, les ménages pauvres dépensent 30% de leur revenu dans le transport. Mais c'est aussi une question d'accessibilité. Aujourd'hui, il n'y a que 18% des emplois qui sont accessibles à Abidjan en moins d'une heure. Et il n'y a que 7% des abidjanais qui peuvent avoir accès à un centre hospitalier en moins de d'une heure. Voilà pourquoi l'enjeu est grand et qu'il y a encore des efforts à faire.

En termes d'entretien, est-ce que la Banque Mondiale appuie l'Etat de Côte d'Ivoire ?

A.C.S : La banque appuie effectivement l'Etat de Côte d'Ivoire. On apporte une assistance technique sur la réflexion pour plus de participation du secteur privé dans les fonds d'entretien routier avec une assistance technique sur la sous-région. Et évidemment, on est en belle collaboration avec les autres partenaires techniques et financiers qui sont plus impliqués dans ce sujet.

Dans votre rapport, vous avez abordé la question de répartition spatiale. Ça veut dire quoi ?

A.C.S : C'est surtout pour l'infrastructure physique routière. Il y a à peu près 0,4 km par habitants de route bitumée à Abidjan. Ce n'est pas mal pour la sous-région. Mais malheureusement, elles sont réparties de manière assez concentrée dans certains quartiers, puis il y a des quartiers qui n'en ont quasiment pas ; en fait qui sont enclavés parce qu'ils n'ont pas d'accès bitumé. Et c'est très important parce que pour l'intégration d'un système de transport, l'accès au premier kilomètre est extrêmement important. Ça influence encore plus la part modale et donc il y a beaucoup plus de monde dans ces quartiers-là comme Yopougon ou Abobo qui utilisent la marche comme moyen de déplacement. Dans ces quartiers-là, on a 60% de part modale de marche, contrairement à la moyenne à Abidjan qui est à peu près de 40%. Et ça éloigne encore plus des opportunités économiques et des services sociaux de ces personnes qui sont enclavées dans les quartiers dont l'infrastructure routière n'a pas pénétré jusqu'au premier kilomètre.

La banque mondiale est-elle disposée à accompagner financièrement l'Etat de Côte d'Ivoire pour la construction des infrastructures routières?

A.C.S : Tout à fait. Un projet qu'on soutient et qu'on prépare actuellement est le projet de mobilité urbaine d'Abidjan qui comprendra l'axe de transport de masse en BRT Est-Ouest en couplement de l'axe Nord-Sud a une composante de dernier kilomètre. Donc il y aura des ressources qui seront allouées sur ce corridor pour que l'intégration puisse se faire et maximiser l'accès des populations à ces transports de masse. Donc une enveloppe est bien prévue pour accompagner le gouvernement dans cette stratégie.

La banque est-elle engagée à accompagner l'Etat de Côte d'Ivoire sur le projet de déplacement des personnes ?

A.C.S : Effectivement depuis les 10 dernières années, on a accompagné les infrastructures routières dans les projets de corridor, de facilitation du commerce, dans les projets de réforme sur le secteur du camionnage. Et depuis l'année dernière, avec le passage en conseil d'administration du projet « Grand Abidjan », et avec le projet du BRT qui vient, effectivement on souhaite accompagner le gouvernement pour dresser ces questions de mobilité de personnes. Et le projet BRT qui pourra transporter 300.0000 personnes par jour de Yopougon à Bingerville cherche à rapprocher les gens des opportunités économiques et des services sociaux.

Les financements de la Banque Mondiale sont-ils des dons ou des prêts ?

A.C.S : Aujourd'hui ce sont des prêts mais des prêts qu'on appelle des prêts concessionnels, c'est-à-dire à très longue maturité. Ce sont des prêts qui sont très avantageux par rapport aux prêts commerciaux.

Qu'est-ce qui est fait dans le cadre de l'intégration de la planification urbaine et du transport ?

A.C.S : Il y a de grands efforts qui ont été faits avec le schéma directeur du "Grand Abidjan", avec la prise des textes pour l'autorité organisatrice de la mobilité urbaine à Abidjan qui va permettre aussi de faire le lien entre toutes les parties prenantes. Et c'est essentiel effectivement parce qu'il est question de redevabilité et d'intégration entre la planification et le transport. Des efforts ont été déjà faits dans ce sens et maintenant il est question d'opérationnaliser.

Selon vous qu'est ce qui explique l'anarchie et l'indiscipline dans le transport urbain à Abidjan ?

