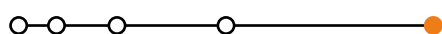




Dossier de presse

La mobilité **pour tous**



LE MÉTRO D'ABIDJAN

Sommaire



VERS L'ÉMERGENCE
Pourquoi un métro à Abidjan ?

03



LES TRAVAUX
Un chantier ambitieux

06

UN PROJET SOCIAL
La technologie pour tous !

04



LES ACTEURS
Un partenariat ivoiro-français

07



Le Métro d'Abidjan, le train d'union d'une grandeur retrouvée



Abidjan aura son Métro d'ici quelques mois. D'un simple rêve, la réalisation de cet important projet est en train de devenir aujourd'hui une réalité. Axe stratégique majeur pour le gouvernement ivoirien en termes de transport urbain, le Métro d'Abidjan est le symbole du renouveau de la Côte d'Ivoire, un pays au travail et résolument engagé pour le bien-être de ses filles et fils.

Et comme l'ensemble des Ivoiriens, nous sommes à la fois heureux et fiers d'être aujourd'hui des témoins privilégiés du lancement des travaux de réalisation de la ligne 1 du Métro d'Abidjan. Un événement historique, puisque qualifié de projet le plus ambitieux de l'Afrique subsaharienne. Avec une première ligne qui partira d'Anyama à Port-Bouët, le Métro d'Abidjan permettra de transporter à terme 530 000 personnes par jour, 180 millions de voyageurs par an, entre le nord et le sud d'Abidjan, en attendant la seconde ligne du projet qui partira de Yopougon à Bingerville. À l'instar de ceux de Paris, Londres et New York, le Métro d'Abidjan sera un véritable outil de rapprochement des populations abidjanaises évaluées à ce jour à plus de 5 millions d'habitants. C'est en cela que ce projet compte parmi les facteurs importants de cohésion sociale pour la Côte d'Ivoire.

La réalisation de cette infrastructure contribuera ainsi à lutter efficacement contre les pertes de temps, la pollution et bien d'autres difficultés. Au-delà, le Métro inscrira Abidjan au rang des grandes capitales modernes, où la fluidité routière est un véritable facteur de développement.

C'est l'occasion de rendre un vibrant hommage à SEM Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire, et à son homologue de la République sœur de France, SEM Emmanuel MACRON. Car ce projet est aussi le signe du dynamisme et de la solidité des relations de fraternité, d'amitié et de coopération entre les deux États.

Reconnaissance méritée également au Premier ministre, Monsieur Amadou GON COULIBALY qui, depuis 2012, à l'époque Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence de la République, a porté et guidé le projet.

Ce chantier qui démarre ce jour créera des milliers d'emplois, participant ainsi à la lutte contre le chômage et la pauvreté. En outre, ce sont plusieurs centaines d'emplois permanents qui seront créés pendant la phase d'exploitation.

Le Métro d'Abidjan, infrastructure ferroviaire puissante, moyen d'insertion socio-économique et facteur de cohésion sociale, est donc un élément fort qui contribuera inéluctablement au bonheur de la Côte d'Ivoire tout entière.

Le Ministère des Transports, en charge du pilotage de cet important projet, est accompagné dans sa réalisation par des entreprises de premier ordre et reconnues comme faisant partie des meilleures au monde en la matière, pour assurer la livraison dans les délais (2020 et 2023) d'une infrastructure moderne de grande qualité.

M. Amadou KONÉ
Ministre des Transports



VERS L'ÉMERGENCE

Pourquoi un métro à Abidjan ?

Les moyens de transport individuels ou par minicar et bus ne suffisent plus. Abidjan a besoin d'un système de transport collectif ambitieux, adapté à son dynamisme et à son expansion. Alliant la célérité à la sécurité et au confort, le métro est la meilleure solution pour atteindre cet objectif. C'est pourquoi le gouvernement, malgré les immenses besoins dans d'autres secteurs, a trouvé urgent de doter Abidjan d'un métro moderne, de grande capacité et accessible à tous.

