

# SIGES

## CÔTE D'IVOIRE

### Note d'analyse sectorielle



### Transports urbains de personnes



Document : **Note d'analyse sectorielle**

Secteur : **Transport**

Activité : **Transports urbains de personnes**

Bénéficiaire : **Investisseurs, porteurs de projets**

Réalisé par :

**SIGES CI**

**Tel : 27 22 21 99 81**

**Email : [info@siges-ci.com](mailto:info@siges-ci.com) / [www.siges-ci.com](http://www.siges-ci.com)**

**Abidjan – Cocody, 2 plateaux**



---

# SOMMAIRE

---

SOMMAIRE .....	3
INTRODUCTION .....	4
PRESENTATION GENERALE .....	5
1. Définition .....	5
2. Typologie et état des lieux .....	5
3. Les principaux indicateurs .....	8
FONCTIONNEMENT .....	9
1. Règlementation .....	9
2. Le marché et les principaux acteurs .....	10
PERSPECTIVES .....	11
CONCLUSION.....	11

---

# INTRODUCTION

---

La Côte d'Ivoire est une nation résolument tournée vers le progrès et la stabilité depuis la fin de sa décennie de crise. A travers la vision du Président de la République, le Gouvernement met en place des politiques économiques structurelles qui permettent de créer un cadre macroéconomique résilient, avec des fondamentaux stables, qui contribuent à réduire l'impact des chocs exogènes tel que l'effet de la pandémie COVID 19.

En effet, à l'opposé de plusieurs économies du monde qui ont connu des récessions en 2020 ou des croissances économiques quasi nulles à cause de la crise sanitaire, la Côte d'Ivoire a réussi à réaliser une croissance du PIB de 2% au cours de cette année de crise mondiale. En 2021 et 2022, la croissance économique a bondi respectivement à 7,4% et 6,7%, avec un taux d'inflation de 5,3% dû à la guerre en Ukraine. Cette stabilité se poursuivra en 2023 avec un taux de croissance du PIB projeté à 7,2% selon le FMI et un taux d'inflation en baisse de 3,5%, se rapprochant de la norme communautaire (UEMOA).

C'est dans cette dynamique que la Côte d'Ivoire en tant que locomotive de l'UEMOA et dans sa vision de devenir le Hub de l'économie sous régionale, a mis en place des réformes rigoureuses afin d'améliorer l'environnement des affaires et favoriser l'entrepreneuriat, notamment celui des jeunes. Le secteur des services occupe une place importante dans l'économie et représente environ 45% du PIB en 2022. Au regard de l'évolution technologie dans le monde, le secteur tertiaire occupera davantage une place importante dans les différentes économies, notamment en Côte d'Ivoire avec l'ambition du Gouvernement d'accroître la part du tourisme d'ici 2030.

Au regard de ce qui précède, au cours de ces dernières années, les transports urbains ont connu un essor important en Afrique subsaharienne de manière générale et en Côte d'Ivoire particulièrement. Ainsi, cette activité s'est au fil du temps développée grâce à la qualité des infrastructures routières et les nouvelles technologies. Elle a connu un développement rapide dans la plupart des grandes capitales africaines et surtout à Abidjan, qui demeure la plaque tournante de l'économie ivoirienne et sous régionale.

La présente note, vise à mettre en évidence le **secteur du transport urbain en Côte d'Ivoire** afin de guider le lecteur dans son appréciation et motiver sa prise de décision en vue d'une analyse plus approfondie si son intérêt est manifesté pour ce secteur d'activité. Ce document permettra dans un premier temps de présenter le secteur du transport urbain, ensuite, mettre en lumière son fonctionnement avec les différentes contraintes et entraves et enfin décliner les perspectives de croissance ou d'évolution.

---

# PRESENTATION GENERALE

---

## 1. Définition

Les transports urbains sont les différents moyens de transport terrestre, aérien, fluvial et ferroviaire propres à une ville ou à une agglomération, adaptés à cet environnement. Ils comprennent généralement les transports en commun et les transports individuels.

Le développement de ce secteur se caractérise par la densité démographique et géographique importante dans les grandes villes, ce qui implique de bien gérer les flux de voyageurs dans l'espace urbain. Mais aussi par le volume des activités économiques dans ces agglomérations, ce qui explique que la ville est à la fois le lieu de départ et d'arrivée de ces flux de personnes.