A.C.S : L'anarchie et les cas d'indiscipline qu'on peut voir dans la mobilité urbaine ou même dans le secteur du camionnage sont dus à la non professionnalisation des acteurs de ce secteur. Et là aussi il y a une stratégie solide qui est déjà en train d'être mise en œuvre. Il y a des formations qui sont en train de se faire avec l'OSER et d'autres structures pour que tous les acteurs de ce transport informel puissent être reformés, et tout ça participera à un meilleur comportement sur les routes.

Dans le cadre du développement des infrastructures routières, est-ce qu'il y a des mécanismes de compensation forestière ?

A.C.S : C'est une question essentielle portée sur les changements climatiques qui sont au cœur de l'accompagnement de la banque mondiale. Je voudrais dire que sur la question de foresterie, le gouvernement de Côte d'Ivoire a une stratégie que la banque mondiale accompagne avec d'autres projets. Mais c'est un sujet qui est d'enjeu extrêmement important dans la mobilité urbaine depuis tout le temps. Ce qui est possible pour réduire les gaz à effet de serre, pour ne citer que quelques exemples : le transport de masse qui va permettre de faire un report modal des transports moins capacitaires vers des transports capacitaires. Là, nous essayons d'encourager la technologie propre, électrique ou gaz qui va permettre de réduire les gaz à effet de serre. Et puis évidemment le renouvellement de la flotte de gbakas et des taxis que nous allons aussi accompagner. On a fait des estimations rapides. Juste en renouvelant sans changer la technologie du véhicule, on peut réduire de 26% les gaz à effet de serre. A Abidjan c'est 200.000 tonnes d'équivalent CO2. C'est énorme et ça aussi un impact au-delà de la forêt qui est très importante à considérer. Et l'enjeu de la mobilité a cet enjeu-là aussi de changement climatique et de santé publique.

Propos recueillis par Georges Kouassi

DES FAITS ET DES CHIFFRES

1600

1600 mètres représentent la longueur du 3ème pont d'Abidjan baptisé pont Henri Konan Bédié. Inauguré le 16 décembre 2014, et reliant Marcory et Riviera, le pont HKB est le plus long de la Côte d'Ivoire.

200

En effet le chiffre 200 est très révélateur dans les questions de mobilité à Abidjan. Selon le 8ème rapport de la banque mondiale sur la situation économique en Côte d'Ivoire, chaque ménage perd 200 minutes de travail par jour à cause des difficultés liées à la mobilité.

14

Le chiffre 14 nous renvoie à la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). Sachez que 14 km/h est présentement la vitesse commerciale des autobus de la SOTRA qui assurent la mobilité d'une bonne partie de la population abidjanaise.

ILS ONT DIT

AMADOU KONÉ, *Ministre ivoirien des transports*

Dans ces dernières années, il y a des progrès remarquables et nous sommes sur la bonne voie. Le gouvernement a un plan de mobilité à Abidjan qui se déploie sereinement avec beaucoup d'efficacité grâce à un certain nombre de partenaires tels que la Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement.

ANDY COSTA, *l'ambassadeur du vélo*

Dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine à Abidjan, il faudrait créer des infrastructures liées au vélo. En l'occurrence des pistes cyclables.

DIEKET WILLIAMS, point focal de l'ONG YES GREEN EARTH

Il faut dire que tout le monde a envie d'avoir un véhicule. Du coup ça déphase un peu la pensée d'atténuation des effets du changement climatique. En même temps que je veux éteindre le feu, en même temps je suis partie prenante du feu que j'active. Aujourd'hui, on a des millions de voitures qui circulent en Côte d'Ivoire. Je dirais que la mobilité a un impact sur l'environnement et l'Etat doit se poser des questions sur les gaz à effet de serre éjectés par les véhicules. C'est pourquoi je souhaite une application effective de la loi interdisant l'importation des vieux véhicules.