Accompagner l'expansion de la ville

Avec près de 5 millions d'habitants, Abidjan est l'une des villes les plus peuplées d'Afrique de l'Ouest. Dans un pays qui connaît un fort taux de croissance économique (9 % depuis plusieurs années), la mégapole joue un rôle de premier plan et concentre plus de 20 % de la population nationale, évaluée à 23,8 millions d'habitants. Un ratio qui va encore augmenter : en 2030, la moitié de la population africaine devrait vivre dans les villes. En conséquence, la demande en transport ne cesse de croître à Abidjan. Les étudiants, les travailleurs, les citadins et les populations de l'intérieur du pays se rendant à la capitale, les touristes ont besoin de solutions de mobilité efficaces. Selon les études de trafic réalisées dans le cadre du projet de métro, la moitié des déplacements au sein de la capitale se feront grâce au métro à terme.

Décongestionner Abidjan et fluidifier les déplacements

Comme la plupart des grandes villes, Abidjan souffre des maux liés aux embouteillages qui bloquent les axes principaux. Perte de temps et d'efficacité, pollution, stress... La congestion est fréquente dans toute la métropole, tout particulièrement aux heures de pointe ou lors de violents épisodes pluvieux. En prenant en charge les déplacements de plus de 500 000 personnes par jour dès sa mise en service, le Métro d'Abidjan va considérablement fluidifier le trafic urbain et améliorer la qualité de vie des Ivoiriens et leurs conditions de travail. La réalisation de ce métro à ciel ouvert va également contribuer à décongestionner l'ensemble des infrastructures routières d'Abidjan et du Grand Abidjan. Il va dynamiser l'attractivité économique de la ville, et son rôle-clé dans les échanges au sein de la Côte d'Ivoire et avec l'international.

Un impératif social et environnemental

Le nouveau système de transport urbain d'Abidjan répond à des exigences fortes en matière sociale et environnementale. En reliant du nord au sud les communes peuplées de la ville (Abobo, Adjamé) aux zones d'emploi (Plateau, Treichville, Marcory, Port-Bouët), la Ligne 1 du Métro d'Abidjan va améliorer radicalement les conditions de vie. Le métro facilitera également les déplacements des catégories de la population les moins mobiles, les femmes, les personnes âgées et les personnes handicapées. À cette vocation sociale, s'ajoute une dimension environnementale. Le nouveau métro permettra en effet de réduire la pollution et les émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Il va ainsi contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air dans la capitale ainsi qu'à la protection de l'environnement.



2 119 km²

Superficie du district d'Abidjan

IL ENGLOBE LES 10 COMMUNES URBAINES DE ABOBO, ADJAMÉ, YOPOUGON, LE PLATEAU, ATTÉCOUBÉ, COCODY (POUR ABIDJAN NORD); KOUMASSI, MARCORY, PORT-BOUËT, TREICHVILLE (POUR ABIDJAN SUD).



14 500

habitants/km²
Densité urbaine d'Abidjan

LA DENSITÉ MOYENNE EST DE 74 HABITANTS AU KM² POUR L'ENSEMBLE DU PAYS.

UN PROJET SOCIAL

La technologie pour tous !

Améliorer le quotidien des citoyens

Actuellement, joindre un point éloigné de la ville peut s'avérer compliqué. Il faut utiliser différents modes de transport pour couvrir une longue distance, ce qui se traduit par une perte de temps et un coût de déplacement élevé. En décidant de réaliser la Ligne 1 du Métro d'Abidjan, le gouvernement ivoirien entend mettre à disposition de tous un mode de transport urbain moderne et performant. Grâce au prix abordable du ticket, tous les habitants d'Abidjan, mais aussi ceux des communes et régions limitrophes, pourront accéder au métro, quelle que soit leur catégorie sociale. Au quotidien, le nouveau métro offrira aux Abidjanais un gain de temps et d'efficacité. Le trajet complet entre les stations Anyama Centre et Aérocity s'effectuera en 50 minutes, et le trajet entre les stations Abobo Centre et Treichville Hôpital en 25 minutes !

