

LE FUTUR METRO D'ABIDJAN

Pour résoudre les difficultés de déplacements et de transports de la ville d'Abidjan, un projet de réalisation d'un métro est envisagé. En réalité c'est un ancien projet, sans cesse repoussé mais dont la pertinence est avérée et dont la ville ne peut plus faire l'impasse. Comme bien de grandes métropoles dans le monde, Abidjan, l'une des villes les plus importantes de la sous-région ouest africaine s'apprête donc à accueillir son premier métro, en fait un train urbain.

L'annonce et la pose de la première pierre de cet important projet ont été faites à Abidjan le 30 novembre 2017. Le projet avait été préalablement discuté entre le chef de l'État ivoirien Alassane Ouattara et son homologue français le 11 juin 2017 à l'Élysée, en France. Le financement du métro d'Abidjan est l'un des premiers actes forts de coopération entre Paris et Abidjan depuis l'élection d'Emmanuel Macron à la présidence française.



Le 30 novembre 2017, les présidents ivoirien et français lancent les travaux du métro d'Abidjan

Le métro d'Abidjan est en réalité un réseau ferroviaire de transport urbain qui desservira l'agglomération d'Abidjan et son entrée en service était prévue en 2021.

C'est ce projet que je me propose de vous présenter.

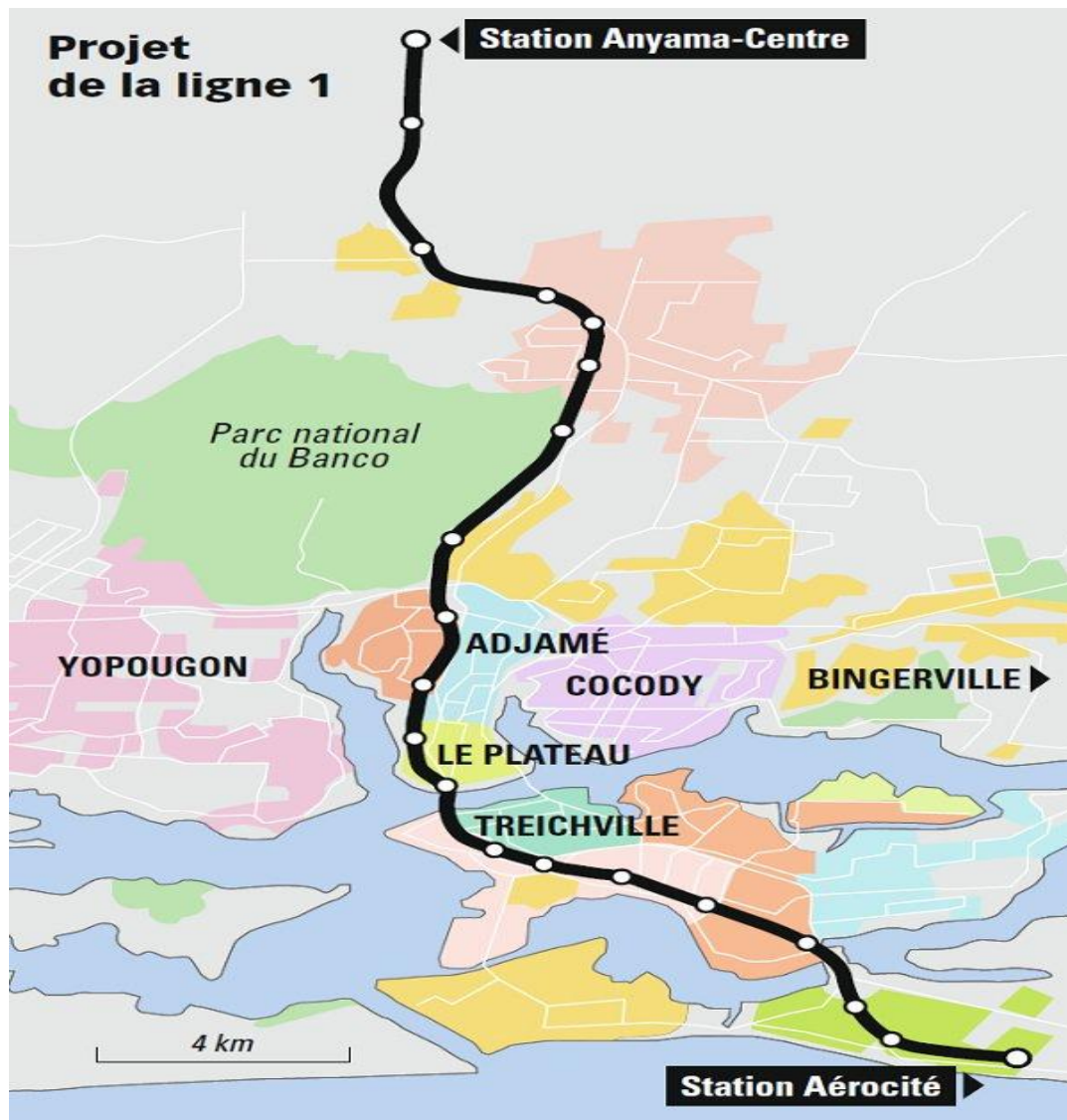
I – Son objectif est de transporter 500 000 passagers par jour