ECO_CITOYENNETE

Je respecte le code de la route

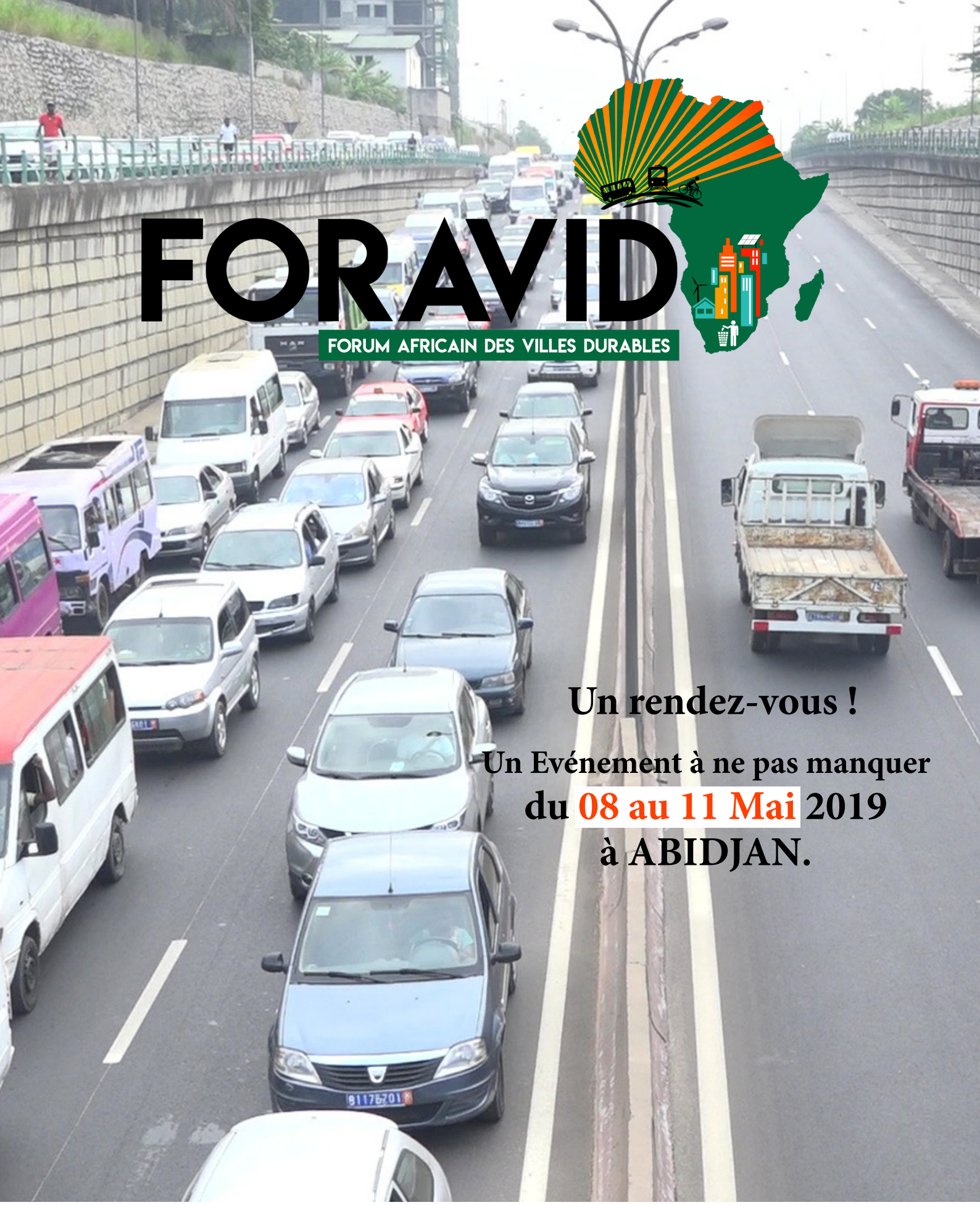
A l'origine de la plupart des accidents de circulation, le non-respect du code de la route et des règles de la circulation. Pour éviter de tels désagréments, chaque concitoyen est appelé à respecter scrupuleusement les codes de la route à l'effet de préserver sa vie et celle des autres.

J'évite de verser de l'eau usée sur la route

L'eau usée versée fréquemment sur la route dégrade le bitume et accentue la lenteur dans les déplacements. Pour donc améliorer la mobilité dans nos villes, nous devons éviter tout acte visant à détruire la voie.

Je privilégie les modes de transports collectifs

Les bus, cars, métro, trains sont moins chers qu'une voiture utilisée en solo. Aussi, un bus transportant par exemple 100 personnes polluerait moins que si chacun des cent personnes se déplaçait dans sa propre voiture. Le transport collectif constitue également une approche de solution aux embouteillages. Voilà pourquoi nous devons tous privilégier le transport collectif.



FORAVID

FORUM AFRICAIN DES VILLES DURABLES

Un rendez-vous !

Un Evénement à ne pas manquer

du 08 au 11 Mai 2019

à ABIDJAN.

AFRIQUE GREEN SIDE

Ici nous pensons développement durable.

Contacts: 73 99 99 90 / 59 30 30 50
abidjan@afriquegreenside.com / www. afriquegreenside.com
Afrique Green Side