



RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



ELABORATION DE LA FEUILLE DE ROUTE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE



Rapport Diagnostic

Rédigé Par

GAHIE Wouomon Aristide

Juillet 2019

1. SOMMAIRE

1. Sommaire	1
2. Liste des Tableaux	5
3. Liste des Figures	6
4. Sigles et abréviations.....	7
Contexte et objectifs de la Feuille de Route pour une Mobilité Durable en Côte d'Ivoire	8
A. Transports et changement climatique	8
B. Défis de la mobilité ivoirienne.....	9
B. Objectifs de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire.....	10
B. Liens avec la Feuille Route Mondiale et les ODD de l'ONU.....	11
CHAPITRE 1 : PRESENTATION SOCIOECONOMIQUE DE LA COTE D'IVOIRE	12
1. cadre physique, administratif et démographique de la cote d'ivoire	12
1.1. Aspects physiques	12
1.2. Cadre administratif.....	13
1.2.1 L'administration déconcentrée	13
1.2.2 L'administration décentralisée	14
1.3. Cadre démographique.....	14
1.3.1 L'Evolution de la population ivoirienne.....	14
1.3.2 Répartition de la population ivoirienne par district	15
2. Cadre économique de la cote d'ivoire et démographique de la cote d'ivoire	16
2.1. Les principales périodes de l'économie ivoirienne	16
2.2. Principaux secteurs de l'économie.....	19
2.2.1. Secteur agricole	19
2.2.2. Secteur Minier, Energétique et Industriel	20
2.2.3. Secteur des Services	20
3. Principales caractéristiques des transports en côte d'ivoire	21
3.1. Le Sous-secteur des transports terrestre	21
3.1.1. Le réseau routier de la Côte d'Ivoire	21
3.1.2. Le parc de véhicules en Côte d'Ivoire.....	24
3.1.3. Le transport ferroviaire	25
3.2. Sous-secteur des transports maritimes.....	25
3.2.1. Le Port Autonome d'Abidjan (PAA).....	25
3.2.2. Le Port Autonome de San Pedro (PASP).....	27
3.3. Sous-secteur des transports aériens	29
3.3.1. Les infrastructures aéroportuaires.....	29
3.3.2. Le trafic de passagers	29

3.3.3.	Le trafic de fret	31
3.3.4.	Le trafic domestique.....	31
Chapitre 2 : Analyse du contexte de l'habitat, de l'urbanisme et de la planification urbaine et socio-économique dans les métropoles ivoirienne		32
1.	Les principales villes Ivoirienne	32
2.1.	Abidjan, la capitale économique	32
2.2.	Bouaké, la deuxième ville de Côte d'Ivoire	34
2.3.	Yamoussoukro, la capitale politique ivoirienne	35
2.4.	Des pôles urbains, capitales de Districts	36
3.1.1.	Abengourou, la capitale de l'est.....	36
3.1.2.	Bondoukou, Zanzan	37
3.1.3.	Dabou,	37
3.1.4.	Daloa, la capitale du centre-ouest.....	38
3.1.5.	Dimbokro	38
3.1.6.	Gagnoa,.....	39
3.1.7.	Korhogo, la capitale du Nord.....	40
3.1.8.	Man, capitale des 18 montagnes	40
3.1.9.	Odienné, la capitale du Denguélé	41
3.1.10.	San Pedro, la deuxième ville portuaire	41
2.	La gouvernance dans les villes de la Côte d'Ivoire	42
3.	Le foncier et l'habitat	43
3.1.	Cadre institutionnel.....	43
3.2.	Cadre légal	43
3.3.	Performances et responsabilisations	44
Chapitre 3 : Mobilité des personnes et des biens en Côte d'Ivoire		47
1.	Un cadre législatif.....	47
2.1.	2000 : Réforme des transports terrestres.....	47
2.2.	2003 : Loi portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.....	48
2.3.	2014 : Loi d'Organisation du Transport Intérieur (LOTI)	48
2.4.	2014 : Loi portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale .	48
2.5.	2019 : Décrets de création de l'ARTI et l'AMUGA	48
2.6.	Engagements internationaux	49
2.	Le cadre institutionnel.....	50
2.1.	Les ministères impliqués	50
2.2.	Les compétences des collectivités territoriales.....	51

2.3.	Le rôle des établissements publics et agences nationales	52
2.4.	Les acteurs de la société civile.....	55
2.5.	Les partenaires internationaux	55
3.	Le transport urbain et interurbain de voyageur en Côte d'Ivoire	56
3.1.	Le transport urbain de voyageur à Abidjan	56
3.2.1.	Les opérateurs du transport Urbain de voyageur à Abidjan	58
3.2.2.	L'inadéquation de l'offre par rapport à demande	60
3.2.3.	Le développement des transports de masse (Métro et BRT) à Abidjan	60
3.2.4.	La tarification dans les transports en commun à Abidjan	60
3.2.5.	Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et transport	63
3.2.	Le transport urbain dans les villes secondaire	63
3.2.1.	Les transports urbains à Bouaké	64
3.2.2.	Les transports urbains dans les autres villes secondaires	66
3.3.	Le transport interurbain de voyageurs en Côte d'Ivoire	67
4.	Le transport de marchandises en Côte d'Ivoire	67
5.1.	Transport ferroviaire de marchandises	68
5.2.	Transport Routier de marchandises	68
4.2.1.	Les principaux chargeurs	68
4.2.2.	La structure de la profession de transporteurs de marchandises.....	69
4.2.3.	Les impacts de l'organisation du secteur sur les coûts et la rentabilité du secteur	70
5.	Environnement et Qualité de vie liés a la mobilité en Côte d'Ivoire.....	71
1.1.	La problématique de l'environnement et la qualité de vie dans les transports	71
1.2.	Les initiatives pour la réduction des émissions dans les transports	72
1.3.	Sécurité routière.....	73
Chapitre 4 : Axes de travail de la feuille de route de la Mobilité Durable en Côte d'Ivoire.....		78
1.	Transformation urbaine Synergétique et Numérique.....	78
1.1.	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	78
1.2.	Etat des lieux et actions à mener	79
1.2.1.	Transfert modal	79
1.2.2.	Cité à zéro émission.....	79
2.	Energie bas Carbone.....	80
2.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	80
2.2	Etat des lieux et actions à mener	80
3.	Optimisation de l'efficacité des modes et systèmes	82
3.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	82
3.2	Etat des lieux et actions à mener	82

Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire
Rapport Diagnostic

4.	Réduction des déplacements non nécessaires	83
4.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	83
4.2	Etat des lieux et actions à mener	83
5.	Solutions adaptées au monde rural et aux villes secondaires	84
5.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	84
5.2	Etat des lieux et actions à mener	84
6.	Construction et adaptation des infrastructures	85
6.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	85
6.2	Etat des lieux et actions à mener	85
7.	Effectivité et efficacité de la mise en œuvre des outils réglementaires et financiers	86
7.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	86
7.2	Etat des lieux et actions à mener	86
8.	Sécurité routière.....	88
9.	Défragmentation et raccourcissement des chaînes logistiques.....	88
9.1	Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale	89
9.2	Etat des lieux et actions à mener	89
10.	Education des Usagers	89
	BIBLIOGRAPHIE.....	91

2. LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Evolution du réseau routier ivoirien (en km).....	22
Tableau 2: Répartition du réseau routier en fonction de la classification (en km).....	22
Tableau 3: Trafic de transit au PAA (en tonnes) par pays de 2015 à 2018	27
Tableau 4: Evolution du trafic de marchandises au port de San Pedro entre 2010 et 2017	28
Tableau 5: Evolution des parts de marché entre 2013 et 2030	58
Tableau 6: Coûts d'exploitation des tracteurs semi-remorques dans des pays côtiers de la sous-région	71
Tableau 7: Les accidents sur le réseau abidjanais des transports en commun par mode de transport en commun.....	76
Tableau 8: Les Valeurs d'émission par type de carburant	81
Tableau 9: Les Valeurs cible pour la Côte d'Ivoire à l'horizon 2030.....	81
Tableau 10: Les premiers éléments de la taxe carbone	87
Tableau 11: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule léger	87
Tableau 12: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par une motocyclette	88
Tableau 13: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule lourd.....	88

3. LISTE DES FIGURES

Figure 1: Axe de la macro-feuille de route globale du PPMC.....	11
Figure 2: Axe de la feuille de route ivoirienne	11
Figure 3: Carte de la Côte d'Ivoire	12
Figure 4: Evolution de la population de 1988 à 2014.....	15
Figure 5: Densité habitants par Km ²	15
Figure 6: Evolution du PIB entre 1981 et 2000	16
Figure 7: Evolution du PIB entre 2000 et 2016	17
Figure 8: Carte des Productions de Rente.....	19
Figure 9: Carte des Productions Vivrières	20
Figure 10: Carte du réseau routier bitumé de Côte d'Ivoire.....	21
Figure 11: Carte de la densité du réseau routier par District.....	22
Figure 12: Evolution du trafic de marchandises au PAA (en millions de tonnes) entre 2000 et 2016 ..	26
Figure 13: Evolution du trafic de marchandises et produit pétrolier au PAA (en tonnes) 2017 à 2018	27
Figure 14: Structure du trafic au port de SAN PEDRO sur la période 2010 - 2017	28
Figure 15: Trafic de passagers à l'aéroport d'Abidjan.....	30
Figure 16: Carte des aéroports ouvert transport aérien domestiques.....	31
Figure 17: Carte des d'évolution des populations des principales villes ivoirienne en 2030	32
Figure 18: Carte de la ville d'Abidjan.....	33
Figure 19 : Carte du développement urbain de la ville de Bouaké	34
Figure 20 : District Autonome de Yamoussoukro.....	35
Figure 21: Carte du District de la Comoé	36
Figure 22 : Carte du District du Zanzan	37
Figure 23 : Carte du District des Lagunes	37
Figure 24 : Carte du District de Sassandra-Marahoué	38
Figure 25 : Carte du District des Lacs	39
Figure 26 : Carte du District du Goh-Djiboua	39
Figure 27 : Carte du District des Savanes	40
Figure 28 : Carte du District des Montagnes.....	40
Figure 29 : Carte du District du Denguélé	41
Figure 30 : Carte du District du Bas Sassandra	42
Figure 31 : Evolution des parts de marché des TC entre 1998 et 2030 à Abidjan	57
Figure 20 : Prévision des parts de marché à l'horizon 2030	57
Figure 33: Comparaison du tarif du transport artisanal et du transport institutionnel à Abidjan.....	61
Figure 34: Comptages véhicules HPM, principal carrefour de Bouaké, en 2017	64
Figure 35: Trafic voyageurs HPM, principal carrefour de Bouaké, en 2017	65
Figure 36: Evolution des accidents entre 2013 et 2018	74
Figure 37: Nombre d'accidents par type de véhicule, en 2018.....	75
Figure 38: Répartition par type d'usagers des tués de la route en 2018	75
Figure 39: Répartition du nombre d'accidents par types de véhicules et par gravité, en 2018	76
Figure 40: Répartition des victimes des accidents des transports en commun à Abidjan.....	77

4. SIGLES ET ABREVIATIONS

AERIA : Aéroport International d'Abidjan
AGETU : Agence des Transports Urbains
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
AMUGA : Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan
ARDCI : Assemblée des Régions et Districts de Côte d'Ivoire
BNETD : Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
BRT : Bus Rapid Transit
CITRANS : Compagnie Ivoirienne de Transport
DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires
DGTTTC : Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation
HCPtr : Haut Conseil du Patronat des Transports Routiers de Cote d'Ivoire
LOTI : Loi d'Orientation du Transport Intérieur
MT : Ministère des Transports
MEDD : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
OSER : Office de Sécurité Routière
PAA : Port Autonome d'Abidjan
PACOGA : Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan
PAMOSSET : Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports
PIDUCAS : Projet d'Infrastructures pour e Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires
PMUA : Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan
PAPS : Port Autonome de San-Pédro
PDE : Plan de Déplacement des Entreprises
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PMUA : Projet de Mobilité Urbain d'Abidjan
PPP : Partenariat Public Privé
PPMC : Processus de Paris pour le Climat et la Mobilité
PTUA : Projet des Transport Urbain d'Abidjan
RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SDUGA : Schéma Directeur d'Urbain du Grand Abidjan
SDTU : Schéma Directeur des Transports Urbains
SICTA : Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles
SOTRA : Société de Transport Abidjanais
STL : Société des Transport Lagunaire
UVICOCI : Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA FEUILLE DE ROUTE POUR UNE MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE

A. Transports et changement climatique

En 2016, le secteur des transports représentait environ 23% des émissions globales de carbone dues à la combustion d'énergie. La majorité des émissions de carbone dans le secteur des transports provient du transport routier, qui représente environ les trois quarts des émissions de carbone des transports, soit environ 6 GT d'émissions directes de carbone en 2017. Depuis 2000, les émissions du transport routier ont augmenté de 2% par an, faisant de ce sous-secteur l'un des secteurs d'émissions affichant la plus forte croissance au cours des cinquante dernières années. Depuis 2000 la croissance des émissions de carbone des transports routier provient exclusivement des pays non membres de l'OCDE. La part des émissions provenant des pays non membres de l'OCDE est passée de 31% en 2000 à 47% en 2015 et la croissance s'est majoritairement concentrée dans les pays d'Asie et d'Afrique où les émissions de carbone du transport routier ont doublé.

Créé en 2015, le *Paris Process on Mobility and Climate* (PPMC) est une plate-forme ouverte et inclusive qui invite activement toutes les organisations et initiatives qui soutiennent une action efficace sur les transports et le changement climatique à se joindre au processus. Le PPMC a été créé pour renforcer la voix de la communauté des transports durables dans le processus de la CCNUCC (Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques), en particulier dans la perspective de la Conférence des Parties (COP21) de décembre 2015 à Paris et de l'Accord de Paris. Le PPMC est passé d'un plaidoyer d'ambition à un plaidoyer pour la mise en œuvre.

Depuis 2015, la coalition PP MC, a pour objectifs de :

PERMETTRE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITE ...

- Développer des politiques nationales de mobilité urbaine mieux adaptées aux besoins des gouvernements locaux,
- Coordonner les responsabilités à l'échelon national et au niveau local, renforcer les capacités au niveau national et local,
- Favoriser les approches participatives dans les processus de planification et de prise de décision pour une vision partagée de la ville,
- Développer des modèles économiques de transport public robustes et pérennes,
- Promouvoir une gouvernance institutionnelle solide.

... POUR TOUS ...

- Adopter une approche de planification orientée sur l'utilisateur ;
- Défendre les besoins de tous les citoyens ;
- Capitaliser sur les approches innovantes et la transformation numérique ;
- Optimiser la collecte et l'utilisation des données.

... ET ENCOURAGER LES TRANSPORTS PUBLICS ET LES MODES ACTIFS

- Organiser les espaces publics pour favoriser les modes actifs en milieu urbain ;
- Proposer une offre de transport public et des tarifs adaptés aux différents groupes d'utilisateurs ;

- Intégrer le transport artisanal dans la stratégie de mobilité urbaine durable ;
- Prendre en compte le transport urbain de marchandises.

Sur le continent africain, le PPMC a travaillé avec le gouvernement du Maroc en 2017 pour l'émergence d'une feuille de route pour une Mobilité Durable au Maroc. Première déclinaison au niveau national de la démarche PPMC, Climate Chance a participé à cette démarche à travers l'organisation du Sommet Climate Chance à Agadir en 2017, événement qui a facilité la collaboration entre acteurs étatiques et non étatiques et la concrétisation de cette feuille de route marocaine.

Le Sommet Climate Chance - Afrique 2018 d'Abidjan en Côte d'Ivoire a permis de commencer à bâtir et décliner des feuilles de route sectorielles et opérationnelles adaptées au contexte des territoires africains. Ces feuilles de route africaines sont initiées par des coalitions d'acteurs impliqués dans les territoires africains. Elles font le lien entre climat et développement (en mentionnant l'impact des actions sur le climat sur les objectifs de développement durable - ODD), accordent de l'importance aux enjeux de l'adaptation sur le continent, proposent de relier les bailleurs de fonds et les acteurs de terrain dans leur diversité, participent à la création d'un environnement favorable à l'action climat, proposant de diffuser des informations stratégiques et de renforcer l'action pour le climat en Afrique. Le PPMC a été étroitement associé à cet exercice, réunissant ainsi des acteurs ivoiriens et ouest africains autour du principe de la constitution d'une feuille de route Mobilités & Transports adaptée aux enjeux de la région. L'une des recommandations issues de cet atelier d'Abidjan était de décliner la démarche de macro-feuille de route transports à la Côte d'Ivoire, afin de démontrer, de façon pilote, la pertinence de la démarche pour la région ouest-africaine.

B. Défis de la mobilité ivoirienne

La Côte d'Ivoire affiche un dynamisme particulièrement fort ces dernières années, avec un taux de croissance moyen annuel du PIB de 9% sur la période 2012-2016, en faisant la première puissance économique de l'UEMOA. Cette dynamique n'est pas dissociable d'une urbanisation rapide : plus de la moitié de la population ivoirienne vit en ville et cette proportion devrait atteindre deux tiers en 2050, notamment avec l'expansion d'Abidjan qui abritera plus de 10 millions d'habitants. De la même façon 80 % des entreprises formelles du pays se concentrent à Abidjan.

Pourtant, difficile d'imaginer une ville productive et efficiente quand les déplacements sont lents et onéreux. Aujourd'hui, à Abidjan, les ménages les plus pauvres, quand ils ne renoncent pas à se déplacer, dépensent en moyenne 20 à 30 % de leur revenu dans les transports et passent 200 minutes par jour à les utiliser ou les attendre. À ces coûts s'ajoutent les pertes de compétitivité pour les entreprises ainsi que l'insécurité et la pollution. Au bout du compte, il est estimé que le manque de mobilité au sein de l'agglomération d'Abidjan fait perdre jusqu'à 4-5 % de son revenu national à la Côte d'Ivoire (rapport Banque Mondiale).

En Côte d'Ivoire, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont presque triplé entre 2005 et 2016 -même si en comparaison avec la moyenne mondiale par habitant, son niveau d'émissions reste extrêmement réduit (0,1 tCO₂/an/habitant à comparer par exemple avec celui des transports routiers français à 1,7 tCO₂/an/habitant), le volume des déplacements restant encore limités. La Contribution déterminée au niveau national de Côte d'Ivoire, soumise lors de la COP21, estime que la hausse des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pourrait atteindre 25% d'ici à 2030, en faisant le 2^{ème} poste d'émissions, à égalité avec l'agriculture et après la production d'électricité. Ainsi, la Côte d'Ivoire a inclus des actions d'atténuation ambitieuses dans le

secteur des transports, notamment à travers la planification urbaine et les incitations à l'achat de véhicules peu polluants.

Améliorer la mobilité urbaine devient donc un impératif économique et social, non seulement pour Abidjan mais pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire. Car en effet, les autres agglomérations ivoiriennes, bien que beaucoup plus petites qu'Abidjan, affichent également des taux de croissance rapides et sont des villes-relais essentielles pour éviter l'hypercéphalie de la capitale économique.

Cette vision a besoin d'être accompagnée par un cadre institutionnel fort car les responsabilités sont aujourd'hui éparpillées entre diverses institutions gouvernementales, même si les évolutions sont rapides dans ce domaine. A ce titre, on notera que le gouvernement de Côte d'Ivoire a récemment adopté la création de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) « chargée de structurer, d'organiser, de réglementer, de fluidifier le trafic, de développer les capacités du réseau de transport public et de faciliter la mobilité de tous ». Plusieurs projets pour l'amélioration de la mobilité dans le Grand Abidjan dont la gestion devrait être confiée à cette l'AMUGA sont en cours de mise en œuvre ; notamment un système intelligent de gestion de la circulation routière qui devrait être opérationnel fin 2019 et le BRT sur l'axe Yopougon – Bingerville financé par le Banque Mondiale.