Il convient de noter que, le secteur du transport dans son ensemble représentait **7% du PIB** de la Côte d'Ivoire en 2022. Cependant cette activité demeure toujours très dépendante du secteur informel dominé par les particuliers. Cette situation connaît de plus en plus une régularisation avec l'émergence des compagnies de transport urbain VTC (Véhicule de Tourisme avec Chauffeurs) et la nouvelle politique d'accès à la carte de transporteur qui exige une existence légale en tant qu'entreprise. Nonobstant le monopole de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA) à Abidjan et dans quelques grandes villes du pays pour le transport urbain de type bus, nous disposons d'une pluralité de moyens de transport urbain notamment, les taxis compteurs, les taxis communaux (wôrô-wôrô) et intercommunaux, les minicars communément appelés gbaka, les bateau-bus ainsi que les pinasses et le tout nouveau les VTC.

## 2. Typologie et état des lieux

### ▪ Taxi compteur

Véhicule de transport urbain commun de couleur rouge, équipé d'un compteur horokilométrique servant à déterminer la somme à payer par le client en fonction de la durée du trajet et de la distance parcourue d'un point A à un point B. Pendant des décennies ce moyen de transport était classé comme étant le plus prestigieux mais aujourd'hui nous assistons au développement d'une nouvelle version appelée VTC. Ce type de transport fonctionne avec une plateforme informatique qui permet aux clients de passer leurs commandes et d'avoir accès à un véhicule selon les disponibilités.

La Mutuelle d'Assurance des Taxis-Compteurs d'Abidjan (MATCA) est la maison d'assurance dédiée aux taxis compteurs. Sa mission principale est donc d'assurer les risques liés à l'activité du secteur des taxis-compteur et de payer les sinistres.

- **Les véhicules de tourisme avec chauffeurs (VTC)**

Contrairement aux taxis compteurs, la demande d'un service VTC se fait par internet sur des applications conçues à cet effet. Les VTC sont plus confortables et le client a la possibilité de savoir à l'avance le coût du trajet via l'application. Ici par contre les acteurs sont pour la plupart constitués légalement notamment YANGO, UBER, IVOIRE TAXI, HEETCH, HESTIA EXPRESS, etc.

Cette situation résulte de la volonté du gouvernement de réglementer le secteur du VTC par adoption le 15 décembre 2021, d'un décret portant réglementation des transports publics particuliers de personnes (VTC). Ce décret précise les conditions d'accès à ces activités ainsi que les modalités de leur exercice en vue de réorganiser le secteur. Ainsi donc il sera désormais interdit aux véhicules d'une puissance inférieure à 114 chevaux et de moins de 5 ans de faire du VTC. Ils seront également soumis au paiement de la vignette, la patente et toutes autres obligations comme les autres types de transports urbain.



- **Taxi communal et intercommunal**

Ces véhicules sont de différentes couleurs en fonction des communes. Les taxis communaux communément appelés “wôrô-wôrô” sont destinés au transport des personnes à l'intérieur d'une commune. Il s'agit des taxis collectifs à ligne régulière et à prix forfaitaire. Tandis que les taxis intercommunaux sont le type de transport qui permet le déplacement des personnes entre les différentes communes. Ceux-ci sont pour la plupart des véhicules type 8 places avec chauffeurs inclus.



- **Minicar “Gbaka”**

Le gbaka est un minicar de transport en commun de 18 à 22 places en service à Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire. Critiqué et jugé dangereux à cause de l'imprudence des conducteurs et parfois l'état de dégradation avancée des véhicules, les “Gbaka” sont le type de transport urbain le plus utilisé partout dans le grand Abidjan en raison de leur disponibilité et leur accessibilité à un coût à la portée des populations à faibles revenus, surtout dans les communes de : Abobo, Yopougon,



Adjamé, et Cocody. A l'instar des bus, ils ont des lignes déjà connues avec des arrêts spécifiques.

Pour la modernisation et le renouvellement du parc automobile l'Etat a décidé de mettre de nouveau gbaka made in Côte d'Ivoire par la SOTRA Industries dénommés **L'Abidjanais** mais ce projet ne semble pas avoir le soutien des acteurs et syndicats de transporteurs de Gbaka. Ce type de transport reste également marqué par la forte présence des particuliers (secteur informel) même si l'on constate la présence timide de certaines sociétés dans ce milieu notamment la société KDS Transport.