Ce métro de surface, ou « train urbain », qui devait entrer en service en 2021, va relier le nord et le sud de la capitale économique ivoirienne, c'est-à-dire d'Anyama, commune située au nord de la capitale, à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny situé au sud. Dans sa traversée, il est prévu de nombreux quartiers populaires: Abobo, Adjamé, Treichville, Port-Bouët ainsi que le centre administratif et économique du Plateau.



Maquette station métro Abidjan-Plateau Lagune

L'objectif affiché est ambitieux. Il s'agit d'assurer le transport de près de 500 000 passagers quotidiennement. Les rames de ce métro urbain ultra moderne sont prévues pour circuler à 5 minutes d'intervalles aux heures de pointe. C'est la ligne 1 de ce métro telle que indiquée sur cette image.



Cette première ligne aura 37,5 kilomètres et aura 20 stations. La durée du parcours de la commune d'Anyama à l'aéroport d'Abidjan est prévue en 50 minutes.



Un métro ultra moderne

Depuis la fin du mois de novembre 2017, les travaux de la première ligne ont commencé. Le projet étant d'une telle importance stratégique pour les autorités du pays que dès le 14 février 2018, le premier ministre ivoirien Amadou Gon Coulibaly a laissé entendre qu'un projet d'une seconde ligne sortirait bientôt des tiroirs. Ce second projet de deuxième ligne va relier la commune populaire de Yopougon à celle de Bingerville.



Réhabilitation et rénovation des voies de chemin de fer existantes

II – Quelles sont les conditions de réalisation de ce projet ?

Cet important projet structurant pour la ville d'Abidjan via sa première ligne va nécessiter un investissement de 1,4 milliard d'euros, soit environ 920 milliards de franc CFA, fruit d'un financement français : *« l'un des plus élevés que la France ait eu à faire dans sa coopération bilatérale aussi bien au niveau du Gouvernement qu'à celui de l'Agence Française de Développement et du Trésor français »*, indiquait en août dernier Alassane Ouattara, le chef de l'Etat ivoirien, de retour d'un voyage en France. C'est ce que confirmera trois mois plus tard, en novembre 2017, le président français Emmanuel Macron en visite en Côte d'Ivoire pour prendre part au sommet Union européenne-Union africaine (UE-UA). *« La France vous a proposé une offre financière sans précédent. Avec 1,4 milliard d'euros, c'est l'effort le plus important que la France ait jamais réuni au démarrage d'un projet de transport urbain à l'étranger »*, avait déclaré le chef de l'Etat français.

Le consortium retenu pour la réalisation des travaux est mené par le groupe français Bouygues pour le génie civil, associé à Keolis pour l'exploitation et à Alstom et Thalès pour le matériel roulant.