Mais alors que plus de 85 % des déplacements urbains en transport en commun se font dans les transports artisanaux et non conventionnés (taxis collectifs : wôrô-wôrô et minibus : gbaka), il n'est pas envisageable de penser une stratégie de la mobilité sans inclure ces acteurs privés ainsi que les organisations de la société civile et les usagers dans la réflexion afin de ne pas exclure davantage des populations vulnérables et de limiter les oppositions frontales. S'il est préférable de donner la priorité à des modes de transport de masse sur les axes principaux des agglomérations, les délais nécessaires à cette transition ainsi que les limites inhérentes à ces modes de déplacement (premier et dernier kilomètres), nécessitent de phaser la transition en lien avec cette multitude d'acteurs économiques artisanaux et d'ouvrir plusieurs chantiers parallèles (démocratisation du vélo, opportunités du numérique pour faciliter l'intermodalité, etc.).

Il est donc nécessaire d'obtenir des points de vue locaux sur la manière de surmonter les défis pour le secteur des transports en matière de changement climatique, en tenant compte des contraintes de l'ensemble de l'écosystème des transports. Forte de son expérience de rassemblement des acteurs non-étatiques dans leur diversité, Climate Chance anime cette dynamique en Côte d'Ivoire pour la construction d'une vision partagée de la mobilité à horizon 2050 et l'émergence d'une feuille de route pour mobiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs.

B. Objectifs de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire

La Feuille de Route pour une Mobilité Durable en Côte d'Ivoire a pour objectif de soutenir les stratégies nationales de la Côte d'Ivoire et son ambition de devenir un pays émergent, à travers la mise en œuvre d'un modèle de développement à forte valeur ajoutée et prospérité partagée. Une attention particulière sera accordée à la Stratégie Nationale pour le Développement Durable et l'ensemble des actions déjà entreprises par le Ministère des Transports en vue du développement d'une Mobilité Durable en Côte d'Ivoire.

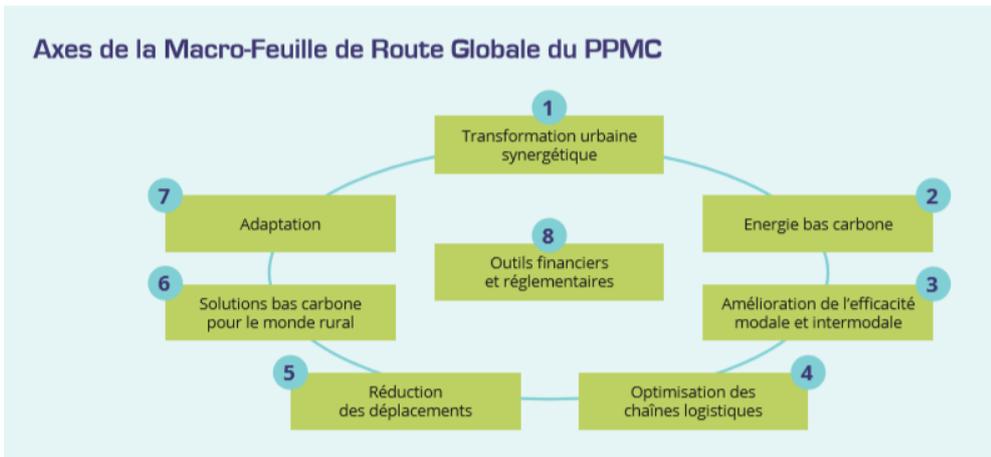
La Feuille de Route ivoirienne devrait permettre à l'ensemble des acteurs d'élaborer une vision partagée à l'horizon 2050 qui servira de base pour les stratégies de développement de chacun.

La Feuille de Route ivoirienne, tout en s'appuyant sur la feuille de Feuille de Route Mondiale et s'inspirant de celle du Maroc, intégrera les objectifs de développement 2063 de l'Union Africaine (UA).

B. Liens avec la Feuille Route Mondiale et les ODD de l'ONU

La Feuille de Route ivoirienne tire sa source de la Feuille de Route mondiale dont elle reprend l'ensemble des huit axes qui sont rappelés ci-dessous.

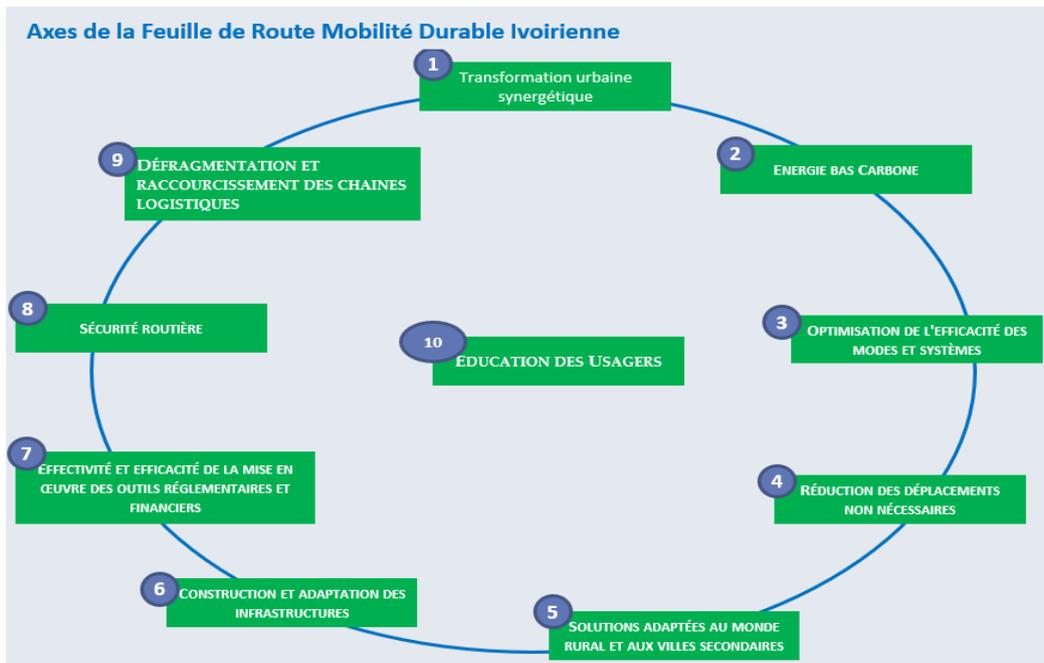
Figure 1: Axe de la macro-feuille de route globale du PPMC



En plus de ces huit axes de la Feuille de Route Mondiale, la Feuille de Route Ivoirienne dont les axes sont présentés ci-dessous intègre deux autres axes que sont :

- La Sécurité routière, inspirée de la Feuille de Route Marocaine ;
- L'Education des Usagers, sur la base de la nécessité de changement de comportement à promouvoir et de la formation et sensibilisation nécessaires pour la réussite du développement d'une mobilité durable en Côte d'Ivoire.

Figure 2: Axe de la feuille de route ivoirienne



CHAPITRE 1 : PRESENTATION SOCIOECONOMIQUE DE LA COTE D'IVOIRE

1. CADRE PHYSIQUE, ADMINISTRATIF ET DEMOGRAPHIQUE DE LA COTE D'IVOIRE

Figure 3: Carte de la Côte d'Ivoire



1.1. Aspects physiques

D'une superficie de 322 462 km², la Côte d'Ivoire se situe entre le 4° et le 10° de latitude nord et le 2° et le 8° de longitude ouest. Localisée en Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire est limitée au nord par le Mali et le Burkina Faso, à l'ouest par la Guinée et le Libéria, à l'est par le Ghana. Elle possède une grande façade maritime avec le Golfe de Guinée qui constitue sa frontière sud sur plus de 500 km.

Le relief est dans l'ensemble assez plat. Le long du Golfe de Guinée, la côte est constituée de falaises rocheuses à l'ouest de Sassandra, puis argilo sableuses jusqu'au Cap de Palmes à la frontière libérienne. Dans sa moitié orientale, la côte est, au contraire, basse et sableuse. Au Nord de la bande littorale de sable, s'étend une vaste plaine puis une région de bas plateaux situés à des altitudes inférieures à 350 m. Le pays s'élève ensuite vers les moyens plateaux du Nord, dont les altitudes atteignent exceptionnellement 900 m vers l'ouest. Les plus hauts sommets sont localisés à l'ouest du pays avec le mont Nimba qui culmine à 1752 m, à la frontière guinéo-libérienne.

Le réseau hydrographique ivoirien est marqué par la présence de plusieurs fleuves et cours d'eau ; en effet, le pays est irrigué par quatre grands fleuves : le Bandama long de 1050 km, la Comoé, longue de 1160 km, le Sassandra long de 650 km et le Cavally qui s'étend sur près de 700 km. Le principal fleuve qui arrose la zone d'influence des projets étudiés est la Comoé.

La forêt s'étend sur toute la partie sud et la moitié ouest du pays, en général favorable aux activités agricoles notamment, les cultures de rente comme le cacao et le café. De beaux spécimens de forêt primaire sont constitués aujourd'hui par les zones protégées des parcs nationaux notamment, celui de Taï au sud-ouest du pays et au nord de l'axe du projet. La savane s'étend sur toute la partie nord du pays et se caractérise par de grands espaces recouverts d'herbage qui deviennent de plus en plus clairsemés à l'approche du Sahel.

1.2. Cadre administratif

Du point de vue administratif, sur la base des spécificités socioéconomiques, la Côte d'Ivoire a été divisée depuis 2012 en :

- 14 districts dont 2 districts autonomes (Abidjan et Yamoussoukro) ;
- 31 régions hors Abidjan et Yamoussoukro à caractère de circonscriptions électorales et collectivités territoriales ;
- 108 départements y compris Abidjan et Yamoussoukro ;
- 509 sous-préfectures y compris celles d'Abidjan et de Yamoussoukro.

Selon les termes de l'ordonnance n° 2011-262 du 28 septembre 2011 d'orientation sur l'organisation générale de l'administration territoriale de l'État, l'Administration Territoriale de l'Etat est structurée selon les principes de la déconcentration et de la décentralisation. Elle est organisée en vue d'assurer l'encadrement des populations, de pourvoir à leurs besoins, de favoriser le développement économique, social et culturel ainsi que de réaliser l'unité et la cohésion nationale.

Cette organisation est définie selon les différentes terminologies comme suit :

1.2.1 L'administration déconcentrée

L'administration territoriale déconcentrée est assurée dans le cadre de circonscriptions administratives hiérarchisées que sont les districts, les régions, les départements, les sous-préfectures, les villages ».

Le District, administré par un Gouverneur de District, est une entité déconcentrée dont les limites territoriales peuvent transcender celles des départements ou des régions. Il a pour missions :

- De conduire les grands projets d'aménagement ;
- D'assurer l'équilibre des investissements majeurs et des programmes de l'Etat sur toute l'étendue du territoire en vue de corriger les disparités régionales ;
- De faire émerger les potentialités économiques et culturelles des grands ensembles ;

- De lutter contre les particularismes régionaux.

La Région est l'échelon intermédiaire entre le District et le Département. Elle constitue le niveau de conception, de programmation, d'harmonisation, de soutien, de coordination et de contrôle des actions et des opérations de développement économique, social et culturel qui s'y réalisent à l'intervention de l'ensemble des services des Administrations civiles de l'Etat. Elle est également l'échelon d'exécution des réalisations d'intérêt général. La Région est administrée par un Préfet de Région nommé par décret pris en Conseil des Ministres.

Le Département constitue l'échelon de relais entre la Région et la Sous-préfecture. Il est administré par un Préfet nommé par décret pris en Conseil des Ministres. Le Préfet du Département peut déléguer ses attributions et sa signature, dans les limites et conditions qu'il détermine, aux Sous-Préfets et aux Chefs de services départementaux.

La Sous-Préfecture est la circonscription administrative intermédiaire entre le Département et le village, entité administrative de base. Elle est administrée par un Sous-Préfet nommé par décret pris en Conseil des Ministres. Ce dernier est le représentant de l'Etat dans la Sous-Préfecture. Il agit sous l'autorité du Préfet. A ce titre il contrôle et supervise l'action des Chefs de villages du territoire de la Sous-Préfecture.

Le village est la circonscription administrative de base du territoire national. Il est composé de quartiers constitués par la réunion des membres d'une ou de plusieurs familles et éventuellement des campements qui lui sont rattachés. Il est administré par un Chef de village assisté d'un Conseil de village. Les modalités d'organisation et de fonctionnement du village sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

1.2.2 L'administration décentralisée

L'administration décentralisée est assurée dans le cadre de collectivités territoriales que sont les Régions et les Communes tel que le stipule l'article 36 de l'ordonnance n° 2011-262 du 28 septembre 2011.

Les collectivités territoriales ont pour missions, dans la limite de leurs compétences :

- L'organisation de la vie collective dans la collectivité territoriale ;
- La participation des populations à la gestion des affaires locales ;
- La promotion et la réalisation du développement local ;
- La modernisation du monde rural ;
- L'amélioration du cadre de vie ;
- La gestion des terroirs et de l'environnement.

1.3. Cadre démographique

1.3.1 L'Evolution de la population ivoirienne

Le cadre démographique ci-dessous est un résumé des principaux résultats des Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat (RGPH) effectués dans le pays dont la dernière date de 2014.

Selon ces résultats la population ivoirienne compte plus de 22,67 millions d'habitants en 2014.

L'évolution de la population ivoirienne est retracée par les principaux résultats des recensements comme suit :

Figure 4: Evolution de la population de 1988 à 2014



Sources : Exploitation des données de l'Institut National de la Statistique (INS)

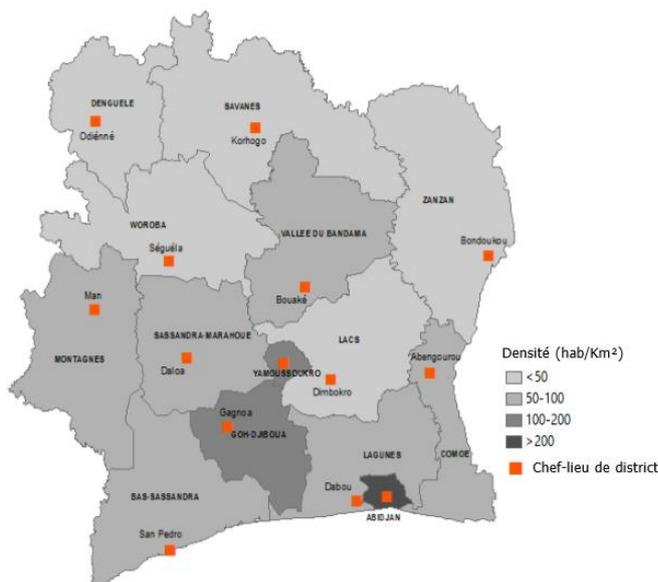
C'est une population très jeune avec 42% âgés de moins de 14 ans, l'un des taux les plus élevés au monde. En ce qui concerne la répartition en genre de la population, le nombre d'hommes est plus élevé que celui des femmes avec un rapport de masculinité de 1,07.

La population active représente 56% de la population totale ivoirienne soit en égalité avec la moyenne africaine.

L'on note par ailleurs des proportions quasi égales entre la population urbaine et rurale, ce qui démontre d'une augmentation de la population urbaine par rapport en 1998 où elle se situait à près de 60% contre 40% urbaine. Nonobstant cette progression, la proportion rurale demeure toujours significative. Sur la base des données des RGPH 1998 et de 2014, avec un taux de croissance moyen annuel de 2,55% tel que l'atteste la figure ci-dessus, la population ivoirienne peut être évaluée à plus de 25,71 millions d'habitants en 2019.

1.3.2 Répartition de la population ivoirienne par district

Figure 5: Densité habitants par Km²

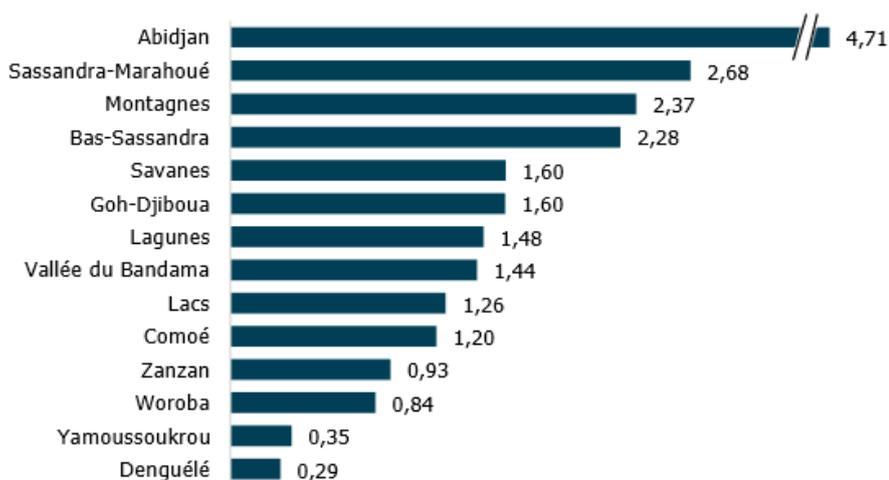


Comme on peut le constater sur la carte ci-contre qui présente la répartition de la population par district, selon le RGPH de 2014, il y a une forte concentration de la population dans la zone sud du pays.

Dans le détail, Abidjan à la plus forte densité de population, en suite vient la zone de Gagnoa et de Yamoussoukro.

L'on constate que la densité est plus élevée dans les zones de forte production café cacao et dans la capitale économique.

Sources : Schéma Directeur Routier



le figure ci-contre constitue une présentation globale de la répartition de la population en fonction des districts de la Côte d'Ivoire.

2. CADRE ECONOMIQUE DE LA COTE D'IVOIRE ET DEMOGRAPHIQUE DE LA COTE D'IVOIRE

2.1. Les principales périodes de l'économie ivoirienne

La situation économique ivoirienne peut être schématisée par quatre périodes remarquables.

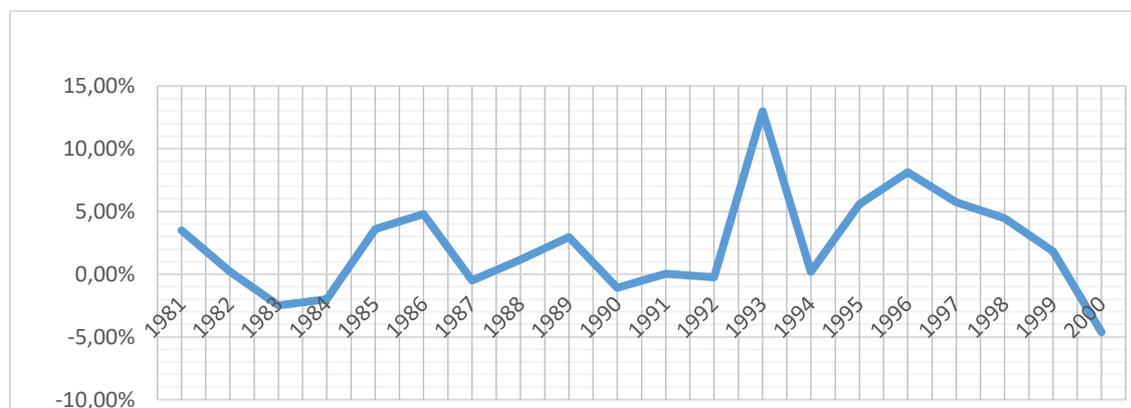
- **Période 1960 – 1980**

La Côte d'Ivoire a enregistré une forte croissance économique sur la période allant de 1960 à 1980 avec une croissance annuelle moyenne du PIB située autour de 7%.