#### ▪ Bateau bus

Le transport fluvio-lagunaire était assuré depuis les années 80, par la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) et par des « pinasses » privées. Cependant, depuis 2014, pour renforcer le transport urbain, le Gouvernement a décidé la levée de l'exclusivité d'exploitation du plan d'eau lagunaire que détenait la SOTRA. Malgré cette libéralisation du transport lagunaire à Abidjan avec aujourd'hui la présence de trois opérateurs : SOTRA, STL et CITRANS, les besoins de mobilité sont toujours encore importants et croissants pour une population abidjanaise de plus de 6 millions d'habitants. Ces 3 opérateurs transportent 139 000 passagers par jour contre une demande estimée à 230 000 voyageurs par jour en 2022.

À côté de la compagnie officielle de transport, un marché du transport lagunaire privé s'est en effet fortement développé avec l'apparition de pinasses privées (environ 35 bateaux en 2013) transportant chacune entre 100 et 130 personnes sur des trajets plus variés. La sécurité de ce mode de transport est parfois mise en cause, notamment à cause du surpeuplement des bateaux et leur état obsolète.



Contrairement aux autres types de transport, il faut remarquer que le transport fluvio-lagunaire est l'un des secteurs du transport urbain qui regorge beaucoup d'opportunités. Cependant, il convient de noter qu'investir dans ce type de transport nécessite de lourds investissements et ceci constitue une barrière à l'entrée de ce secteur.



### 3. Principaux indicateurs

Tableau 1 : Recette journalière des moyens de transport urbain

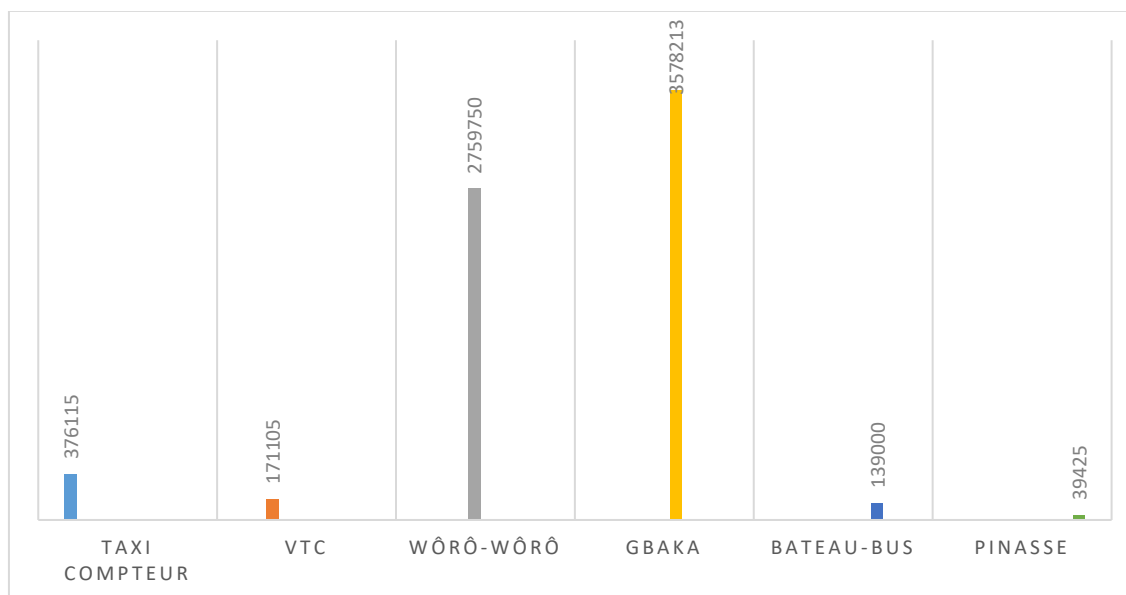
TYPE DE TRANSPORT	RECETTE JOURNALIERE MOYENNE EN FCFA	TYPE DE TRANSPORT	RECETTE JOURNALIERE MOYENNE EN FCFA
Taxi compteur	<b>22 000</b>	Gbaka	<b>25 000</b>
VTC	<b>25 000</b>	Pinasse	<b>90 000</b>
Wôrô-wôrô	<b>15 000</b>	Bateau-Bus	<b>220 000</b>
Taxi intercommunal	<b>20 000</b>		

Source : SIGES CI à partir des données disponibles

L'analyse du tableau ci-dessus indique que les recettes journalières pour les véhicules de transport urbain terrestre varient entre **15 000 FCFA et 25 000 FCFA**. Et celles du transport urbain fluvio-lagunaire se situent entre **90 000 FCFA et 220 000 FCFA** selon les types de transports. Il convient de noter que ces barèmes ont été fixé par la convention des syndicats de transporteurs et de chauffeurs.