Un système de type grande cadence - grande capacité

Le Métro d'Abidjan est le projet le plus ambitieux d'Afrique subsaharienne, comparable au métro de Dubaï ou au projet de Doha au Qatar (en cours de réalisation). Il permettra de doter la ville d'un système de transport au niveau des plus grandes capitales mondiales. Dès sa mise en service, la Ligne 1 sera en mesure de transporter environ 60 000 passagers par heure. C'est une capacité de transport très importante. Cette capacité est directement liée aux performances de la ligne en termes de cadence. Grâce à une technologie de pilotage sophistiquée, les trains vont pouvoir se succéder à des fréquences très rapides : un intervalle minimal entre deux trains de 100 secondes, sachant que le record mondial avoisine 90 secondes.

Un équipement de dernière génération

Le métro choisi est un modèle de dernière génération fourni par des entreprises de renommée internationale. Il est à conduite automatique avec conducteur. La technologie de contrôle et de pilotage est dite « CBTC » (Communication-Based Train Control), soit « Gestion des trains basée sur la communication » : des équipements informatiques embarqués à bord de chaque métro communiquent en continu avec une salle informatique de contrôle. L'automatisme régule la vitesse de manière à conserver la distance minimale de sécurité. Cette technologie autorise une grande régularité des trains et une sécurité maximale.

50 minutes
Durée du trajet complet
Anyama Centre – Aérocity



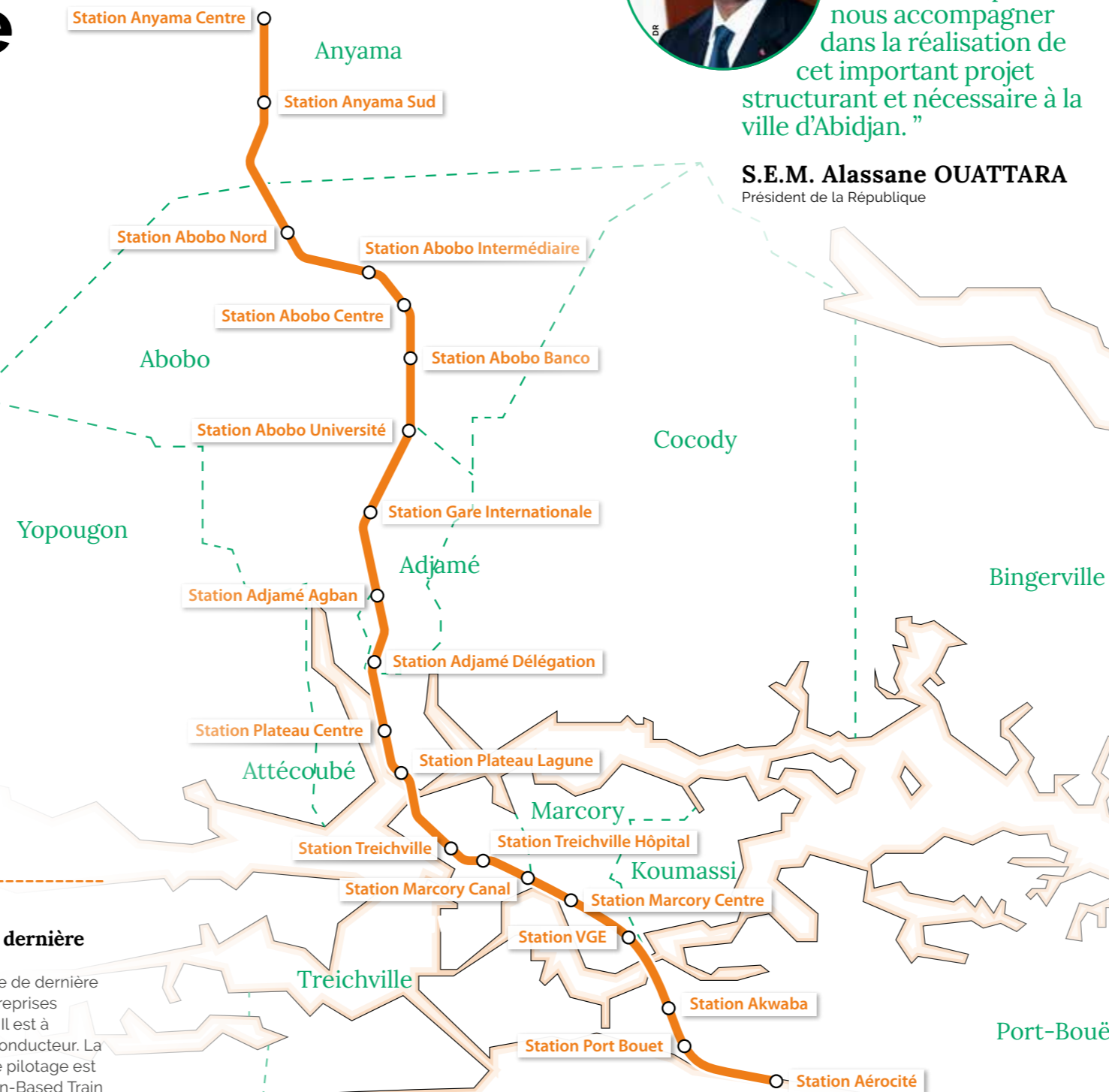
“Je me réjouis que la France, partenaire de confiance de la Côte d'Ivoire, accepte de nous accompagner dans la réalisation de cet important projet structurant et nécessaire à la ville d'Abidjan.”