- **Période 1980 – 2000**

La période suivante allant de 1980 à l'an 2000 a été marquée par une profonde crise économique liée à la chute des prix des matières premières, au renchérissement du cours du dollar et du pétrole ainsi qu'au repli des investissements publics. Les conséquences de cette récession économique ont entraîné un déficit budgétaire élevé et chronique, une explosion de la dette publique et une évolution en dents de scie de la croissance du PIB tel que matérialisée par la figure suivante.

Figure 6: Evolution du PIB entre 1981 et 2000



Source : Statistiques Fonds Monétaire International (FMI)

- **Période 2001 – 2010**

La décennie 2001 – 2010 a été marquée par la rébellion armée qui a conduit à une division du pays en une partie nord et une partie sud, ainsi que la gestion d'une longue crise qui découlera de cette situation.

Les activités économiques sur cette période ont été marquées par :

- Une croissance négative du PIB entre 2001 et 2003 qui correspond au point fort des affrontements armés entre rebelles et troupes gouvernementales.
- Une croissance moyenne annuelle du PIB de 2.0% entre 2003 et 2010 malgré la crise post-électorale qui a débuté fin 2010.

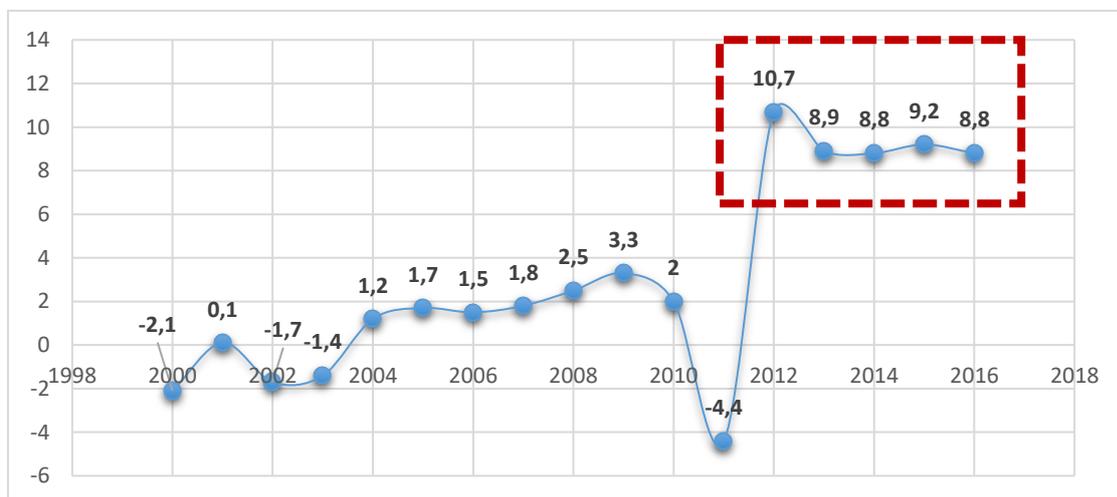
- **Période après 2010**

La grave crise postélectorale qui est survenue de décembre 2010 à Avril 2011 a eu un effet néfaste sur l'économie du pays avec son corollaire de pillage et de destruction du matériel de production des entreprises et autres opérateurs.

Suite à la fin de la crise, d'importantes actions ont été entreprises afin d'obtenir rapidement la normalisation de la situation économique et sécuritaire du pays. La période d'après 2011 est donc considérée comme la période post conflit qui marque le retour à la paix et la restauration de l'intégrité territoriale, la reconstruction nationale et la relance économique.

Les perspectives sont assez encourageantes surtout avec l'appui massif des institutions internationales pour booster le redécollage de l'économie ivoirienne qui a retrouvé toute sa plénitude avec l'atteinte du point d'achèvement de l'Initiative PPTE obtenu fin juin 2012, en témoigne l'évolution du taux de croissance du PIB sur la période après 2012 retracé à travers le graphe ci-dessous.

Figure 7: Evolution du PIB entre 2000 et 2016



Source : Statistiques Fonds Monétaire International (FMI)

Sur la période 2012 – 2016 le PIB oscille entre 8,5% et 10,7% par an. Cette performance de l'activité économique post-crise a été réalisée grâce à d'importants investissements à la faveur de la reconstruction du pays. Au nombre de ceux l'on peut mentionner le Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) et le Plan National de Développement (PND).

✓ **Programme Présidentiel d'Urgence (PPU)**

Il s'agit d'un programme d'investissements d'urgence, conçu sur la base de l'analyse de la situation et des doléances formulées par les populations dans les différentes régions du pays au lendemain de la crise post-électorale. Ce programme visait de manière générale la restauration à minima de certains services publics ciblés, la satisfaction rapide des besoins élémentaires des populations sinistrées afin de favoriser un retour rapide à la normalité dans leur vécu quotidien. Les domaines concernés par les actions du PPU étaient les secteurs de l'eau, la santé, l'éducation, l'électricité, la salubrité auxquels il a fallu ajouter un volet administration du territoire consacré à la réhabilitation et l'équipement des résidences de préfets, sous-préfet et conseillers de préfectures notamment dans l'ouest du pays particulièrement éprouvé par les violences.

D'un montant initial de 45 milliards FCFA en 2011, le budget du PPU est passé à 60 milliards FCFA, puis à 80,5 milliards FCFA en 2012. En 2013, il est monté à 125 milliards FCFA et à 135 milliards FCFA en 2014. Après les élections présidentielles d'octobre 2015, estimant que les conditions d'une normalité réelle de la vie sont réunies ; il a été fin aux prestations du PPU par la Présidence de la République. Toutefois, les marchés déjà passés dans le cadre du programme seront exécutés à terme.

✓ **Plan National de Développement (PND)¹**

Le Gouvernement a également élaboré et adopté en mars 2012 un Plan National de Développement (PND) sur la période 2012-2015 qui devrait servir de cadre de référence à moyen terme pour la stratégie de développement national. L'évaluation de la mise en œuvre de ce programme (PND 2012-2015) a montré des résultats satisfaisants avec la réduction des impacts de plusieurs décennies de crises. Selon les autorités ivoiriennes, il a permis à la Côte d'Ivoire entre autres de rejoindre le groupe de tête des pays à forte croissance dans le monde avec un taux moyen annuel de croissance du PIB réel d'environ 9%. Dans le même ordre, le PIB par habitant a progressé de 21% sur la période 2012 à 2014, dans un contexte d'inflation maîtrisée, en-dessous de la norme communautaire de 3%.

Dans cet élan de planification de l'action publique renoué, le gouvernement a mis en place le PND 2016-2020 qui, s'appuyant sur les acquis du premier programme, s'attèlera à accélérer la marche de la Côte d'Ivoire vers le but visé en 2020 à savoir l'émergence à travers une base industrielle solide. La réduction de la pauvreté et une meilleure redistribution des fruits de la croissance, surtout pour les plus défavorisés et les plus vulnérables, sont également une autre vision de ce programme.

Dans cette perspective, le PND 2016-2020 met un accent particulier sur :

- (i) L'amélioration du taux de transformation des matières premières agricoles ;
- (ii) La diversification de l'appareil productif industriel avec la promotion d'une industrie manufacturière ;
- (iii) L'amélioration de la qualité du système éducation-formation, en vue de le rendre accessible à tous et en adéquation avec les besoins du marché de l'emploi ;
- (iv) L'amélioration de la qualité des services de Santé en s'assurant que ceux-ci sont accessibles à tous, au travers de la Couverture Maladie Universelle (CMU) ;

¹ Voir Plan National de Développement (PND) 2016-2020, Côte d'Ivoire, GROUPE CONSULTATIF, CAP SUR L'EMERGENCE

- (v) La promotion du développement de la coopération internationale, l'intégration régionale et le rayonnement du pays.

Ainsi le cadre macroéconomique et budgétaire du PND 2016 – 2020 dégage un niveau d'investissement de 30.000 milliards de FCFA dont :

- 11.284 milliards de FCFA pour le secteur public (y compris les institutions sans but lucratif) ;
- 18.716 milliards FCFA d'investissements privés, soit 62,4% du total des investissements.

2.2. Principaux secteurs de l'économie

2.2.1. Secteur agricole

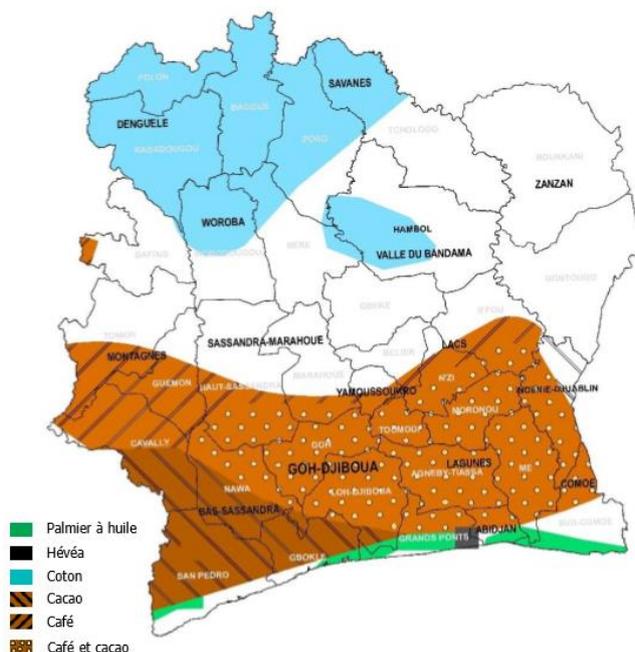
Pilier du développement économique de la Côte d'Ivoire, le secteur agricole emploie plus de 2/3 de la population active du pays. Il représente environ 30% du PIB et engendre 68% des recettes d'exportation. Par extension, le secteur agricole regroupe l'agriculture, l'exploitation forestière, les ressources animales. Ce secteur d'activité est fortement dominé par le binôme café-cacao qui représente à lui seul, 25% du PIB. L'agriculture s'appuie sur trois composantes que sont : les cultures de rente et industrielles, les cultures vivrières et céréalières.

Le processus de développement agricole a été fortement perturbé par la crise. La relance va nécessiter un nouveau dynamisme qui tient compte des effets de cette crise et du nouveau contexte mondial. Dans cette optique, deux types de stratégies sont visées par le secteur agricole :

- Consolider la base agricole actuelle par le développement des circuits de collecte, de distribution et par la promotion de l'agriculture moderne intensive en lieu et place de l'agriculture extensive ;
- Diversifier les productions agricoles en s'appuyant sur les avantages comparatifs (potentiel, coûts, etc.).

❖ Cultures de Rente

Figure 8: Carte des Productions de Rente



En Côte d'Ivoire, les industries de bois (abattage forestier) sont en croissance rapide. Pour cette raison, de nombreuses forêts tropicales ont été détruites, sauf le parc national de Taï où les forêts sont bien préservées. Actuellement, la production agricole est en constante augmentation avec des terres arables qui représentent environ 71% du territoire ivoirien. Concernant le cacao qui est un des principaux produits agricoles du pays, la Côte d'Ivoire a représenté plus de 35% (1,5MT) du marché mondial d'exportation en 2014.

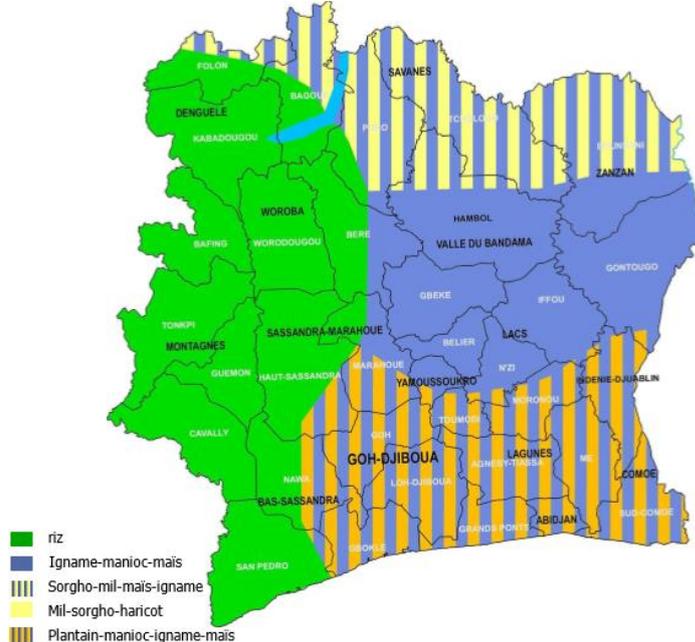
Doté d'un territoire dont 10% sont en terres arables, la Côte d'Ivoire est le 1er producteur

Sources : Schéma Directeur Routier

mondial du cacao. D'autres produits agricoles importants du pays sont le café, la banane, l'huile de palme et l'amande.

❖ **Cultures vivrières**

Figure 9: Carte des Productions Vivrières



Au niveau de des cultures vivrière, bien que la Côte d'Ivoire ne soit pas autosuffisante en riz, elle produit une grande variété de produits agricoles et en exporte une partie.

La carte ci-contre présente les principaux produits vivriers produit selon les régions.

Sources : Schéma Directeur Routier

2.2.2. Secteur Minier, Energétique et Industriel

La stratégie du Gouvernement au niveau de ce secteur est l'accroissement du taux de transformation des produits agricoles et miniers et la modification de la structure des exportations au profit des produits industriels. Cette politique du Gouvernement comportera les axes suivants :

- Renforcer la compétitivité des coûts des facteurs de production ;
- Favoriser la transformation sur place des produits agricoles et miniers ;
- Promouvoir l'élargissement du marché par la politique de l'intégration ;
- Promouvoir le développement des petites et moyennes industries à valeur ajoutée élevée.

La stratégie dans le domaine des mines consistera à accroître la production minière pour diversifier les bases de développement par l'augmentation de la contribution de cette branche dans la valeur ajoutée nationale. La mise en œuvre de cette stratégie se traduira par la production de gisements déjà en exploitation et la mise en valeur de gisements miniers déjà identifiés. Il s'agit essentiellement des mines d'or d'Ity, d'Afema, d'Angovia, d'Agbaou et de Kocoumbo, des gisements de nickel latéritiques (Biankouma-Touba), de manganèse (Grand Lahou et Odienné), de Tantalite (Issia), de cuivre, de nickel et de platine (Biankouma) ainsi que les champs de pétrole et de gaz au large de nos côtes.

2.2.3. Secteur des Services

Le secteur tertiaire, principalement les services a été jusqu'ici un secteur entraîné dont le développement repose sur l'expansion des autres secteurs économiques. La stratégie de

développement de ce secteur reposera sur ses avantages comparatifs. Il sera donc développé pour assurer le rôle privilégié de la Côte d'Ivoire dans la sous-région à travers :

- La promotion du tourisme ;
- La confirmation, au niveau des transports, du rôle de la Côte d'Ivoire en tant que principale plate-forme de transit et de transbordement de la sous-région ;
- Le développement des moyens de télécommunications ;
- Le développement de la bourse des valeurs d'Abidjan, des services des banques et des assurances qui permettra à la Côte d'Ivoire de devenir une importante place financière de la sous-région.

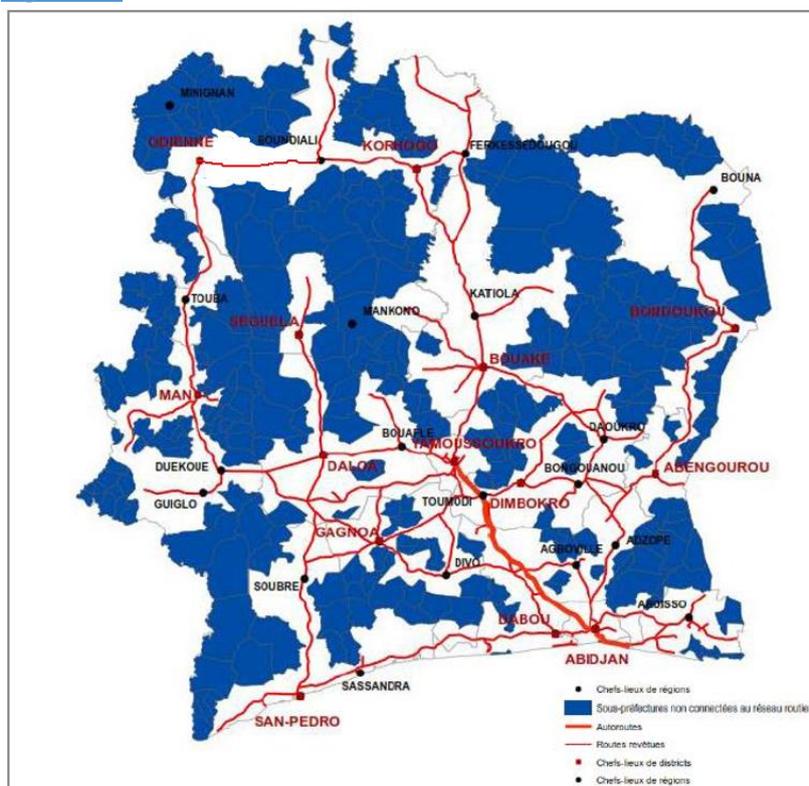
3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS EN COTE D'IVOIRE

Le transport se trouve au cœur des politiques de développement économique de la Côte d'Ivoire, car il a contribué significativement au développement socio-économique du pays au cours des trente dernières années. En effet, l'économie nationale bénéficie de l'ensemble des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien). Elle dispose d'une façade maritime de 500 km et de deux ports (Abidjan et San Pedro), d'un réseau routier avec un linéaire de 82.090 km de routes dont plus de 6 600 km de routes revêtues, d'une liaison ferroviaire de 1 100 km reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso et enfin d'un aéroport International qui ouvre le pays sur le reste du monde.

3.1. Le Sous-secteur des transports terrestre

3.1.1. Le réseau routier de la Côte d'Ivoire

Figure 10: Carte du réseau routier bitumé de Côte d'Ivoire



Le transport routier assure plus de 90% des déplacements des personnes et des biens, internes et avec les pays voisins. Pour soutenir le développement économique, et tirer profit de son poids dans la sous-région ouest africaine, la Côte d'Ivoire s'est dotée de l'un des réseaux routiers les plus performants. Toutefois, selon les résultats du Schéma Directeur Routier réalisé en 2015, et comme le montre la carte routière ci-dessus, environ 30% de la population répartie sur près de 50 % de la surface globale du pays, n'est pas directement connectée au réseau routier bitumé.

Sources : Schéma Directeur Routier, Actualisé par le Consultant

Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire
Rapport Diagnostic

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution du linéaire routier et ses caractéristiques.