Ce métro urbain va utiliser des lignes existantes utilisées par la SITARAIL qui est la Société Internationale de Transport Africain par rail basée à Abidjan, filiale de Bolloré Transport et Logistics opérant sur les chemins de fer en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso. Certains tronçons seront réhabilités, et de nouveaux seront construits. Il faut rappeler que l'agglomération abidjanaise compte 5 millions d'habitants soit 20% de la population ivoirienne.

La contrainte principale de ce projet était le bouclage financier. La France a joué un rôle majeur pour le financement. Aussitôt acquis, et en prévision de la construction de ce train urbain le chef de l'État ivoirien Alassane Ouattara, a pris un décret portant libération des emprises de la première ligne du métro d'Abidjan.

Ce projet du Métro d'Abidjan intervient dans un contexte particulièrement difficile sur le plan des transports en commun dans la ville. C'est la SOTRA et ses autobus (Société de Transport Abidjanais) qui assure avec peine le transport de masse. Des taxis compteurs et communaux « woro-woro » assurent aussi cette mission de même que des minibus dits « gbakas ». Sur le plan d'eau lagunaire, des pinasses et des bateaux-bus de deux sociétés (SOTRA et STL) parcourent la lagune Ébrié. Tous ces moyens sont malheureusement insuffisants. Le métro va donc venir en appoint.



Des installations de stations modernes



Agrandissement des voies de chemin de fer existantes

III – Les avantages d’un tel projet

Dès l’annonce de ce projet, des voix discordantes se sont fait entendre dans le pays. D’abord, les critiques fusaient sur le coût jugé exorbitant de ce projet eut égard aux ressources du pays. D’autre part, les sceptiques ne croyaient pas à la réalité de ce projet qui, il faut le dire est un rêve dans le pays depuis plus de 50 ans. Plusieurs fois annoncé mais jamais commencé. Est-ce que pour cette fois ci, ce rêve deviendra réalité ?

Pour ma part, je note de très nombreux avantages à ce projet naissant.

- Premièrement, c’est un vent nouveau et moderne sur les transports à Abidjan. Et ce n’est pas rien ! Pour les habitués du paysage des transports de la capitale de la Côte d’Ivoire, c’est à un véritable désordre auquel on assiste. Il se caractérise par l’indiscipline des conducteurs de taxis communaux et des minibus. Ce qui est indigne d’une capitale moderne. La venue du métro dans sa ligne 1 est une véritable opportunité de moderniser le secteur.

- Deuxièmement, le transport rapide de plus de 500 000 personnes par jour grâce à la ligne 1 va booster les échanges et les déplacements.

- Troisièmement, le fait de démarrer cette ligne 1 d’ANYAMA, dans le nord d’Abidjan n’est pas fortuit. En effet c’est dans cette commune que le grand stade d’Abidjan dit Stade d’Ebimpé a abrité les compétitions de football de la CAN 2021. Cette ligne de métro va donc certainement servir à transporter les nombreux fanatiques de football qui ne manqueront pas de se déplacer lors de grand événement sportif. Et justement la zone est mal pourvue en moyens de transports. Le métro va donc combler ce vide.



**Le stade
d’Ebimpé sera
accessible par le
métro d’où
partira la ligne 1**

Pour conclure, il faut rappeler que le métro d'Abidjan s'inscrit dans un vaste ensemble de modernisation des infrastructures de la capitale, avec le 3^{ème} pont HKB, l'échangeur du carrefour Solibra et la baie de Cocody entre autres.

De grands projets pour la ville d'Abidjan



Echangeur du 3^{ème} Pont d'Abidjan



L'échangeur du carrefour Solibra



La future marina de la baie de Cocody

Ces grands projets de modernisation de la ville d'Abidjan sont réalisés ou en voie de l'être.

- Le 3^{ème} Pont HKB qui a été inauguré le 16 décembre 2014.
- L'échangeur du carrefour « Solibra » dit projet de l'amitié ivoiro-japonaise est terminé. Les travaux avaient commencé le 25 novembre 2016.
- Et enfin les travaux de la baie de Cocody en cours et qui vont se terminer probablement en 2030. Le métro d'Abidjan s'inscrit donc dans la lignée de ces grands travaux de modernisation de la ville.