S.E.M. Alassane OUATTARA
Président de la République



“Il s'agit d'un projet ambitieux et de grande qualité, qui va contribuer à décongestionner le trafic à Abidjan, mais aussi à développer le potentiel économique de la ville.”

M. Amadou GON COULIBALY
Premier ministre



Un tracé optimisé

Un axe de communication « naturel »

Le tracé retenu pour la Ligne 1 du métro suit un axe naturel de communication entre le nord d'Abidjan et le sud. Il va permettre de connecter les populations résidant dans les communes peuplées du nord, aux différentes zones et quartiers économiques d'Abidjan, jusqu'à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. La nouvelle ligne s'inscrit dans le corridor de la ligne ferroviaire reliant Abidjan à Ouagadougou. Les deux lignes évolueront en parallèle sur ce tronçon, dans deux espaces séparés bien délimités.

Des coûts optimisés

Le tracé de la ligne est « en site propre » (tracé dédié). À chaque intersection (route, voie piétonne), on construit un pont ou une passerelle. L'emprise réservée limite les démolitions de constructions existantes (réduction de l'impact foncier) et évite de construire des tunnels. Cette particularité du projet constitue une source d'économies non négligeables des finances publiques de la Côte d'Ivoire, ainsi qu'un gain de temps sensible pour la réalisation.

500 000 personnes par jour
en capacité de transport



Plus d'infos

Des ponts et des passerelles
Corollaire du « tracé en site propre », le projet du métro entraîne la réalisation de nombreux ponts rail-route, un pont viaduc sur la lagune à l'ouest du pont Félix Houphouët-Boigny ainsi que 40 passerelles permettant la circulation piétonne au-dessus des voies.

LES TRAVAUX

Un chantier ambitieux

De l'activité en cascade

Le démarrage et la mise en œuvre de l'ouvrage auront un impact très positif sur l'économie, tant en termes de produit intérieur brut que d'emplois directs ou indirects. En régime de pointe, le chantier devrait employer quelque 2 000 travailleurs ivoiriens. Plusieurs centaines d'emplois permanents devraient être créés pendant la phase d'exploitation. La formation des collaborateurs sur le chantier, et des futurs employés du métro, est d'ailleurs l'un des grands enjeux du projet.