Tableau 1: Evolution du réseau routier ivoirien (en km)

Année	1960	1980	1990	1995	2000	2015	Aujourd'hui
Routes revêtues	680	3 100	5 130	5 800	6 514	6 608	6 743
Route en terre	24 320	42 300	56 751	62 241	75 482	75 482	75 347
Total réseau	25 000	45 400	61 881	68 041	81 996	82 090	82 090

Source : AGEROUTE (Agence de Gestion des Routes), Actualisation Consultant (pour 2019)

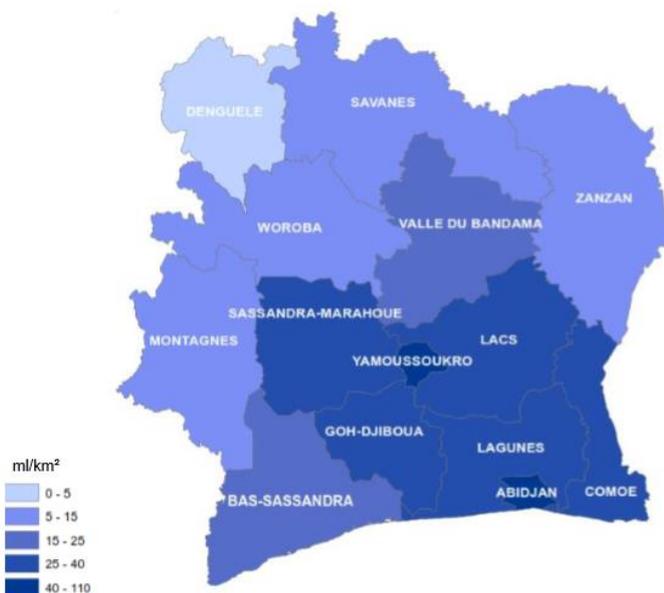
Tableau 2: Répartition du réseau routier en fonction de la classification (en km)

Catégorie	Autoroute	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D	Total
Routes revêtues	230	4 648	1 745	120		6 743
Route en terre		2 358	6 526	35 347	31 116	75 347
Total	230	7 006	8 271	35 467	31 116	82 090
% de Route revêtues	100%	66%	21%	0,3%	0%	8,21%

Source : AGEROUTE (Agence de Gestion des Routes)

Avec un patrimoine routier relativement faible, portant sur 25 000 km de routes dont 700 km revêtues en 1960, la Côte d'Ivoire a développé une vigoureuse politique de construction de routes, avec le concours des bailleurs de fonds, qui fera doter ce pays de l'un des réseaux les plus denses en Afrique subsaharienne avec un linéaire cumulé en 2000 d'environ 82 000 km de routes dont 6 514 km de routes bitumées.

Figure 11: Carte de la densité du réseau routier par District



Ainsi, en 40 ans la Côte d'Ivoire a plus que triplé son réseau routier quand elle multipliait par plus de 9 le linéaire de routes bitumées.

Ce réseau qui a privilégié les liaisons entre Abidjan et le reste du pays avec une desserte du port de San-Pedro, est plus dense dans la partie sud (zone de forte production agricole) que dans la partie nord du pays. La carte ci-contre nous permet de mieux apprécier la densité du réseau routier par districts. Les districts autonomes d'Abidjan et Yamoussoukro ont la plus forte densité de routes bitumées par Km². Ainsi, ces deux districts ont respectivement 108 ml/km² et 91 ml/km² pour Abidjan et Yamoussoukro.

Sources : Schéma Directeur Routier

Le réseau routier ivoirien, aujourd'hui long de 82 090 km, se répartit en cinq classes :

- Les autoroutes, d'un linéaire de 230 km ;
- Les routes nationales A, reliant les chefs-lieux de préfecture entre eux et assurant les principales liaisons inter-états longues de 7 006 km dont la plupart (66%) est bitumée ;
- Les routes régionales B, reliant les chefs-lieux de sous-préfecture entre eux et assurant la connexion au réseau A, d'un linéaire de 8 271 km ;
- Les routes C, desservant les villages à partir des réseaux A et B ou reliant les villages aux chefs-lieux de préfecture et de sous-préfecture, longues de 35 467 km ;
- Les pistes rurales D, reliant les villages entre eux et les villages aux campements, d'un linéaire de 31 116 km.

L'évolution du réseau bitumé montre l'effort important du Gouvernement ivoirien qui a construit 6 514 km de routes en 40 ans, soit une moyenne de 163 km de routes par an, même s'il faut toutefois noter que cette évolution a été freinée depuis l'an 2000 qui correspondait au début de la crise politico-militaire ivoirienne.

Avec une densité moyenne de 25 km de routes pour 100 Km², le réseau existant, bien que de qualité inégale dessert l'ensemble du pays. Malheureusement, ces dernières années, du fait de l'accentuation de la crise, les budgets d'entretien ont été considérablement réduits provoquant ainsi une dégradation prononcée de l'état des routes. En effet :

- En ce qui concerne les routes revêtues, plus de 4 000 km, soit plus de 60% du réseau ont un âge moyen variant entre 15 et 30 ans et nécessitent une réhabilitation ;
- S'agissant du réseau en terre, le niveau de service est dans l'ensemble faible avec une dégradation avancée de plus de 25 000 Km et une impraticabilité en saison pluvieuse.

Face à cette situation, la stratégie du Gouvernement pour le secteur routier s'est appuyée sur une politique vigoureuse d'entretien du patrimoine existant. Cette volonté s'est traduite par la mise en place, en 1998, avec le concours de la Banque Mondiale, d'un vaste programme intitulé : « Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports (CI-PAST) » qui devrait permettre d'assurer un niveau de service satisfaisant notamment pour les routes en terre et favoriser ainsi le désenclavement de certaines localités encore mal desservies.

Doté d'un montant de 180 millions de \$US, soit environ 136 milliards de FCFA, le CI-PAST entré en vigueur le 9 novembre 1998, avait comme objectif premier l'amélioration de l'état et l'efficacité des infrastructures de transport notamment, le réseau routier.

La bonne conduite de ce vaste programme a nécessité par ailleurs la mise en place d'un cadre institutionnel visant à assurer la pérennisation et l'optimisation des ressources destinées à l'entretien et au développement du réseau routier. Deux structures actuellement opérationnelles ont été mises en place. Il s'agit :

- De l'AGEROUTE (Agence de Gestion des Routes), Société d'État en charge de la gestion et du suivi des projets routiers (identification et programmation, recherche de financement, lancement des appels d'offres,). La réalisation et le contrôle des travaux revenant aux sociétés privées dont les choix se font par appel d'offres ;
- Du FER (Fonds d'Entretien Routier), Société d'État dotée d'une autonomie de gestion en charge de la gestion des fonds destinés à l'entretien routier. Cette nouvelle vision devrait

permettre de consolider et de pérenniser les ressources affectées à l'entretien du réseau routier.

Dans le cadre de la reconstruction post crise électorale de 2010, et conformément au plan national de développement, le Gouvernement a mis en œuvre une politique vigoureuse d'entretien, de renforcement du patrimoine existant d'une part et la construction de nouvelles routes bitumées d'autre part. Cette volonté s'est traduite par la mise en œuvre, conformément au PND 2012 – 2016, d'un vaste programme d'entretien routier sur toute l'étendue du territoire qui a permis de remettre à niveau une partie du réseau. Ce programme se poursuit sur la période 2016-2020 vu l'importance des besoins dans le secteur. A cela, il faudra ajouter le programme de renforcement des routes bitumées existantes et la construction de nouvelles routes et autoroutes dans le cadre du Schéma Directeur Routier (SDR).

3.1.2. Le parc de véhicules en Côte d'Ivoire

Sur la base des statistiques tenues par la SICTA (en charge des visites techniques automobiles) et l'ex SONATT (en charge des opérations d'immatriculation des véhicules), le nombre cumulé de véhicules immatriculés en Côte d'Ivoire jusqu'en 2015 est d'environ 800.000 véhicules.

Le parc global de véhicules a enregistré un accroissement spectaculaire à partir de 1996 suite à l'effet conjugué de la croissance économique retrouvée après la dévaluation du F CFA intervenue en 1994 et les mesures de libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion prises par le Gouvernement à partir de 1996 (décret du 3 janvier 1996). Le début effectif de l'immatriculation des véhicules importés d'occasion est intervenu le 14 avril 1996. On est ainsi passé de 135 000 véhicules immatriculés jusqu'en 1996 à un peu plus de 351 000 véhicules en 2003, soit une hausse significative moyenne d'environ 15 % par an. Cette croissance fulgurante des immatriculations a été freinée par l'élan de la crise socio-politique déclenchée en septembre 2002. Le taux de croissance des immatriculations est alors passé de 15% par an à autour de 8 à 9% par an sur la période 2003-2015 atteignant ainsi près de 550 000 véhicules immatriculés jusqu'en 2010 et 800 000 véhicules en 2015.

Sur ces 800.000 véhicules globalement immatriculés sur le territoire ivoirien, le parc roulant c'est-à-dire le parc des véhicules en activité, peut être estimé à plus de 550.000 véhicules au niveau national en 2015.

Les statistiques d'immatriculation font par ailleurs ressortir que près de 80% du parc automobile ivoirien est en activité à Abidjan et que l'âge moyen des véhicules pour l'ensemble du pays oscille entre 17 et 20 ans.

La politique vigoureuse que vient d'engager le Gouvernement pour moderniser le transport notamment le transport routier comporte un programme important de renouvellement du parc automobile des transporteurs ; ce qui devrait permettre de rajeunir le parc.

Pour mener à bien la politique de rajeunissement du parc ivoirien, le Gouvernement a adopté le 06 décembre 2017, deux (2) décrets :

- le premier fixe la limitation de l'âge pour l'importation des véhicules d'occasion. Ainsi, il est fixé à cinq (5) ans l'âge d'importation des véhicules de type tourisme et ceux destinés à usage de transport en commun de type taxi. Les minicars et les camionnettes d'au plus 5 tonnes ne devront pas excéder sept (7) ans d'âges. Les autocars (bus d'au-moins 34 places) et les camions de plus de 5 tonnes ne devront pas excéder dix (10) ans d'âges ;
- et, le deuxième fixe la durée maximale d'exploitation des véhicules pour le transport des personnes et des biens. Ainsi, les véhicules d'occasion à usage de taxis ne devront pas excéder

une durée d'exploitation de 7 ans. Les minicars et les camionnettes ne devront pas excéder plus de 10 ans d'exploitation. Les autocars et les camions ne devront pas excéder plus de 15 ans d'exploitation.

3.1.3. Le transport ferroviaire

La Côte d'Ivoire est desservie par une seule ligne de chemin de fer construite entre 1905 et 1954 reliant Abidjan à Kaya au Burkina Faso. Cette ligne, longue de 1 238 km dont 776 se trouvent en Côte d'Ivoire est généralement à une seule voie. Le chemin de fer est jalonné par 35 gares et 18 haltes permettant un rapport d'échanges de marchandises et de passagers.

Le secteur ferroviaire joue un rôle prépondérant tant au plan national qu'international compte tenu de sa localisation géographique dans le pays et de sa jonction au pays de l'hinterland. Le chemin de fer détient 75% du transport de marchandises sur le corridor Abidjan - Ouagadougou contre une part de 25% détenue par la route. Cette forte part se traduit au plan national par l'acheminement des biens de consommation importés ou produits localement notamment les produits vivriers des zones rurales vers les grandes villes ou des grands centres de production et ports vers les villes moyennes et les zones rurales de la Côte d'Ivoire, et au plan international par l'important transport de transit à destination du Niger et principalement du Burkina Faso.

Le chemin de fer est exploité par un opérateur privé (SITARAIL) dans le cadre d'une concession avec les Etats de Côte d'Ivoire et du Burkina-Faso. Le transport de marchandises demeure l'activité principale de la SITARAIL car l'activité de transport de voyageurs est restée marginale depuis 2003. Il a été sous-traité par SITARAIL à un opérateur économique depuis le mois d'avril 2004.

Dans le domaine ferroviaire, il faut souligner qu'un important projet devra voir le jour à court terme. Il s'agit du Métro d'Abidjan dont le financement a été bouclé grâce à un appui de la France à hauteur de 1,4 milliard d'euros soit plus de 918 milliards de FCFA. Sur la base du partenariat ivoiro-français qui existe depuis toujours et confirmé par le présent projet, les chefs d'Etats ivoiriens et français ont procédé le 30 novembre 2017 à la pose de la première pierre du projet du métro d'Abidjan. Celui-ci devrait permettre le transport quotidien de près de 500.000 d'abidjanais, de la périphérie d'Anyama jusqu'aux portes de l'aéroport en traversant 8 des 10 communes de la capitale économique.

3.2. Sous-secteur des transports maritimes

La Côte d'Ivoire dispose de deux ports : le Port Autonome d'Abidjan (PAA) et le Port Autonome de San-Pedro (PASP). Ces deux infrastructures revêtent une importance stratégique pour l'économie ivoirienne dans la mesure où elles facilitent l'exportation des produits de base générateurs de devises, et l'importation des matériaux de construction et de produits essentiels de consommation.

Le Ministère des Transports a la responsabilité institutionnelle de ce secteur qui est exercée, au niveau opérationnel par les deux autorités portuaires d'Abidjan et de San-Pedro. Le Ministère de l'Economie et des Finances y est représenté à travers les douanes pour la perception des droits de douanes.

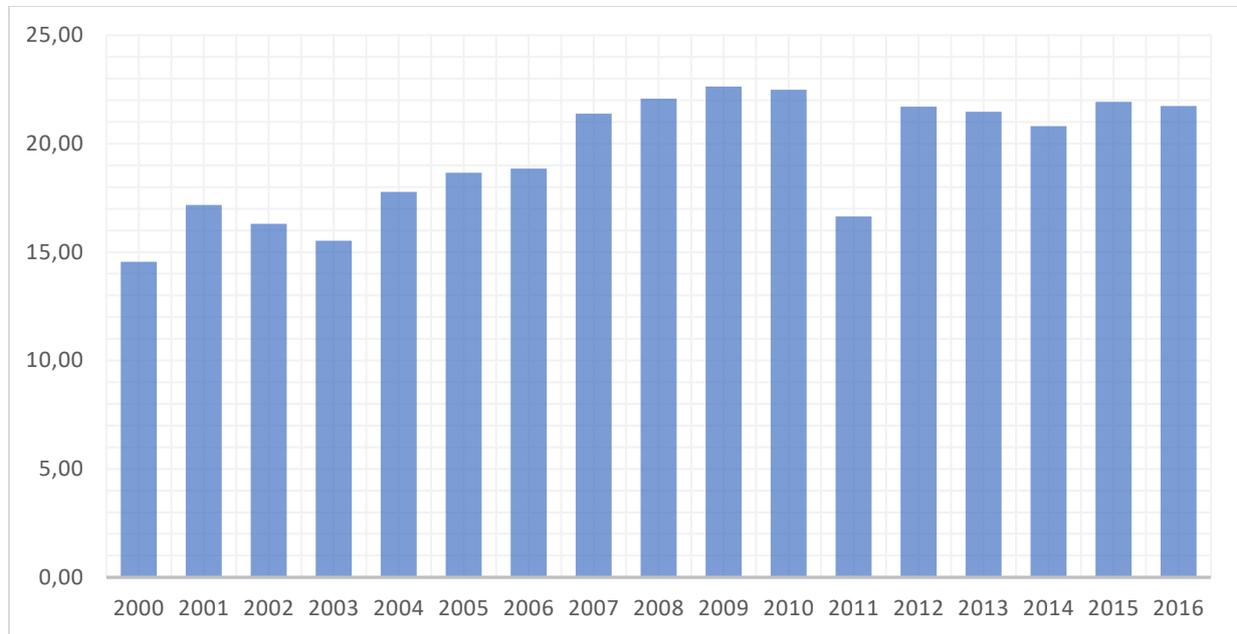
3.2.1. Le Port Autonome d'Abidjan (PAA)

Les échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire qui représentent 65% du produit intérieur brut, s'effectuent à 95% par voie maritime dont 90% sont traités au Port Autonome d'Abidjan (PAA). Plus de 85% des recettes douanières sont générées au PAA qui abrite plus de 60% des plus grandes entreprises industrielles du pays.

Le trafic portuaire d'une manière générale depuis l'année 2000 est en nette croissance excepté quelques années où l'on note une chute du niveau du trafic lié à des évènements précis.

L'évolution du trafic portuaire de marchandises au port d'Abidjan est retracée par la figure suivante.

Figure 12: Evolution du trafic de marchandises au PAA (en millions de tonnes) entre 2000 et 2016



Source : Réalisé par le Consultant avec les données du PAA

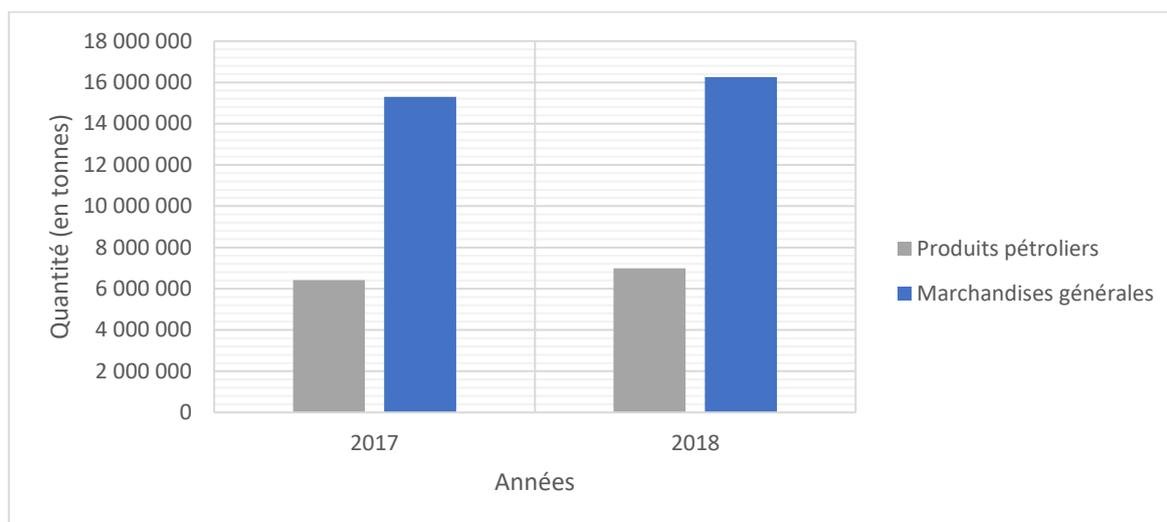
Le trafic total de marchandises au port d'Abidjan est globalement passé de 14,56 tonnes en 2000 (le niveau le plus bas) à 22,63 tonnes en 2009 (le niveau le plus élevé) puis à 21,73 tonnes en 2016. Le taux d'évolution moyen annuel du trafic est de 3,2% sur la période.

Néanmoins le port d'Abidjan a enregistré des pertes de trafics :

- entre 2001 et 2004 du fait de la crise intervenue en 2002. En effet, l'aggravation du facteur risque-pays en Côte d'Ivoire consécutif aux troubles socio-politiques et officialisé par l'ONU par la déclaration du pays au niveau 4 de son système de gestion de la sécurité, a entraîné une forte augmentation des primes d'assurance des navires et chalutiers desservant les ports ivoiriens ;
- en 2011 à cause des évènements survenus au lendemain des élections présidentielles de fin 2010. L'année 2011 fut de ce fait l'année où les chargeurs et autres spécialistes du transport maritime ont préféré transporter ou faire transiter leurs tonnages via d'autres ports africains concurrents ou de substitution.

La dynamique de croissance du port en termes de trafic s'est maintenue en 2017 et 2018. En 2017 et 2018, le PAA a respectivement enregistré, en termes de trafic de marchandises, 15 291 485 et 16 256 099 tonnes. Soit une croissance de 6,31%. Au niveau des produits pétroliers, ils s'élèvent respectivement à 6 412 455 et 6 991 080 tonnes. Soit une croissance de 9,02%.