L'Institut Nationale des Statistiques (INS) affirme qu'Abidjan, sur 17 millions de déplacements quotidiens, environ 43 % se font par la marche. Sur 9,5 millions de déplacements motorisés, environ 17 % se font par les véhicules individuels et le reste par les véhicules de transport commun qui représentent plus de **76 % des véhicules dans la circulation soit 7 885 000 déplacements journaliers pour le grand Abidjan**.

Graphique 1 : Synthèse des flux de mobilité par type de transport en 2021



Source : calcul de l'auteur sur la base des données de l'INS

A l'analyse de ce tableau l'on constate que l'essentiel du flux de mobilité soit environ 80% est réalisé par les wôrô-wôrô et les gbaka. Ensuite, les taxis compteurs et les VTC représente un peu moins de 7% des flux de déplacement. Enfin, pour le transport lagunaire, le nombre d'usagers est évalué à 178 425 correspond à 2% du flux de mobilité journalier de la population d'Abidjan.

Au regard de ces chiffres, l'on peut déduire que le transport est une activité en plein essor et reste toujours dominée par le binôme "gbaka-wôrôwôrô". L'avenir du transport urbain sera sans doute porté sur le transport fluvio-lagunaire car nous disposons d'un vaste surface lagunaire reliant plusieurs communes d'Abidjan. Cela permettra de réduire considérablement les temps de déplacement et réduira également les embouteillages.

---

## FONCTIONNEMENT

---

### 1. Règlementation

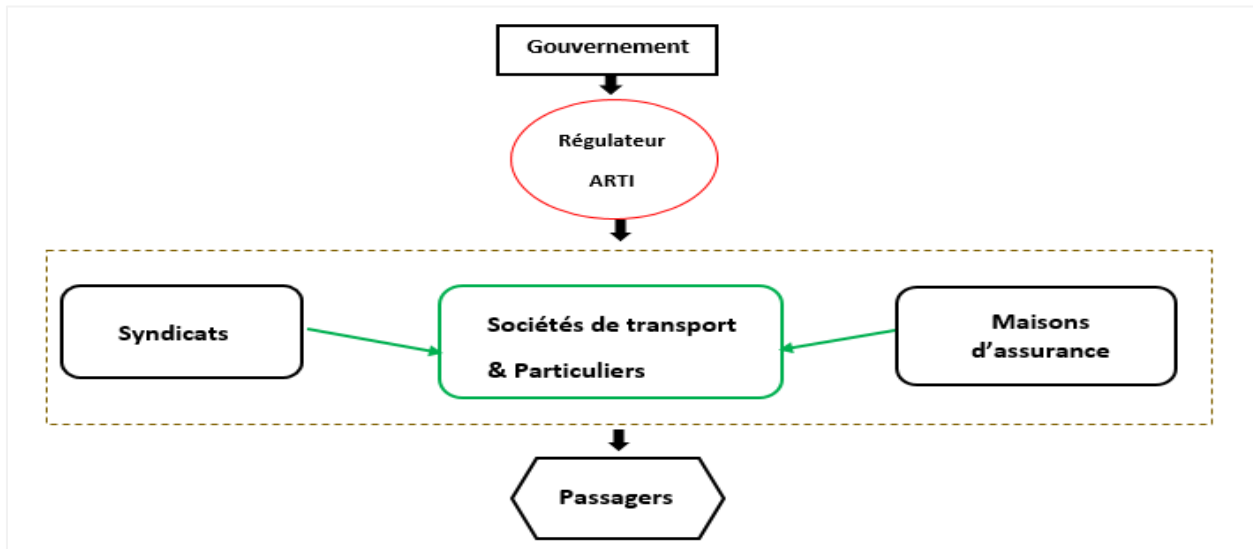
Le transport urbain de personnes est régi par les dispositions du droit commun ivoirien et du code général des impôts. Dans le cadre de l'assainissement du secteur du transport routier et de la lutte contre la concurrence déloyale, l'Etat de Côte d'Ivoire a pris **le Décret n° 2021-860 du 15 décembre 2021 portant règlementation des transports publics particuliers de personnes**. Ainsi pour la mise en application et le respect de ces lois, l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur, en abrégé ARTI, a été créée par la **Loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) telle que modifiée par les ordonnances n°2018-09 du 10 janvier 2018 et n°2019-99 du 30 janvier 2019**. Elle est chargée de la régulation des transports par routes, par voies ferrées, fluviales, lagunaires ou lacustres de personnes ou de marchandises, exploités à l'intérieur du territoire national.