Les défis à relever

Assurée par Bouygues Travaux Publics, la phase de construction comprend les travaux de terrassement et de voirie (préparation de la plateforme du tracé, mouvement des terres, parvis des gares), de génie civil (viaduc, ponts, passerelles) et de construction des bâtiments (stations, dépôt). Plusieurs défis seront à relever, dans des délais serrés : la présence de sables lâches sur le sud du tracé, qui nécessite la construction de fondations profondes pour les ponts et le viaduc (jusqu'à 90 mètres), le travail dans une emprise réduite empruntée par un train de fret (Sitarail) et la coordination avec les multiples projets en cours à Abidjan (échangeur d'Akwaba, 4^{ème} pont, gare internationale, etc.). Le chantier permettra enfin d'assainir et de sécuriser le corridor ferroviaire en palliant les problèmes d'inondation et la présence d'eaux stagnantes dans l'emprise.

Le chantier du métro d'Abidjan, c'est...



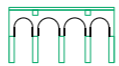
37 km
de tracé



20
stations



21
ponts rail-route



1
pont viaduc sur la lagune



40
passerelles piétonnes



2 000
travailleurs ivoiriens mobilisés



LES ACTEURS

Un partenariat ivoiro-français

Pour réaliser ce projet, le gouvernement ivoirien a fait le choix de l'excellence. Le groupement en charge des travaux et de l'exploitation est composé d'entreprises françaises, qui sont des références mondiales dans leurs domaines. Partenaire du projet, la France rappelle ainsi sa confiance dans les perspectives de développement de la Côte d'Ivoire.

Les autorités en charge du projet



Le Ministère des Transports, (maître d'ouvrage du projet)

En charge de la mise en œuvre de la politique du gouvernement ivoirien en matière de transport, le Ministère des Transports travaille à l'amélioration du cadre juridique institutionnel et organisationnel du secteur des transports, et ce en vue de le moderniser. Il veille également à promouvoir une offre de services de transport suffisante et de qualité. Le projet du Métro d'Abidjan est une pièce maîtresse du système multimodal mis en place par ce ministère.



La Société Ivoirienne de gestion du Patrimoine Ferroviaire

La SIPF est mandataire de l'Etat ivoirien pour toutes les questions concernant le service public des transports ferroviaires. Ses missions couvrent, entre autres, le suivi de la gestion de l'exploitation du service concédé ainsi que la réalisation de toutes les études nécessaires au développement du service public des transports ferroviaires et le contrôle des travaux correspondants.

bnetd **Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (assistant à la maîtrise d'ouvrage)**

Cabinet-Conseil de l'État ivoirien, le BNETD assure des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre dans divers domaines dont notamment le transport et ses infrastructures, l'environnement, le bâtiment, l'aménagement du territoire, l'agriculture, l'information géographique, le numérique, et les études économiques et financières.

Le groupement constructeur

INFRASTRUCTURES :

Bouygues Travaux Publics, filiale de Bouygues Construction, est le mandataire du projet, en charge du pilotage du groupement et du génie civil. Expert des projets complexes à forte valeur ajoutée, Bouygues Travaux Publics est un acteur reconnu dans l'aménagement des territoires et la construction d'infrastructures durables, qui a notamment réalisé le métro du Caire (Égypte), la liaison ferroviaire Gautrain (Afrique du Sud) et le troisième pont d'Abidjan (Côte d'Ivoire).

VOIES ET SYSTÈMES :

Colas Rail est en charge de l'alimentation électrique, de la voie et d'une partie du système ferroviaire. La filiale ferroviaire du groupe Colas participe à la conception, au financement, au pilotage et à la réalisation des grandes infrastructures de transport

(voies ferrées, caténaires, signalisation, ventilation, désenfumage, contrôle commande, fret, etc.) en France et à l'international.