Figure 13: Evolution du trafic de marchandises et produit pétrolier au PAA (en tonnes) 2017 à 2018



Source : Réalisé par le Consultant avec les données du PAA

Le Burkina Faso est le plus grand transitaire de marchandises par le PAA. Il enregistre le plus gros du trafic de transit depuis plusieurs années. Cependant, on enregistre une baisse continue de celui-ci depuis 2015. La baisse moyenne annuelle est de 8,45% sur la période 2015-2018.

Le Mali se position à la deuxième place derrière le Burkina Faso. En 2018, le volume de transit par le PAA était de 537 028 tonnes. Celui-ci est en baisse par rapport à 2015 qui était de 839 092 tonnes.

On a aussi le Niger dont le volume de transit est 1 308 tonnes en 2018 contre 45 105 tonnes en 2015.

Tableau 3: Trafic de transit au PAA (en tonnes) par pays de 2015 à 2018

Rubriques	2015	2016	2017	2018
Burkina Faso	1 421 435	1 196 487	1 154 388	1 090 763
Mali	839 092	710 285	821 149	537 028
Niger	45 105	18 888	6 107	1 308
Pays côtiers	14 509	41 455	44 575	12 802
TOTAL	2 320 141	1 967 115	2 026 219	1 641 901

Source : Réalisé par le Consultant avec les données du PAA

3.2.2. Le Port Autonome de San Pedro (PASP)

Deuxième port du pays, le Port de San - Pedro assure environ 10% des échanges extérieurs.

À ce jour, le PASP a pour fonction principale l'exportation du bois, du cacao et de l'huile de palme. Son trafic est longtemps resté structurellement déséquilibré, dominé par les exportations à hauteur d'une moyenne de 80% du trafic global sur la période allant de 2002 à 2010. Le port se positionne en particulier comme le premier port mondial d'exportation de cacao et devance depuis plusieurs années le port d'Abidjan sur ce segment de marché.

Le tableau ci-dessous met en exergue respectivement l'évolution du trafic de marchandises ainsi que celle du trafic de conteneurs au Port de SAN PEDRO.

Tableau 4: Evolution du trafic de marchandises au port de San Pedro entre 2010 et 2017

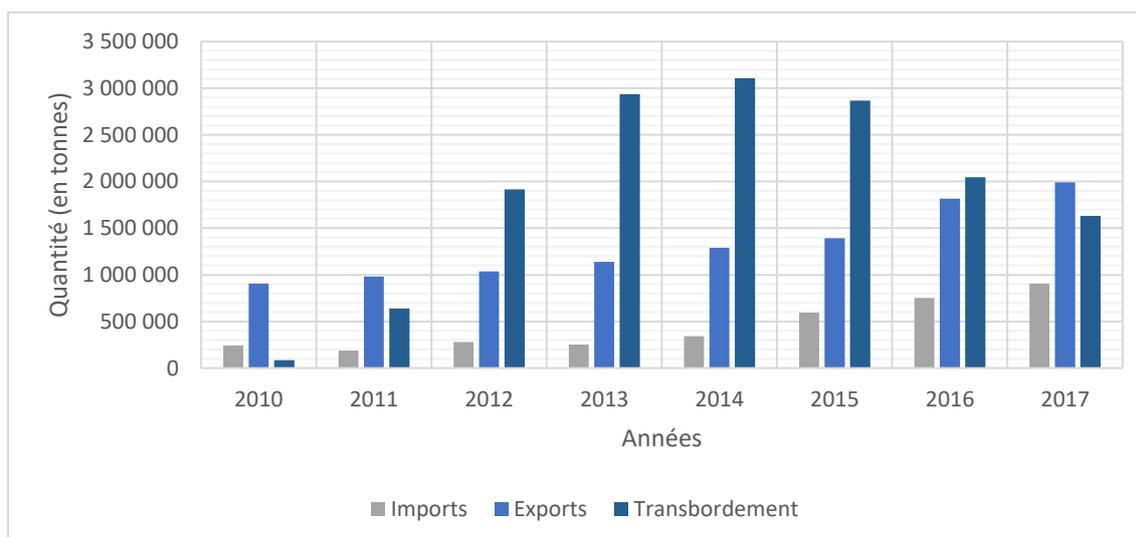
Années	Imports	Exports	Transbordement	Total
2010	243 377	904 690	83 882	1 231 949
2011	186 554	980 393	638 189	1 805 136
2012	279 306	1 035 954	1 915 138	3 230 398
2013	251 233	1 139 606	2 934 826	4 325 665
2014	342 158	1 290 147	3 105 474	4 737 779
2015	594 691	1 390 614	2 866 085	4 851 390
2016	750 473	1 814 830	2 046 802	4 612 105
2017	905 409	1 992 069	1 633 171	4 530 649

Source : Réalisé par le Consultant avec les données du PASP

L'on pourra constater une hausse continue du trafic de marchandises au port de SAN PEDRO sur la période étudiée à l'exception de l'année 2017 où l'on note un niveau de trafic relativement plus faible que l'année 2016. Le taux de croissance moyen du trafic de marchandises sur la période 2010 – 2017 est d'environ 20,46 % par an. Cette hausse significative du trafic traduit la normalisation du cadre économique retrouvée après la crise post-électorale de 2010, l'année où le port enregistre l'un de ses plus faibles niveaux d'activités avec moins de 1,3 tonne de marchandises enregistrée.

Jusqu'à 2010, la structure du trafic global demeurait largement dominée par les exportations. Depuis 2010 cependant, l'apparition d'un trafic de transbordement significatif a changé cette réalité. Ce trafic de transbordement a réalisé une progression rapide, passant de moins de 84 mille tonnes en 2010 pour atteindre plus de 3,1 millions de tonnes en 2014. La structure globale du trafic sur la période d'analyse est donnée par le graphe ci-dessous.

Figure 14: Structure du trafic au port de SAN PEDRO sur la période 2010 - 2017



Source : Réalisé par le Consultant avec les données du PASP

La structure globale du trafic, sur la période 2010 – 2017 est présentée comme suit :

- **Importations : 12,12%**
- **Exportations : 35,97%**
- **Transbordement : 51,91%**

L'accroissement significatif du volume de marchandises en transbordement résulte de l'intensification des activités du terminal à conteneurs lié à l'entrée en vigueur de l'accord passé avec son opérateur MSC et à l'ouverture par la compagnie maritime de nouvelles lignes de transbordement pour les ports de la sous-région desservis à partir du port de San Pedro.

En dehors de la place importante qu'occupe désormais le trafic de transbordement, il est à noter l'apparition depuis 2013, d'un trafic de coton à l'exportation. Il s'agit essentiellement du coton malien dont 21 620 tonnes sont passées par le port de San Pedro en 2012.

3.3. Sous-secteur des transports aériens

3.3.1. Les infrastructures aéroportuaires

La Côte d'Ivoire compte 27 aéroports et aérodromes ouverts à la circulation publique dont 3 de statut international (Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké). Vu le caractère touristique des régions de San-Pédro et de Sassandra ainsi la présence du deuxième à port à San-Pédro, l'Etat envisage construire un aéroport international à San-Pédro. Depuis juillet 1996, l'exploitation de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny (FHB) d'Abidjan a été concédée à un opérateur privé (AERIA) et celle des aéroports de l'intérieur confiée à la SODEXAM.

Le contrat de concession d'AERIA a été renouvelé en 2010 pour une période de 20 ans avec des tranches d'investissement prévues tous les cinq (5) ans. Dans le cadre de ce contrat de concession, l'Etat de Côte d'Ivoire prévoit une extension de l'aérogare internationale d'une surface 11 000 à 26 000 m², le réaménagement de l'aire de stationnement des avions, la rénovation des accès routiers et la construction d'un nouveau parc de stationnement. L'objectif final est de faire de la zone aéroportuaire un pôle économique dénommé « Aérocity » comprenant une zone hôtelière, des hangars, un palais des congrès, une zone franche, des immeubles de bureaux, des entrepôts, des halls d'expositions, des centres commerciaux et des logements dédiés au personnel. Conformément à ce plan, les travaux de réalisation d'une piste parallèle à la piste actuelle sont en cours afin de tripler la capacité cette dernière aux heures de pointe.

Le 1er mars 2014 ont été lancés les travaux de l'aérogare fret, devant en augmenter la capacité maximale à 56 000 tonnes de biens, avec de nouveaux entrepôts et des équipements modernes de sûreté, pour un investissement de plus de 21 milliards de francs CFA.

Depuis octobre 2014, Abidjan est la deuxième métropole du continent après Johannesburg à être desservie par un A380.

Le 10 avril 2015, l'aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan est certifié TSA (Transportation Security Administration) par l'Agence nationale américaine de Sécurité dans les transports.

Le mardi 11 juillet 2017, la certification de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est remise au directeur général de AERIA, Gilles Dariau.

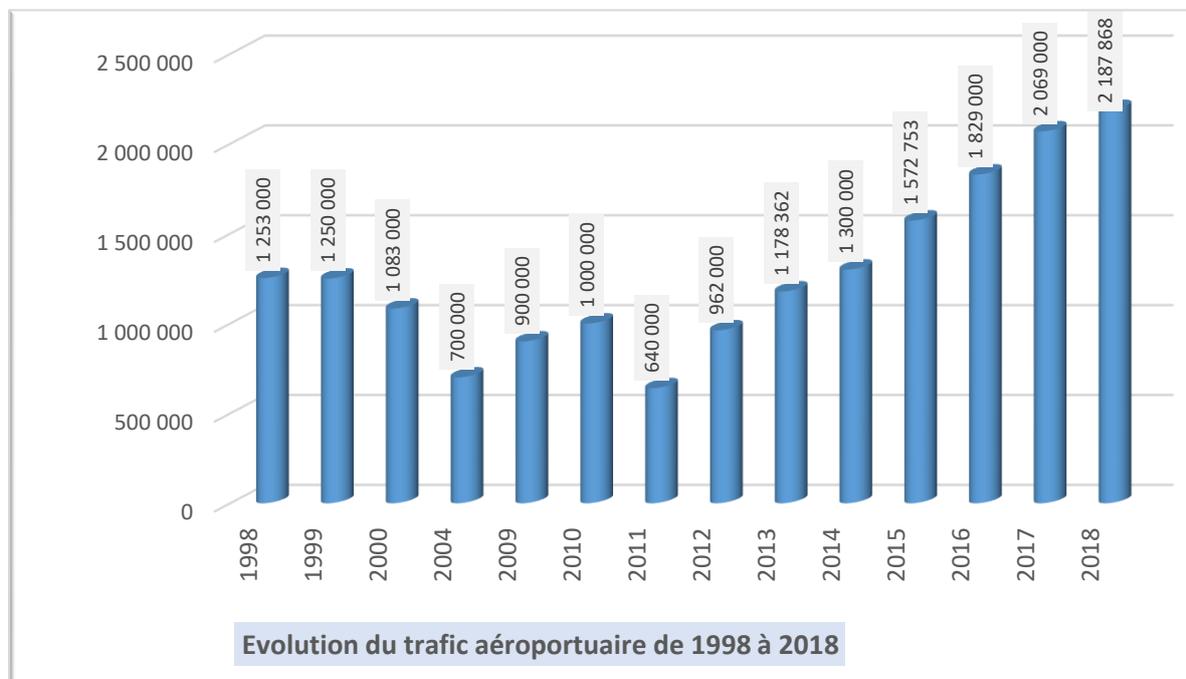
3.3.2. Le trafic de passagers

Avant le coup d'État de 1999 et la décennie de crise politico-militaire qui s'en est suivie, l'aéroport d'Abidjan était l'un des plus importants de l'Afrique de l'Ouest, avec un trafic passager dépassant le million de voyageurs à la fin des années 1990. La succession de crises politiques et militaires ont

sérieusement affecté l'image du pays et ont réduit l'importance de l'aéroport dans la sous-région en termes de trafic sur plusieurs années. Ainsi l'aéroport d'ABIDJAN a été classé au 29e rang sur 50 aéroports africains en 2013 par l'Association Internationale des Aéroports (IAC) (Source : ACTUROUTES – 7 juin 2013).

Le trafic de voyageurs de l'aéroport de ces dernières années est retracé par la figure ci-dessous.

Figure 15: Trafic de passagers à l'aéroport d'Abidjan



Source : Réalisé par le Consultant avec les données d'AERIA

Depuis la concession de l'exploitation de l'aéroport d'Abidjan à AERIA, dans les années 1996, l'évolution du trafic de passagers se caractérise par trois (3) périodes remarquables :

- **La période avant 2000** : où, avant le coup d'Etat de fin 1999, le trafic de voyageurs atteignait la barre des 1,2 millions de passagers boosté par l'effet de la privatisation. L'on se rappelle d'ailleurs que le trafic de 1998, datant de cette période, est resté pendant longtemps le record de fréquentation de voyageurs pour cet aéroport, antérieurement au résultat de l'année 2014 ;
- **La période 2000 – 2012** : marquée par une succession de crises, dont celle survenue aux lendemains des élections présidentielles de 2010 demeure une référence, a vu le trafic chuté en dessous de la barre du million de voyageurs, oscillant ainsi entre 600.000 et 1.000.000 de passagers et
- **La période après 2012** : où grâce à l'effet conjugué de la normalisation du climat socio-politique et la confiance des investisseurs retrouvée, le trafic de passagers, dépassant la barre du million de voyageurs est en nette progression chaque année avec un taux de croissance moyen annuel d'environ 18% sur la période 2012 – 2016. Ce trafic est passé ainsi de 962.000 voyageurs en 2012 à 1,3 millions en 2014 et environ de 2,2 millions de passagers en 2018. Sur cette dernière période, le nombre de passagers transitant par l'aéroport d'Abidjan s'est accru d'environ 15% en moyenne par an.

3.3.3. Le trafic de fret

Le trafic de fret quant à lui a globalement baissé de moitié entre 2000 et 2009, passant de plus de 21.000 tonnes à environ 10.400 tonnes de fret. On note cependant une reprise de la croissance dudit trafic depuis 2012. Ainsi l'on est passé d'un trafic de 17.419 tonnes en 2013 à 20.609 tonnes de fret en 2015, soit un taux de croissance moyen annuel de près de 9% sur cette période.

3.3.4. Le trafic domestique

Dans la perspective de la relance économique et pour atteindre son objectif de devenir un pays émergent à l'orée 2020, l'Etat de Côte d'Ivoire a repris aujourd'hui les vols domestiques arrêté pendant plus de dix ans.

De ce fait et à la faveur du démarrage des activités de la nouvelle compagnie aérienne nationale, Air Côte d'Ivoire, l'Etat a décidé de réhabiliter et de renforcer le dispositif technique de certains aéroports de l'intérieur. Sur la base du plan de desserte à court et moyen termes de cette compagnie, neuf (9) villes sont concernées, il s'agit de : Yamoussoukro, Daloa, Man, San-Pedro, Bondoukou, Bouna, Bouaké, Korhogo et Odienné.

Figure 16: Carte des aéroports ouvert transport aérien domestiques



Aujourd'hui, les vols domestiques s'effectuent dans cinq (5) villes de l'intérieur à savoir San-Pedro, Bouaké, Korhogo, Odienné et Man.

En 2016, les cinq (5) aéroports de l'intérieur de la Côte d'Ivoire ont reçu un trafic de 88 636 passagers (dont 40% pour San-Pédro et 26% pour Bouaké) et de 8,525 tonnes de fret (dont 8,4 tonnes pour l'aéroport de San-Pédro).

CHAPITRE 2 : ANALYSE DU CONTEXTE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DE LA PLANIFICATION URBAINE ET SOCIO-ECONOMIQUE DANS LES METROPOLES IVOIRIENNE

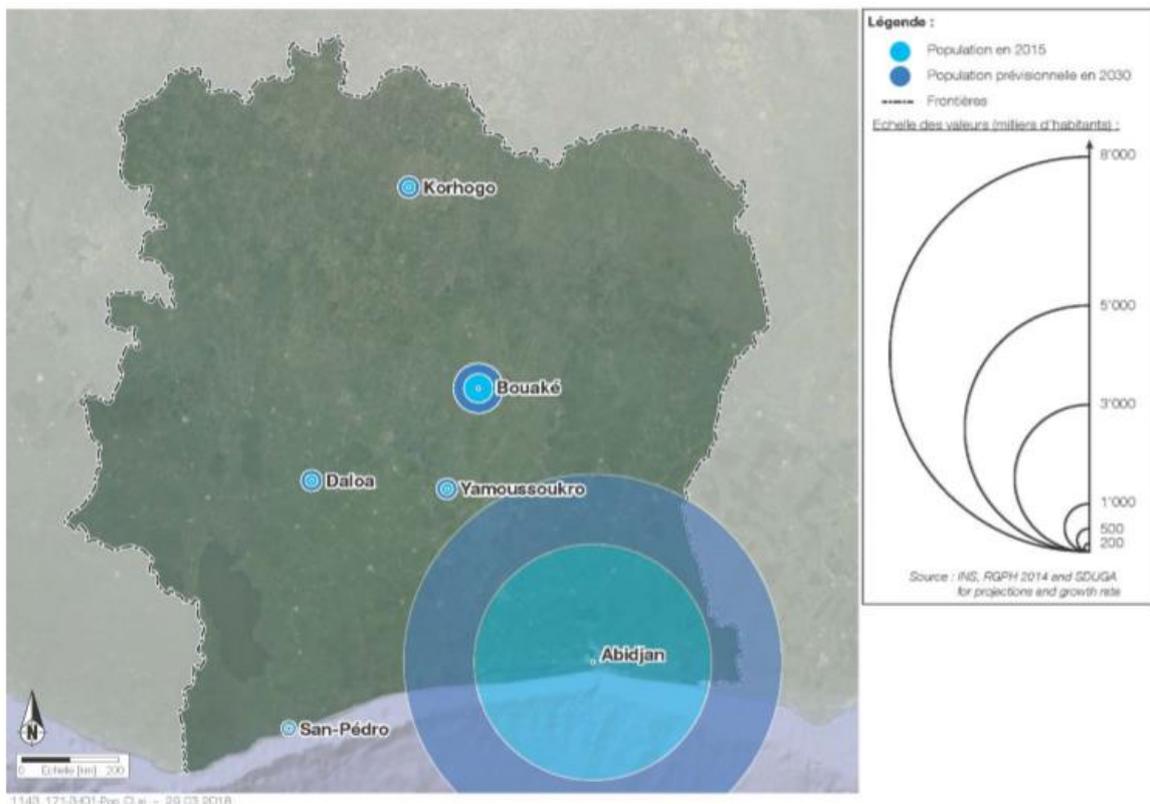
1. LES PRINCIPALES VILLES IVOIRIENNE

La ville d'Abidjan regroupe à elle seule environ 40% de la population urbaine de Côte d'Ivoire.

La population de la ville de Bouaké représentera environ 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030.

Il y a donc nécessité de développer des villes relais qui permettront de décongestionner la ville d'Abidjan et créer plusieurs autres pôles de développement, notamment à travers le transfert de la capitale à Yamoussoukro.

Figure 17: Carte des d'évolution des populations des principales villes ivoirienne en 2030



Source : politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes

2.1. Abidjan, la capitale économique

Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, dispose d'une position littorale stratégique dans le golfe de Guinée, au Sud du pays. Abidjan est organisé en District qui s'étend sur une superficie de 2 119 km², soit 0,65 % de la superficie nationale.

L'aire métropolitaine d'Abidjan couvre l'intégralité du District Autonome, ses communes et sous-préfectures (Abobo, Adjamé, Anyama, Attécoubé, Bingerville, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port Bouët, Treichville, Songon et Yopougon), et s'étend au-delà vers des communes satellites comme Grand-Bassam, Bonoua, Alépé, Azaguié, Dabou et Jacquerville.