Par conséquent, toute entreprise ou personne physique qui souhaite exercer l'activité de transport urbain de personnes se doit de respecter la législation en vigueur en disposant de l'ensemble des documents afférents (carte de transport, carte grise, vignette, etc) et d'autorisation (carte de transporteur) relatifs au type de transport urbain.

En dehors de la carte de transporteur et des dispositions du code général des impôts, cette activité peut être éligible également au dispositif du code des investissements, qui accorde des avantages fiscaux et douaniers. En effet, le rapport annuel du Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire (CEPICI), en 2022 indique que **le secteur du transport rafle la première place avec 28% du flux d'investissements agréés** parmi les secteurs éligibles à l'agrément à l'investissement. Cela traduit l'importance du transport dans le développement économique du pays.

## 2. Le marché et les principaux acteurs

Figure 1 : Présentation schématique des acteurs du marché



Source : Auteur

A travers cette représentation schématique, l'on observe au haut sommet de la filière, le Gouvernement qui définit la politique générale et la réglementation du secteur à travers les ministères du transport et de l'intérieur. Indépendante, dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, l'ARTI maintient et assure le fonctionnement du secteur du transport intérieur ivoirien conformément aux règles en vigueur. Quant aux acteurs opérationnels, nous retrouvons d'une part les transporteurs qui sont encore pour la plupart dans le circuit informel et d'autre part les groupements de syndicats et les compagnies d'assurance qui accompagnent ces transporteurs ; les premiers pour la défense de leurs droits et le second pour l'assistance en cas d'accidents et de sinistres.

Au vu de tout ce qui précède, nous pouvons aisément présenter un aperçu des risques et avantages à prendre en compte dans ce secteur.

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande croissante</li> <li>• Infrastructures routières de qualité et adressage des rues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concurrence déloyale</li> <li>• Mauvaise organisation du secteur</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamisme du secteur</li> <li>• Accroissement de la population</li> <li>• Politique nationale d'accompagnement du secteur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crise socio-politique</li> <li>• Réglementation</li> </ul>

---

## PERSPECTIVES

---

Les politiques économiques et les dispositifs d'accompagnement de l'Etat afin de doter la Côte d'Ivoire d'infrastructures routières modernes et d'un système de contrôle automobile sophistiqué et adapté aux besoins du secteur sont très encourageants face aux besoins constants des populations en termes de déplacement. Le renforcement de la flotte des bus de la SOTRA et sa présence dans certaines grandes villes du pays restent insuffisant face à cette forte demande. A cela s'ajoute le vaste programme initié par le gouvernement dans le cadre du renouvellement progressif du parc automobile ivoirien et le projet public de construction du train urbain d'Abidjan. Cette situation laisse entrevoir de bonnes perspectives pour les sociétés de transport de personnes qui pourront conquérir des parts de marché sur un secteur à fort potentiel.

---

## CONCLUSION

---

Notre approche tout au long de ce document, visait à présenter un aperçu général du secteur du transport urbain en Côte d'Ivoire, sans avoir la prétention de réaliser un business plan ou une étude approfondie en vue d'un investissement immédiat dans le domaine. La présente note sectorielle a atteint l'objectif assigné, en mettant à la disposition du lecteur des informations essentielles pour guider et motiver sa décision d'entreprendre dans le secteur du transport urbain en Côte d'Ivoire. Ainsi, il lui reviendra de nous solliciter pour la réalisation d'un business plan ou d'une étude plus extensive pour la mise en œuvre de son projet.