TRAIN ET SIGNALISATION :

ALSTOM Alstom est en charge du matériel roulant, de la signalisation, des télécommunications, des équipements de dépôt et de l'intégration système. Alstom est un des leaders mondiaux des systèmes de transport intégrés. Le groupe conçoit et propose des systèmes, équipements et services pour le secteur du transport, ainsi qu'une gamme complète de solutions (des trains à grande vitesse aux métros, tramways et e-bus), des services personnalisés, des offres dédiées aux passagers et des solutions d'infrastructure, de mobilité digitale et de signalisation.

EXPLOITATION - MAINTENANCE :

KEOLIS Pionnier dans le développement des transports publics, Keolis est le leader du métro automatique et du tramway dans le monde. Keolis s'appuie sur une politique d'innovation soutenue et ouverte avec l'ensemble de ses partenaires et filiales pour renforcer son cœur de métier et développer de nouvelles offres de mobilité partagée innovantes et « sur-mesure ». Chaque année, plus de 3 milliards de voyageurs utilisent l'un des services de mobilité partagée proposés par Keolis dans le monde.

EN SAVOIR PLUS

Questions/Réponses



Comment le projet est-il financé ?

La viabilité du projet est garantie par un financement négocié par l'État ivoirien auprès de la France.



Combien de voyageurs le métro transportera-t-il chaque jour ?

Dès sa mise en service, le Métro d'Abidjan transportera 500 000 passagers par jour. Le trafic pourra dépasser le million de voyageurs à l'horizon 2040.



Quel est le coût du projet ?

L'enveloppe maximale allouée à la construction de la Ligne 1 du métro est de 918,34 milliards de FCFA.



Le métro d'Abidjan est-il cher ?

Pour évaluer le coût d'un métro, il faut se baser sur l'investissement au kilomètre et sur la capacité de transport. Le *pphpd* (passengers per hour per direction - passagers par heure et par direction) du Métro d'Abidjan est de 26 000 à la mise en service, chiffre élevé. À performances égales, le métro d'Abidjan reste l'un des moins chers au monde en termes de CAPEX (dépenses d'investissement) par kilomètre.



Quelles sont les parties prenantes du contrat ?

Le groupement constructeur est constitué par les entreprises Bouygues Travaux Publics, Alstom et Colas Rail. Keolis devrait assurer l'exploitation et la maintenance. Du côté de l'Autorité concédante, le BNETD assure une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, en collaboration avec des cabinets de conseil extérieurs.



Le métro sera-t-il accessible aux personnes à mobilité réduite ?

Plusieurs types d'aménagements sont prévus pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite, que ce soit dans les trains (rampes d'accès, places pour les fauteuils roulants), sur les quais (bandes podotactiles pour les non-voyants) ou dans les espaces attenants (abaissement des trottoirs, places de stationnement réservées, escaliers et ascenseurs adaptés, etc.).



À quelle vitesse le métro roulera-t-il ?

La vitesse de pointe du métro est d'environ 80 km/heure. Une performance qu'il tient seulement à pleine vitesse sur une courte distance. En heure de pointe, on estime qu'un déplacement en métro est deux à trois fois plus rapide qu'en voiture.



Comment le métro sera-t-il interconnecté ?

Des plans d'organisation des transports seront élaborés au niveau de chaque gare pour optimiser les connexions avec les bus de la SOTRA, les taxis, et les bateaux-bus. À Plateau Lagune, la gare lagunaire va être connectée à la gare du métro.



Quand sera mise en service la Ligne 1 ?

La première phase des travaux (station Anyama Sud - station Marcory VGE) devrait être achevée mi-2022. La mise en service de l'ensemble de la ligne (Anyama Centre - Station Aérocity) est prévue pour la mi-2023.

Contact : Service communication du Ministère des Transports

✉ communication.transports@yahoo.fr

☎ +225 20344869 / +225 20344875 / +225 20344857 / +225 20344866