En 2014, le District Autonome d'Abidjan comptait 4,4 millions d'habitants et enregistrait un taux de croissance moyen de 2,7% par an sur la période 1998 - 2014. Les prévisions de l'Institut National des Statistiques (INS) indiquent que ce taux de croissance se maintiendra dans les années à venir et que la population du district atteindra 5,8 millions d'habitants en 2020 et 7,6 millions en 2030 (+73% par rapport à 2014).

Figure 18: Carte de la ville d'Abidjan



Abidjan concentre la majorité des activités du pays : 80% des emplois et 90% des entreprises formelles, ainsi que plus de 20% de sa population". Dans les faits, la ville accueille également l'ensemble des institutions et administrations gouvernementales ; le transfert vers Yamoussoukro, capitale politique depuis 1983, n'ayant jamais été opéré.

L'économie de la ville, particulièrement dynamique, s'appuie sur des secteurs variés tels que l'administration et les services, l'industrie et l'import-export. Ce dynamisme confère à la ville une forte attractivité nationale comme internationale. En effet, le regain de dynamisme économique du pays a incité bon nombre d'organismes internationaux à se réinstaller à Abidjan, faisant de la capitale ivoirienne un des plus grands centres d'affaires de l'Afrique de l'Ouest.

Pour faire face à cette urbanisation galopante, le gouvernement a entrepris avec l'appui de la JICA la réalisation d'un schéma directeur intégrant urbanisme et transport approuvé en 2016 : le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) dont l'horizon est 2030, qui s'intègre dans le Plan National de Développement 2016-2020.

Sur la base d'un diagnostic étayé, le SDUGA définit la stratégie d'un développement durable de la métropole tant en matière d'urbanisme que de transport afin de « mettre en place une zone de croissance fournissant des espaces de qualité de vie et des zones d'emplois générés par l'industrie propre, avec des paysages agricoles et naturels conservés et valorisés qui procurent également un cadre idéal pour les touristes ».

De par son poids économique, démographique et politique sur le plan national comme international, Abidjan concentre la majorité des investissements internationaux, au détriment du développement des autres villes du pays.

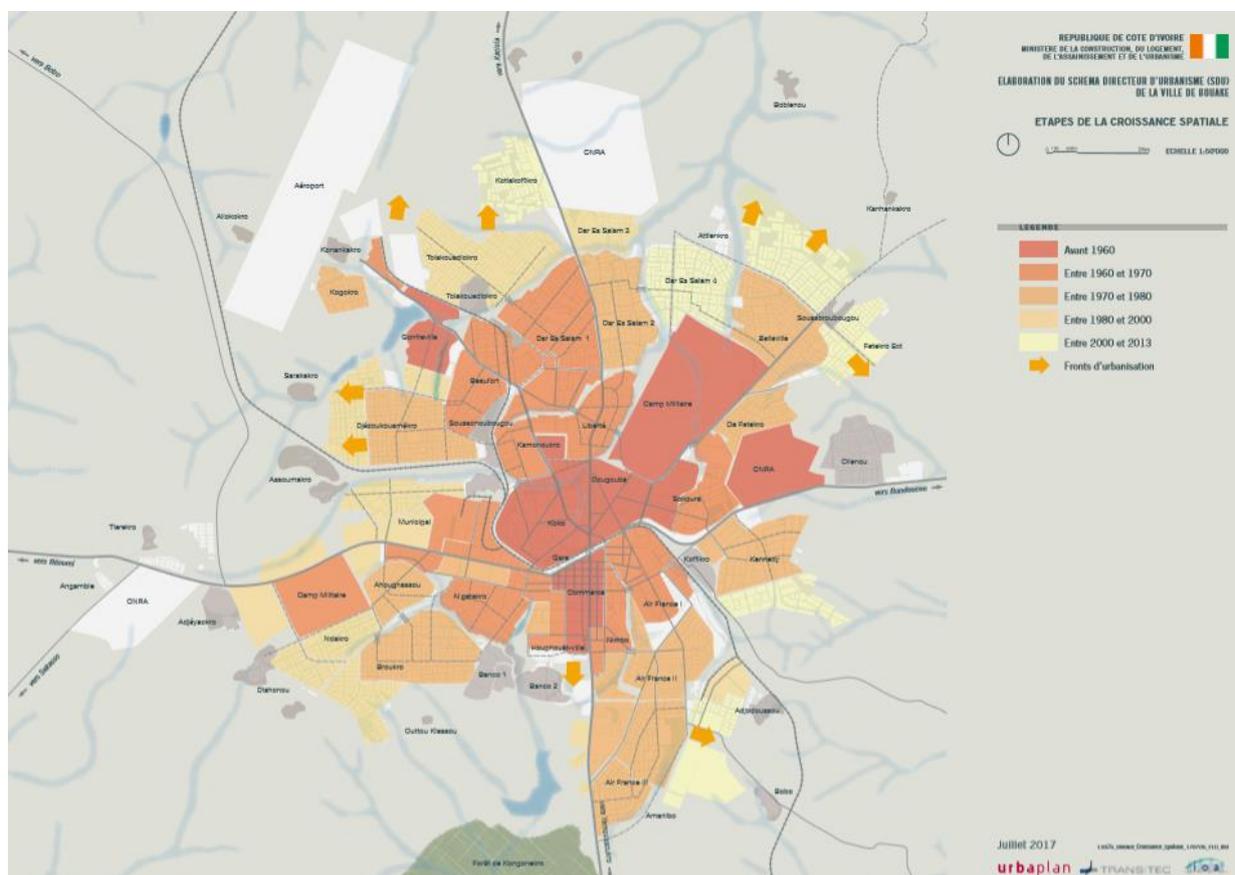
2.2. Bouaké, la deuxième ville de Côte d'Ivoire

Bouaké, capitale régionale du Gbéké, est la seconde ville du pays en termes de population et comptait 542 000 habitants en 2014. Située à 300 km au nord d'Abidjan, la ville est à l'intersection de corridors routiers majeurs : Nord-Sud (Abidjan, Burkina Faso et Mali) et Est-Ouest (Ghana, Guinée et Libéria). Bouaké abrite également une gare de l'axe ferroviaire Abidjan - Ouagadougou ainsi qu'un aéroport de classe nationale. Sa position stratégique en fait un lieu de commerce majeur à l'échelle du pays, et elle abrite notamment un marché de gros pour la commercialisation de produits vivriers.

Ces dernières années, Bouaké a également connu une croissance démographique soutenue, à hauteur de 3 à 4% par an. Sa population avoisinerait aujourd'hui les 800 000 habitants et continuerait de croître à un taux supérieur à la moyenne nationale ces prochaines années pour atteindre 1 million d'habitants entre 2025 et 2030. Les fronts d'urbanisation actuels de la ville se concentrent à l'intérieur du périmètre communal, mais pourraient le dépasser à moyen ou long terme.

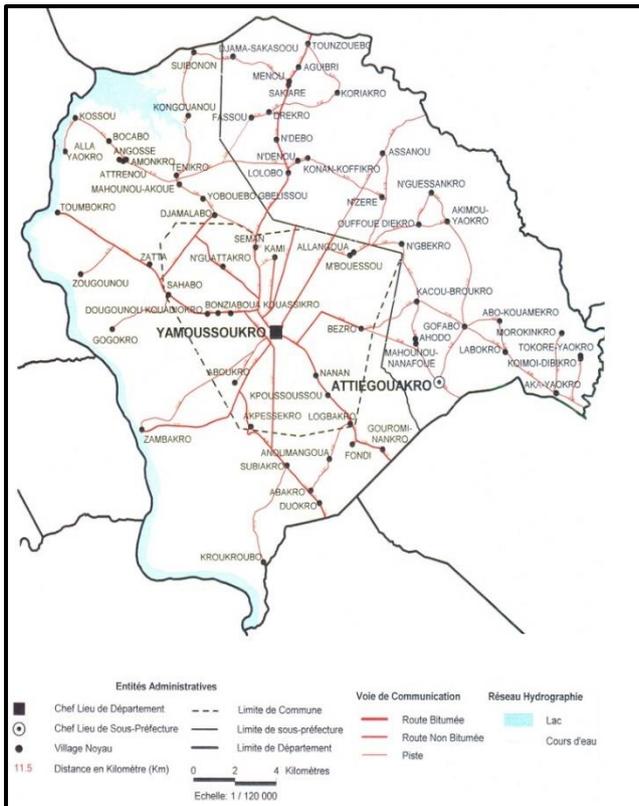
La ville dispose également d'un document de planification urbaine récent avec une forte vision intégrée urbanisme - transport à l'horizon 2030 : le Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké, dont l'objectif est de guider le développement spatial, économique et social de la ville de manière ambitieuse. Toutefois, sa mise en œuvre est compromise par l'absence de moyens financiers et humains dédiés à la municipalité.

Figure 19 : Carte du développement urbain de la ville de Bouaké



2.3. Yamoussoukro, la capitale politique ivoirienne

Figure 20 : District Autonome de Yamoussoukro



Yamoussoukro capitale politique et administrative officielle de Côte d'Ivoire depuis 1983, bénéficie d'une position centrale dans la Région des Lacs, à la convergence de corridors nationaux et internationaux. Elle comptait 210 000 habitants en 2014 pour une superficie de 3 500 km², Yamoussoukro est la seule ville du pays en dehors d'Abidjan organisée en District Autonome. Le District regroupe les communes et sous-préfectures d'Attiegouakro, de Yamoussoukro, de Didiévi et de Tié-N'Diédro. Le périmètre du District Autonome englobe largement la zone urbanisée et les fronts d'urbanisation actuels.

Née d'un projet ambitieux du premier président ivoirien Félix Houphouët-Boigny, Yamoussoukro, qui était initialement tournée vers l'agriculture et le commerce, s'est développée à partir des années 1980 et jusqu'au début des années 2004 dans le but

d'accueillir à terme l'ensemble des institutions gouvernementales du pays. Malgré son statut de capitale politique, ce transfert n'a jamais été effectif et la majorité des activités économiques et administratives siègent encore à Abidjan. Seuls quelques équipements ont pris place à ce jour à Yamoussoukro, notamment l'Institut National Polytechnique et le Lycée Scientifique, écoles prestigieuses dont le rayonnement dépasse les frontières du pays. Aujourd'hui, le transfert de la capitale n'est plus estimé comme prioritaire par le gouvernement bien que le projet ne soit pas complètement enterré. Pour répondre à l'objectif de transfert de la capitale, la ville s'était dotée d'infrastructures urbaines et de transport majeures mais qui, en l'absence de moyens dédiés à l'entretien, tombent aujourd'hui en désuétude.

Yamoussoukro fait également partie des 30 villes ivoiriennes disposant d'un Schéma Directeur d'Urbanisme récent, qui définit la stratégie de développement urbain de la ville à horizon 2030.

2.4. Des pôles urbains, capitales de Districts

3.1.1. Abengourou, la capitale de l'est

Figure 21: Carte du District de la Comoé



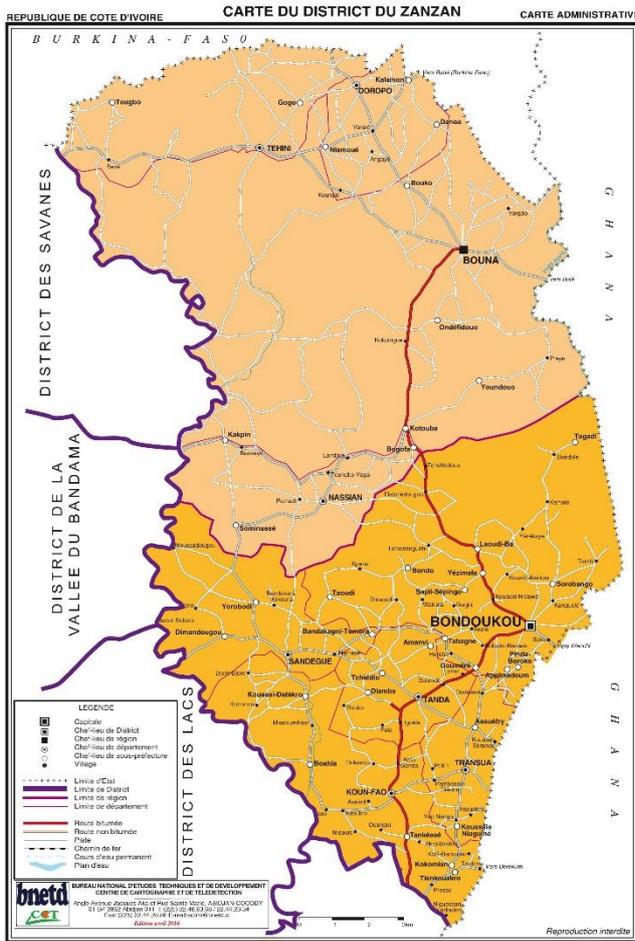
Le District de la Comoé compte deux chefs-lieux de région : Abengourou et Aboisso. Les villes - et les échanges commerciaux - souffrent de la dégradation sévère des routes qu'a connue le pays durant la crise, ainsi que d'une insuffisance d'entretien courant. L'état des routes ne permet pas en effet de relier correctement les grandes villes du District aux autres pôles économiques du pays pourtant proches en termes de distance, comme Abidjan ou Yamoussoukro.

L'économie du District se base principalement sur l'agriculture. Les cultures agro-exportatrices telles que le café et le cacao sont les plus significatives. Par ailleurs, les politiques agricoles coloniales et posts coloniales, conjuguées aux énormes potentialités de la zone en termes de densification et de diversification des cultures extensives, ont favorisé le développement d'autres cultures de rente, comme l'hévéa et le palmier à huile.

Le District de la Comoé compte 1 203 052 habitants en 2014, ce qui représente 5,3 % de la population totale. Le taux d'accroissement moyen de la population du District s'élève ainsi à 2,6 % par an depuis 1998. le département d'Abengourou accueille à lui seul près de 28 % de la population totale du District, avec 336 148 habitants.

3.1.2. Bondoukou, Zanzan

Figure 22 : Carte du District du Zanzan



La ville de Bondoukou, l'une des plus grandes villes de Côte d'Ivoire, constituait durant le 20ème siècle une plaque tournante à l'intersection des grandes voies commerciales, voyant transiter d'importants flux de marchandises (le sel vers le nord, l'or à l'est et la cola au sud-est).

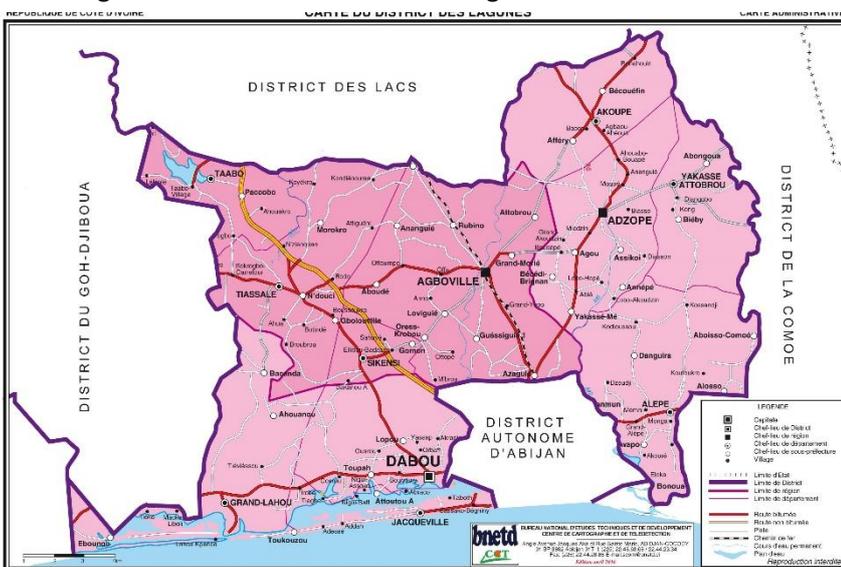
L'agriculture constitue la principale activité économique du District. Ce secteur occupe 80 % de la main d'œuvre et fournit plusieurs moyens de subsistance. Autrefois connu pour son coton de qualité, le District faisait également partie de la boucle du café-cacao avant que celle-ci ne se déplace à l'ouest du pays. Aujourd'hui, l'agriculture est portée par l'essor de nouvelles cultures d'exportation, dont la principale est l'anacarde.

Le District du Zanzan compte 934 352 habitants en 2014, soit 4,1 % de la population totale. Le 70. taux d'accroissement moyen du District s'élève ainsi à 1,8 % par an depuis 1998. Le département de Bondoukou qui accueille à lui seul près de 36 % de la population totale du District, avec 333 707

habitants.

3.1.3. Dabou,

Figure 23 : Carte du District des Lagunes



Riche de cette biodiversité, le District des Lagunes a connu au cours du temps plusieurs vagues d'immigration. Attirés par un climat et un environnement propice au développement des cultures et aux activités de pêches, plusieurs peuples de différentes cultures s'implantèrent dans le District, au sein de villages ; chaque nouvelle ethnie apportant avec elle ses traditions, ses rites, mais aussi ses modes de fonctionnement économique. C'est ainsi qu'au gré de l'arrivée de

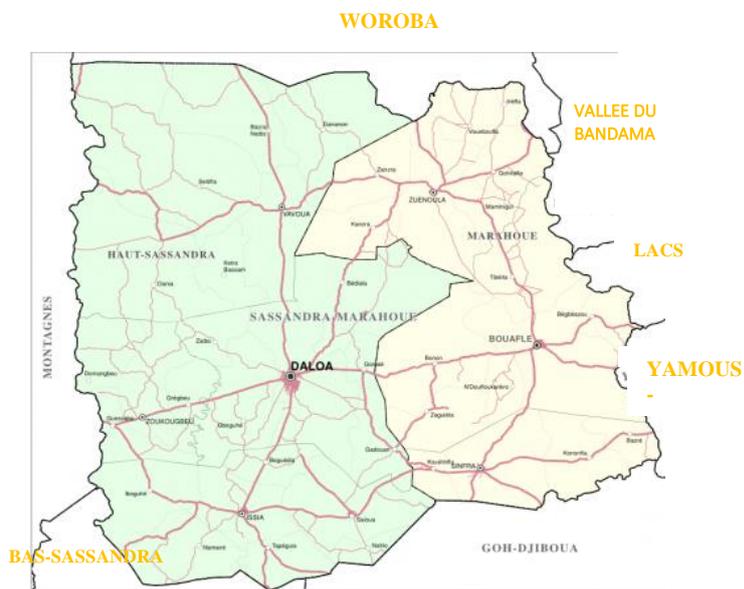
populations du Sahel, l'élevage s'est développé dans le District des Lagunes et plus généralement, dans le sud de la Côte d'Ivoire.

La région étant traditionnellement agricole c'est tout naturellement que l'économie du District est aujourd'hui principalement basée sur le secteur Primaire. Les cultures de rente telles que l'huile de palme, l'hévéa, le café ou encore le cacao ont cependant supplanté progressivement les cultures vivrières telles que l'igname et le manioc.

Le District des Lagunes compte 1 478 047 habitants en 2014, ce qui représente 6,5 % de la population totale. Le taux d'accroissement moyen du District s'élève ainsi à 1,7 % par an depuis 1998, dont environ 10% vivent dans le département de Dabou.

3.1.4. *Daloa, la capitale du centre-ouest*

Figure 24 : Carte du District de Sassandra-Marahoué



Troisième ville du pays en termes de démographie, Daloa est une ville du centre-ouest de Côte d'Ivoire située à 140 km à l'ouest de Yamoussoukro. Elle comptait 270 000 habitants en 2014 pour une superficie de 5 300 km². Cette capitale régionale constitue le principal point de collecte du café, cacao et du bois de la région agricole du Haut-Sassandra. Cette ville est également la capitale du District de Sassandra-Marahoué, présenté ci-contre. L'urbanisation de la ville s'est faite de manière progressive autour de quatre

villages historiques et se concentre à l'intérieur du périmètre communal.

3.1.5. *Dimbokro*

Le District des Lacs compte quatre chefs-lieux de régions : Dimbokro, Toumodi, Daoukro et Bongouanou. Les villes et les échanges commerciaux souffrent de la dégradation sévère des routes qu'a connue le pays durant la crise. L'état des routes ne permet pas en effet de relier correctement les grandes villes du District aux autres pôles économiques du pays pourtant proches en termes de distance comme Abidjan (243 km), Yamoussoukro (85 km) et Bouaké (147 km). Dimbokro, principal centre urbain du District, occupe une position privilégiée au centre de l'Axe nord-sud et dispose d'une

Figure 25 : Carte du District des Lacs



gare de chemin de fer reliant Abidjan à Ouagadougou. Cependant, ce moyen de transport reste peu utilisé par les passagers en raison de sa lenteur, et a souffert des affres de la crise.

Le District des Lacs compte 1 258 604 d'habitants selon le RGPH 2014, soit 5,2 % de la population nationale. Le département de Dimbokro compte 91 056 habitants selon le RGPH 2014.

3.1.6. Gagnoa,

Figure 26 : Carte du District du Goh-Djiboua



La ville principale du District, Gagnoa, était autrefois un poste militaire créé en 1912 sur l'emplacement d'un village traditionnel avant de devenir très vite un centre administratif et commercial. Depuis lors, la zone n'a cessé d'être un foyer de fixation pour les populations migrantes attirées par son environnement marchand (économie de plantation), notamment pour les ressortissants du nord. Le développement de Gagnoa et sa région va connaître une ampleur exceptionnelle autour des années 1950, période du grand « boom caféier », et maintenir après l'indépendance une croissance régulière entre 3 % et 4 % par an.

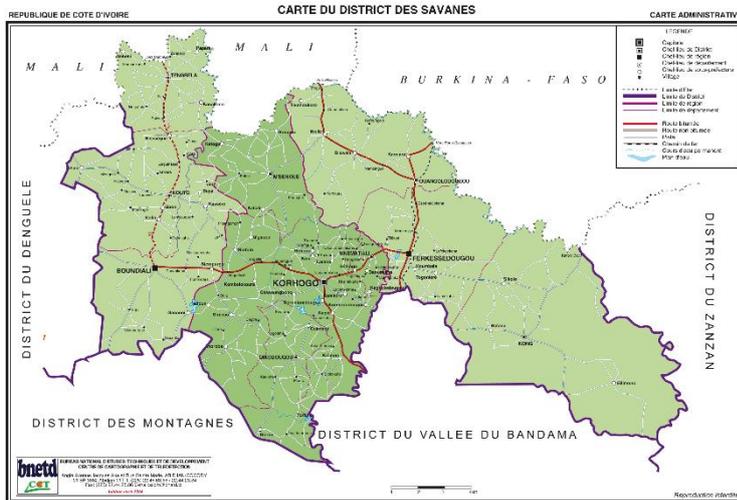
Le District dispose en outre de ressources minières importantes telles que l'or, la bauxite et le Manganèse, qui représentent une réelle opportunité de développement. Connecté à Abidjan et San Pédro à travers les axes routiers est-ouest et nord-sud, sa localisation géographique favorise les échanges avec les régions du centre, de l'ouest, du sud-ouest et du sud.

Le District du Goh-Djiboua compte près de 1,61 million d'habitants en 2014, soit un peu plus de 7 % de la population nationale. Le taux d'accroissement moyen annuel de la population du District s'élève

ainsi à 1,7 % depuis 1998 ce qui est inférieur à la croissance moyenne nationale dans les autres Districts du pays (2,5 %). La population du département de Gagnoa estimée à 602 097 habitants en 2014.

3.1.7. Korhogo, la capitale du Nord

Figure 27 : Carte du District des Savanes

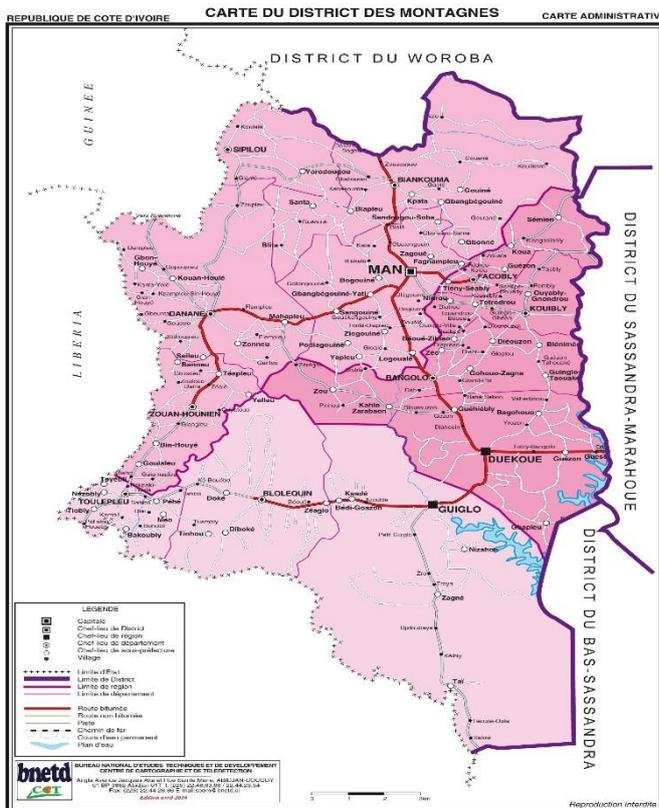


Korhogo, capitale régionale du Poro, est située dans le nord du pays, à 350 km au Nord de Yamoussoukro. Proche des frontières maliennes et burkinabè, elle constitue un moteur économique à l'échelle régionale. La ville comptait 250 000 habitants en 2014 pour une superficie de 700 km², L'urbanisation se concentre à l'intérieur du périmètre communal. Située au carrefour des routes nationales Man - Abidjan et Odienné-San-Pedro, Daloa connaît un trafic routier conséquent (plus de

25 000 véhicules par jours sur les principales voies).

3.1.8. Man, capitale des 18 montagnes

Figure 28 : Carte du District des Montagnes



Situé à l'ouest de la Côte d'Ivoire, où il jouxte la Guinée au nord et le Libéria au sud, le District des Montagnes compte aujourd'hui trois régions qui occupent une superficie totale de près de 31 000 km² pour une population de 2 371 920 habitants en 2014, selon les RGPH.

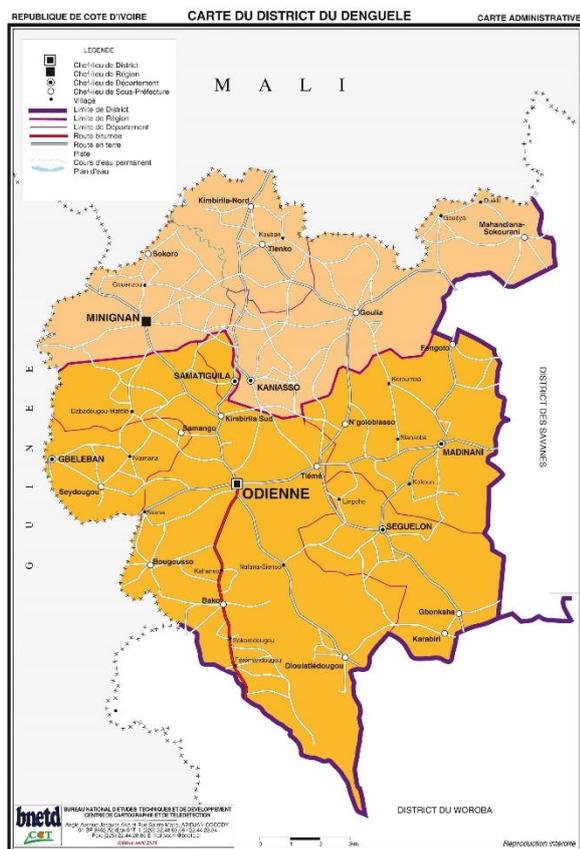
Le District se distingue par la richesse de ses ressources naturelles. Avec son réseau hydrographique important, son relief montagneux, son climat de type tropical humide et son sol réputé très fertile, le territoire autorise une large gamme de productions extensives (café, cacao, hévéa et palmier à huile) et vivrières (riz, manioc, maïs, igname, banane plantain et légumes). L'agriculture occupe ainsi une place capitale dans l'économie du District et dans la subsistance des populations.

Sur le plan des productions industrielles, l'essor des cultures d'exportation dans le District a particulièrement été porté par le développement des plantations de cacao dans la région depuis les

années 70-80, et par l'essor plus récent des cultures d'hévéa et de palmier à huile. Le District est également connu à l'échelle nationale pour la qualité de son café.

3.1.9. Odienné, la capitale du Denguélé

Figure 29 : Carte du District du Denguélé



Situé dans le nord-ouest de la Côte d'Ivoire, le District du Denguélé, qui regroupe la région du Kabadougou et la région du Folon, est le produit de mouvements migratoires multiples s'étalant sur près de cinq siècles. L'implantation Malinké fut l'aboutissement d'une densification progressive des mouvements de biens et de personnes amorcés à partir du 16ème siècle notamment grâce au transit de noix de cola, de sels de gemme, d'or et de bétail.

A proximité des frontières guinéenne et malienne, l'activité marchande, issue d'une tradition communautaire puissante, constitue en effet l'un des moteurs économiques du District. Toutefois, les flux commerciaux majoritairement gérés depuis Odienné, chef-lieu de la région du Kabadougou, sont relativement limités en comparaison d'une part, des performances commerciales de la diaspora Odienneka ayant fait fortune dans les grandes villes de la Côte d'Ivoire, et d'autre part du potentiel marchand de la ville, dont une partie est exploitée par des réseaux de commerce informel.

3.1.10. San Pedro, la deuxième ville portuaire

San Pedro est une ville portuaire du Sud-Ouest du pays, capitale de la région éponyme. Principal port d'exportation agricole et l'un des premiers ports cacaoyers au monde, la ville a été entièrement développée au cours du premier plan économique du pays pour suppléer le Port Autonome d'Abidjan. Ce petit port de pêche a connu à cette époque une urbanisation fulgurante, passant de 40 habitants en 1968 à 100 000 habitants en 1985. Son urbanisation se poursuit actuellement sans toutefois dépasser les limites administratives de la commune. La ville comptait 175 000 habitants en 2014.

Figure 30 : Carte du District du Bas Sassandra



Les enjeux en termes de mobilité sont bien évidemment très différents en fonction de la taille des villes et de leur niveau de développement économique. Abidjan concentre les défis de par sa place prépondérante.

2. LA GOUVERNANCE DANS LES VILLES DE LA COTE D'IVOIRE

Le concept de gouvernance implique qu'il existe un pouvoir à l'intérieur et à l'extérieur de l'autorité formelle et des institutions officielles. La gouvernance met en jeu 3 principaux groupes d'acteurs : les autorités publiques, le secteur privé et la société civile. Elle met par ailleurs l'accent sur le processus décisionnel dans la mesure où toute décision est le résultat de rapports complexes entre de multiples acteurs, ayant des intérêts divergents. C'est la conciliation de ces intérêts qui est au cœur même de la notion de gouvernance. Une première évaluation du niveau de transparence dans la gestion communale en Côte d'Ivoire, en 1985, faisait état d'une gestion opaque, émaillée au niveau de la gestion des ressources financières de 2 catégories de fautes : les fautes de gestion et la gestion de fait.

Aujourd'hui, après vingt-cinq ans d'apprentissage de vie communale, la plupart des fautes lourdes ont disparu. Cependant, si des cas de gestion de fait persistent, c'est qu'il existe encore des responsables municipaux qui continuent de tout mettre en œuvre pour transformer leur statut d'élus en position de rentier. Cette logique de captage des rentes expliquerait l'aversion que certains maires ont pour la gestion déléguée, la transparence dans la passation des marchés ou l'organisation des populations en vue du renforcement des capacités locales de contrôle par une plus grande implication de celles-ci dans la gestion des affaires locales.

À Abidjan, comme dans les autres villes du pays, le système de communication est organisé par des chargés de communication relevant des cabinets des maires. Ceux-ci, du fait de leur positionnement, manifestent un intérêt plus marqué à l'endroit des activités des maires que celles émanant de la base. Une telle situation a tendance à biaiser la communication qui est plus descendante (top down) qu'ascendante. Toutefois, depuis la libéralisation des ondes, quelques radios municipales ont été mises en service. Elles participent activement à l'information et à l'animation des territoires

communaux. On note, cependant, que ces radios quittent rarement les rubriques des informations générales pour aborder les brûlantes questions de développement local. Les quelques magazines d'information sur le développement local et les bulletins d'information municipale reproduisent le même schéma. Il faut indiquer à leur décharge, la non-disponibilité de l'information due à la quasi-absence des bases de données municipales et le manque de formation des animateurs de radio.

3. LE FONCIER ET L'HABITAT

La réforme de la politique de l'habitat en Côte d'Ivoire date de 1992. Cette réforme est consécutive à la crise économique des années 1980. Les pouvoirs publics ont pris acte que le contexte économique les oblige à reconsidérer les politiques conduites antérieurement et à réorienter l'intervention financière de l'État. Dans ce nouveau contexte, on a assisté à la reformulation de la politique de l'habitat caractérisée par le retrait de l'État dans la production de logements ainsi que par la définition d'un nouveau cadre d'intervention. L'un des volets du deuxième prêt d'ajustement structurel a accompagné la réforme opérée dans le domaine de l'habitat. Globalement, cette nouvelle politique de l'habitat vise certes la promotion de l'habitat social aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain, mais surtout à élargir la base sociale et à maîtriser l'ensemble du processus de production de la ville et de l'habitat. Pour sa mise en œuvre, 2 mesures d'accompagnement ont été adoptées :

- Une exonération fiscale sur les travaux, les matériaux de construction et les droits d'enregistrement ;
- Un mécanisme de financement pour la réalisation de logements en milieu rural grâce au Fonds de soutien à l'habitat, et en milieu urbain grâce au Compte de mobilisation de l'habitat.

3.1. Cadre institutionnel

Hormis les ministères techniques en charge de l'habitat et du foncier notamment le ministère de la Construction, de l'urbanisme et de l'assainissement et le ministère du Logement qui définissent la politique dans ces 2 domaines, plusieurs structures ont été mises en place pour encadrer la production de logements et la gestion du foncier. La Société d'urbanisme et de construction de Côte d'Ivoire, la Société immobilière d'habitation de Côte d'Ivoire, la Société ivoirienne de construction et de gestion immobilière s'occupe d'assurer la promotion. Quant au financement, il provient du Fonds de soutien à l'habitat et du Compte de mobilisation de l'habitat qui servent de relais aux banques commerciales afin de prolonger la durée des prêts de dix à vingt ans. L'équipement des terrains qui relevait de la Société d'équipement des terrains urbains est désormais assuré par le Compte des terrains urbains qui fonctionne selon un système autorenouvelable à travers le financement des équipements des terrains. Dans le nouveau cadre institutionnel, d'autres structures techniques ont été créées pour accroître l'efficacité du dispositif institutionnel et promouvoir l'habitat à moindre coût, ce sont notamment le Programme d'appui à la politique de l'habitat, l'Agence de gestion foncière et le guichet unique.

3.2. Cadre légal

À l'instar des autres zones urbaines de Côte d'Ivoire, les textes réglementaires qui régissent l'urbanisme et l'habitat dans la ville d'Abidjan tirent leurs sources de la loi N° 62-253 du 31 juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme. L'élaboration du Schéma directeur d'urbanisme était jusqu'en 2003, une tâche exclusivement dévolue au ministère de la Construction, de l'urbanisme et de l'habitat. Avec l'avènement de la loi N° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant sur le transfert et la répartition des compétences de l'État aux collectivités territoriales, un certain nombre de tâches ont été attribuées au district d'Abidjan, à savoir :

- l'initiative et la réalisation des Plans directeurs du district, du Schéma directeur du district, des projets de lotissement, des Plans d'urbanisme de détail ainsi que des plans de restructuration ;
- la délivrance des lettres d'attribution et des arrêtés de concession provisoire ;
- la construction de logements sociaux ;
- la gestion des terrains urbains.

À l'indépendance, la Côte d'Ivoire a hérité du droit foncier laissé par le colonisateur dont le texte essentiel est le décret du 26 juillet 1932. Ce décret, qui organise la propriété foncière dans les pays francophones de l'Afrique de l'ouest, résulte du principe institué dès l'année 1900 selon lequel, les terres vacantes et sans maître ainsi que les terres qui ne font pas l'objet d'un titre foncier régulier de propriété ou de jouissance appartiennent à l'État. De ce fait, l'État se doit de gérer ces terres en procédant à leur aménagement et à leur organisation. Ainsi, pour organiser l'utilisation de l'espace et discipliner le développement des villes, l'État a élaboré un cadre législatif et réglementaire axé sur les procédures d'indemnisation foncière et sur la remise en question des droits coutumiers des propriétaires terriens. Ce cadre législatif est composé d'un ensemble de textes de loi et de décrets :

- La loi N° 71-340 du 12 juillet 1971 réglementant la mise en valeur des terrains urbains détenus en pleine propriété ;
- Le décret N° 71-74 du 16 février 1971 relatif aux procédures domaniales et foncières ;
- Le décret N° 72-116 du 9 février 1972 portant sur la fixation du barème d'indemnisation pour la destruction des cultures.

Ce cadre législatif est accompagné d'un dispositif institutionnel organisé principalement autour de la Société d'équipement des terrains urbains créée en 1971. Elle a pour mission de :

- constituer des réserves foncières auprès des communautés villageoises et des propriétaires terriens détenteurs de droits coutumiers ;
- délimiter des périmètres d'extension des villages ;
- procéder à la remise en question des droits coutumiers ;
- procéder à l'immatriculation des parcelles.

3.3. Performances et responsabilisations

En application des textes fondateurs, la Société d'équipement des terrains urbains a réalisé un peu plus de 15 000 lots individuels et viabilisé 736 ha de terrains destinés à la promotion immobilière. En outre, 24 ha d'équipements communautaires et 457 km de voiries et réseaux divers ont été réalisés (ministère de la Construction, de l'urbanisme et de l'habitat, 2009).

Toutefois, suite à la crise économique des années 1980, l'État a dissout la Société d'équipement des terrains urbains et interrompu ses investissements directs dans le secteur du foncier et de l'habitat. Cependant, en 1987, l'État a mis en place un autre mécanisme de financement pour la promotion des terrains urbains : le Compte des terrains urbains. Ce fonds a ainsi financé plusieurs programmes d'aménagement foncier à Abidjan, notamment le CTU1 de la Riviera Palméraie dans la commune de Cocody, le CTU2 de l'anameraie dans la commune de Yopougon et le CTU3 à Deux plateaux-Anggré également dans la commune de Cocody. Au total, entre 1988 et 1996, le Compte des terrains urbains a permis de produire 4 506 parcelles dont 26 réservées aux équipements publics. Par ailleurs, pour favoriser l'entrée des opérateurs privés sur la scène de la production de terrains, l'État a adopté, en 1997, un nouveau cadre juridique. C'est la loi N° 97-524 du 4 septembre 1997 portant sur la création d'une concession d'aménagement foncier. En application de cette loi, la Société privée d'aménagement de terrains en Côte d'Ivoire a été créée pour tester le nouveau dispositif institutionnel

mis en place. Cette structure privée a réalisé à Cocody-les deux plateaux, des programmes pilotes de production de terrains de type résidentiel (opération d'aménagement foncier de huitième et neuvième tranche). Le prix de vente du mètre carré, initialement fixé à 8 500 francs CFA, est maintenant passé à 16 000 francs CFA, soit le double. Ce qui paraît à l'évidence exorbitant pour les ménages à revenus modestes. En 1999, suite aux recommandations de la Banque mondiale et pour apporter une réponse efficace aux difficultés du secteur, le ministère en charge du foncier et de l'habitat a commandé une étude qui a abouti à la création de l'Agence de gestion foncière. Elle assure au nom et pour le compte de l'État et des collectivités territoriales, la gestion du foncier urbain. À ce titre, elle est chargée de :

- constituer les réserves foncières ;
- faciliter l'acquisition de parcelles de terrains exempts de tout litige ;
- reconsidérer tous droits de parcelle auprès des communautés villageoises détentrices de droits coutumiers sur lesdites parcelles.

Le processus conduisant à la constitution de la réserve foncière à Abidjan comprend :

- l'identification des terrains destinés à constituer des réserves foncières en fonction des documents de planification urbaine (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville d'Abidjan, Plans de détail) ;
- la délimitation des zones devant faire l'objet d'acquisition foncière pour le compte de l'État et des collectivités territoriales ;
- les enquêtes ;
- les prises de contact avec les propriétaires de titres fonciers ou avec les détenteurs de droits coutumiers en vue d'évaluer leur volonté à céder ou non leurs parcelles.

Ce processus a abouti à la remise en question des droits coutumiers des détenteurs de ces droits ou de titres fonciers. Il existe une procédure de négociation pour parvenir à ce que les droits coutumiers soient cédés à l'État. Elle donne lieu à une indemnisation en numéraire ou en nature. Les réserves foncières constituées sont cédées à des opérateurs économiques pour des projets de logements, aux communes et à l'État pour des projets d'intérêt public. La loi N° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant sur le transfert des compétences de l'État aux collectivités territoriales donne des prérogatives aux communes en matière de gestion foncière.

Cependant, les interférences observées dans la chaîne de gestion foncière font apparaître de nombreux conflits de compétence entre l'État, à travers le ministère en charge du foncier, et les communes d'une part, et entre les communes elles-mêmes. Cela démontre la difficulté à faire appliquer les textes sur les compétences transférées aux collectivités en matière de foncier. En définitive, malgré la richesse du dispositif institutionnel, juridique et financier progressivement mis en place par l'État pour rendre le développement des villes plus cohérente, force est de constater que les objectifs poursuivis sont loin d'être atteints. Le secteur du foncier est confronté à de nombreuses difficultés.

À Abidjan particulièrement, on note :

- l'aspect chaotique des zones d'extension du fait de lotissements non conformes aux normes d'urbanisme ;
- une occupation des emprises de voies structurantes et des réserves des équipements d'intérêt public ;
- une extension de la ville qui n'obéit pas aux objectifs du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ;
- la non-actualisation du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ;

- la non-réactivation de la zone d'aménagement différée qui devait donner à l'État, un droit de préemption sur toutes les cessions de terrains dans la périphérie d'Abidjan, devant faciliter ainsi la gestion du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ;
- un manque de moyens pour l'Agence de gestion foncière chargée de la remise en question des droits coutumiers et de la sécurisation des transactions foncières ;
- une indisponibilité de réserves foncières ;
- un développement du marché foncier informel ;
- une interférence de l'État dans l'exécution des compétences transférées aux communes.

CHAPITRE 3 : MOBILITE DES PERSONNES ET DES BIENS EN COTE D'IVOIRE

En termes de mobilité, le dernier plan national des transports date de 1988 et le dernier projet purement transport terrestre financé par les bailleurs et mis œuvre à ce jour date de 1988 ; à savoir la composante transport du Programme d'Investissement et d'Ajustement du Secteur des Transports de la Côte d'Ivoire (CI-PAST).

La crise socio-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire à partir de 2002, a entraîné 10 ans de retard aussi en termes de planification que recherche de financement et de réalisation de projet pour la mobilité des personnes et des biens.

L'effet conjugué du manque d'investissement dans le secteur des transports, d'une croissance démographique soutenue (environ 3% en moyenne par an entre 2018 et 2014) et le fort taux d'urbanisation (environ 50% de la population vit en zone urbaine et ¼ à Abidjan) a entraîné une détérioration des conditions de déplacement des personnes et des biens aussi bien milieu urbain qu'interurbain.

En milieu urbain, la Société des Transports Abidjanais a vu sa part de marché fortement régressée passant de 28% en 1998 à 12% en 2013 au profit du transport informel qui vu sa part de marché progressée, selon le SDUGA. Cet état des faits induit une augmentation des coûts des déplacements (coûts des transports artisanaux plus élevés) et temps de déplacements plus long dus en partie au nombre de ruptures de charges. Au niveau des villes de l'intérieur, l'on assiste au développement du transport public de personnes et de biens par motocycle et tricycle.

En milieu rural et en interurbain, le transport des personnes est géré entièrement par les privés avec des compagnies d'autocars et de minicars pour relier les principales villes à Abidjan et entre elles. Les déplacements des populations en milieu rural est beaucoup plus difficile à cause du manque d'infrastructures routière en bonne état. L'état rend difficile l'accès aux zones de production réduisant ainsi l'accès de populations rurales aux équipements socioéconomiques de base et un effet de dépréciation du prix des produits agricoles.

1. UN CADRE LEGISLATIF

Dans l'histoire récente du pays, le secteur des transports a fait l'objet de nombreuses réformes en lien avec les problématiques des transports urbains identifiées sur Abidjan d'une part, et les problématiques de transport de marchandises vers les pays limitrophes d'autre part. Les principaux textes régissant le secteur sont les suivants :

2.1. 2000 : Réforme des transports terrestres

Cette réforme initiée dans le cadre de Programme d'Ajustement du Secteur des Transports de Côte d'Ivoire (PAST-CI) financé par la Banque mondiale avait pour objectifs de :

- ✓ Améliorer l'état et l'efficacité des infrastructures de transport ;
- ✓ Renforcer les moyens de planifier, programmer et mobiliser le financement nécessaire à la réalisation d'investissements dans le secteur des transports ;
- ✓ Renforcer le cadre juridique et réglementaire du secteur.

Cette réforme a permis de définir d'une part les notions de base du transport urbain et de clarifier d'autre part la politique nationale de transport et notamment des transports publics. La principale mesure issue de la réforme fut la constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports à Abidjan : l'AGETU, en charge de la régulation des transports publics.

2.2. 2003 : Loi portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales

Cette loi porte notamment transfert des compétences relatives à l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du transport et de la voirie aux collectivités territoriales qu'étaient la Région, le Département, le District et la Commune. Chacune des collectivités s'est vue transférer les compétences relatives à l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de planification du territoire, à la création, la gestion et l'entretien des voies de communication ainsi que la délivrance des autorisations de transport sur son périmètre propre. Toutefois, la gestion de la circulation et du stationnement et la réglementation du transport artisanal (en dehors de l'octroi des licences) ne sont pas évoquées dans ce texte.

2.3. 2014 : Loi d'Organisation du Transport Intérieur (LOTI)

La LOTI a été initiée par le gouvernement ivoirien pour faire face au désordre institutionnel, juridique et structurel qui régissait le secteur suite aux différentes crises économiques et politiques dans le pays. Cette réforme prône une vision intégrée des transports et de ses externalités environnementales, sociales et économiques.

La LOTI prévoyait la mise en place d'une Autorité de Régulation des Transports Intérieurs (ARTI) destinée à prendre le relais de l'AGETU à l'échelle nationale, mais les conflits institutionnels opposants gouvernements centraux et locaux n'ont pas encore permis de la rendre effective. En 2016, un atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan rassemblant les principaux acteurs institutionnels du transport urbain a recommandé la création d'une Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA). La LOTI a été modifiée par ordonnance au cours du Conseil des Ministres du 10 janvier 2018 puis le 30 janvier 2019 pour autoriser la mise en place de cette AMUGA et l'ARTI.

En matière de mobilité urbaine, le processus de décentralisation est essentiel afin d'assurer que l'ensemble des compétences relatives à la mobilité soient exercées en tenant compte de l'échelon local. En Côte d'Ivoire, le processus de décentralisation a débuté dans les années 1980 et est régi par les textes suivants :

2.4. 2014 : Loi portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale

Cette loi définit le découpage administratif du pays, effectif actuellement, et la répartition des compétences entre les organes déconcentrés (régions, départements, sous-préfectures et villages) et décentralisés de l'état (régions et communes), ainsi que le statut spécifique des districts autonomes.

Le processus de décentralisation est toutefois loin d'être abouti et de nombreuses compétences s'exercent dans la pratique à l'échelle du gouvernement central, soit par un manque de clarté de la définition et de l'attribution des compétences, soit par une absence de transfert des moyens humains et financiers afférents aux compétences décentralisées.

2.5. 2019 : Décrets de création de l'ARTI et l'AMUGA

Le 30 janvier 2019, le Décret n°2019-101 du 30 janvier 2019, déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'Autorité de Régulation des Transport Intérieur a été adopté en conseil des Ministres. Cette autorité est chargée :

- D'identifier, en collaboration avec les différents acteurs, les faiblesses du système du transport intérieur et de proposer, sous forme d'avis ou de recommandations, toute mesure législative

- ou réglementaire, de nature à améliorer ledit système, dans un souci d'économie, de transparence et d'efficacité ;
- de collecter et d'analyser, en relation avec les différents acteurs, les données relatives aux aspects économiques du transport intérieur ;
 - de produire au Ministère en charge des Transports, un apport annuel portant sur l'état de mise en œuvre de la réglementation en vigueur, le respect des principes directeurs, et de faire des recommandations pour l'amélioration du système du transport intérieur ;
 - de réaliser des audits indépendants des conventions de concession de service public dans le secteur du transport intérieur et d'assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations qui en résultent ;
 - de faire des recommandations aux Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine, en abrégé AOMU, ou à toute autre structure du secteur du transport intérieur, en vue de corriger les dysfonctionnements constatés et, le cas échéant, de saisir toute autorité administrative ou toute juridiction compétente pour en connaître ;
 - de donner son avis sur tout projet de texte législatif ou réglementaire relatif au secteur du transport intérieur dont elle aura été saisie par une autorité publique ;
 - de tenir le fichier des acteurs publics et privés ayant commis des irrégularités dans l'exercice de leurs activités respectives ;
 - de participer à l'élaboration des normes, des spécifications techniques et du système de management de la qualité applicable au secteur du transport intérieur.

Également, Le 30 janvier 2019, le Décret n°2019-100 du 30 janvier 2019, déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) a été adopté en conseil des Ministres. Cette autorité a pour mission notamment d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport dans le District Autonome d'Abidjan et les communes périphériques qui constituent le Grand Abidjan.

2.6. Engagements internationaux

Par ailleurs, le secteur des transports est privilégié dans les engagements internationaux pour le climat et l'état ivoirien s'est notamment engagé pour :

- ✓ L'amélioration de la mobilité et le développement des offres de transport bas-carbone ;
- ✓ L'intégration d'une dimension énergie/climat dans les documents de planification territoriale afin de limiter les distances, de travailler sur la mixité fonctionnelle et de proposer des politiques de transport en commun efficaces ;
- ✓ L'accompagnement des communes dans l'élaboration de plans de transport urbain (exemple de la première ligne de métro à Abidjan) ;
- ✓ La facilitation de l'achat de véhicules peu polluants et la mise au rebut des plus polluants via des normes, incitations ou obligations.

L'état ivoirien a également renforcé en 2016 ses standards en matière d'importation de produits pétroliers vers des carburants plus propres.

2. LE CADRE INSTITUTIONNEL

2.1. Les ministères impliqués

En Côte d'Ivoire, deux ministères travaillent en complémentarité sur le sujet de la mobilité : la réalisation, la gestion et l'entretien des infrastructures routières sont à la charge du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, tandis que la compétence des services de transport est dévolue au Ministère des Transports.

D'autres ministères sont également impliqués et collaborent avec le Ministère des Transports dans la définition de la politique de mobilité, au regard de la transversalité du sujet : le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme d'une part, et le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable d'autre part.

- ❖ Le **Ministère des Transports (MT)** est l'autorité nationale compétente en matière de transports en Côte d'Ivoire par l'intermédiaire de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC) et de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) pour les transports lagunaires. Le ministère assure la tutelle technique de la majorité des agences, fonds et opérateurs du secteur des transports. La majorité des projets portés par le ministère sont axés sur le développement économique du pays, conformément au PND 2016-2020, par le développement de services de transports de voyageurs comme de marchandises, dans les domaines routiers, portuaires aéroportuaires et ferroviaires. En matière de transport urbain, le ministère porte notamment le projet de la première ligne de métro d'Abidjan, de la ligne est-ouest du BRT d'Abidjan, de renouvellement du parc de matériel roulant piloté par le FDTR et la délégation des services de transport publics routiers comme lagunaires. En matière de transports interurbain, le Ministère porte notamment les projets de la Gare Routière Internationale d'Abidjan (GRIA), du Projet d'Appui à la Modernisation du secteur des Transport (PAMOSSET). En l'absence d'Autorité Organisatrice des Transport, le ministère exerce un certain nombre de ses compétences par intérim, notamment la réglementation et la supervision des transports publics.
- ❖ Le **Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER)** s'assure de la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière d'infrastructures routières et de travaux publics. Il est notamment chargé des routes et ouvrages d'art, de leur conception à leur gestion et entretien. Le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier travaille en étroite collaboration avec le Ministère des Transports pour la construction et l'entretien des infrastructures utilisées par les services de transport routier.
- ❖ Le **Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU)** définit et met en œuvre la politique nationale en matière d'urbanisme, de foncier, d'habitat, d'architecture et de maintenance des équipements et édifices publics. En matière d'urbanisme, le ministère élabore les règles relatives à la planification urbaine, à l'occupation du sol, à l'urbanisme opérationnel, et veille à leur application notamment par la mise en place d'outils de planification urbaine comme les schémas directeurs d'urbanisme. Il est notamment à l'initiative du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) adopté en 2016, qui comprend un important volet transport, ainsi que de Schémas Directeurs d'Urbanisme dans 30 villes secondaires ivoiriennes. Le Ministère est également chargé de la maîtrise du foncier,

de la réservation d'emprise - notamment pour la réalisation d'infrastructures de transport, et de la délivrance des permis de construire.

- ❖ Le **Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)** est garant des engagements internationaux en matière d'environnement et de développement durable. Il collabore à ce titre avec les ministères compétents en matière de transport et d'urbanisme pour intégrer les objectifs de développement durable dans les politiques sectorielles (lutte contre le réchauffement climatique et la pollution, protection de l'environnement, gestion durable des ressources naturelles, promotion des technologies vertes, amélioration de la qualité de vie, etc.).
- ❖ Le **Ministère de la Ville** est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de Ville en Côte d'Ivoire. En liaison avec les autres ministères et notamment le Ministère des Transports, il assure notamment l'assistance et conseil aux villes, élaboration et approbation des outils de planification urbaine et contrôle des schémas directeurs
- ❖ Le **Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)** assure la mise en œuvre de la politique économique, financière et monétaire du gouvernement. Le ministère est en charge du Programme de Développement du Secteur Financier (PDESFI) qui prévoit la restructuration des institutions financières et des réformes structurelles et sectorielles pour accroître la productivité et la compétitivité de l'économie et consolider la trajectoire de croissance forte, durable et inclusive prise par la Côte d'Ivoire. Le PDESFI a conduit à l'élaboration du plan stratégique Côte d'Ivoire Emergent 2020. Par ailleurs, le Ministère collabore avec le secrétariat d'état au budget pour la gestion des établissements publics nationaux, des sociétés d'État et des sociétés à participation financière publique et plus spécifiquement dans leur liquidation.
- ❖ Le **Secrétariat d'État auprès du Premier Ministre chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat (SEPMBPE)** est maître d'œuvre de la politique budgétaire du gouvernement. À ce titre, le SEPMBPE définit la loi de Finances annuelle nationale et assure la tutelle financière des établissements publics nationaux, des sociétés d'état et des sociétés à participation financière publique en liaison avec le Ministre chargé de l'Economie et des Finances.
- ❖ Le **Ministère de l'Intérieur** est en charge de la sécurité intérieure, de l'administration du territoire et des libertés publiques. Il assure le maintien et la cohésion des institutions du pays.

2.2. Les compétences des collectivités territoriales

En Côte d'Ivoire, une région est à la fois une circonscription administrative et une collectivité territoriale. Ce double statut fait relever la région, respectivement, de la déconcentration et de la décentralisation. Les collectivités territoriales, entités administratives dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, sont constituées, aux termes de l'article 36 de l'ordonnance n°2011-262 du 28 septembre 2011. Ils interviennent dans la conception, la programmation, l'harmonisation, la coordination et la mise en œuvre des actions et des opérations de développement économique, social et culturel. **Les Conseils Régionaux** sont réunis au sein de l'Assemblée des Régions et Districts de Côte d'Ivoire (ARDCI).

Depuis 2011, **les villes d'Abidjan et Yamoussoukro** ne sont plus dirigées par une mairie centrale, mais ont été érigées en **Districts Autonomes** dont le gouverneur est nommé par le chef de l'État. Le District

Autonome regroupe un certain nombre de communes et de sous-préfectures et constitue le premier niveau de territorialisation de la Côte d'Ivoire. Il a pour compétences la protection de l'environnement, la planification de l'aménagement du territoire du district, la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation, la promotion et la réalisation des actions de développement économique, social et culturel, la lutte contre l'insécurité et la protection et promotion des traditions et coutumes. En matière d'urbanisme, le MCLAU est souvent à l'initiative des documents de planification malgré la compétence de planification théorique du District. En matière de transport, le District est responsable de l'entretien des routes d'intérêt urbain, mais, par manque de moyens, c'est l'AGEROUTE qui s'en charge. À Abidjan, la division du transport urbain s'occupe de la fluidité de la circulation. Une autre division gère le transport lagunaire. Le District Autonome d'Abidjan s'est doté en 2013 d'une Agence d'Urbanisme : **l'Agence d'Urbanisme et de Prospective du District d'Abidjan**.

La commune est l'échelon le plus local de l'administration territoriale en Côte d'Ivoire. Les communes sont dirigées par des maires, élus au suffrage universel. Les communes sont les seules autorités compétentes dans la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière d'urbanisme et de mobilité. Toutefois, en l'absence de moyens humains et financiers internes, leurs compétences ne sont bien souvent pas exercées. Les documents de planification d'urbanisme sont élaborés à l'initiative du MCLU avec une concertation parfois difficile avec les entités locales.

À Abidjan, les compétences relatives à la mobilité urbaine ont, pour la plupart, été transférées à l'échelle du District. En termes de transport, les communes exercent toutefois la compétence du stationnement sur la voirie et assurent la délivrance des licences d'exploitation pour les taxis communaux.

2.3. Le rôle des établissements publics et agences nationales

- ❖ **L'Agence de gestion des Routes (AGEROUTE)** Créée en 2001, a pour missions principales l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les projets ayant trait au développement et à l'entretien du réseau routier ivoirien. L'AGEROUTE assure la réalisation du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) d'un montant global de 855 millions de USD, financé en majeure partie par la BAD. Ce projet prévoit la réalisation de cinq infrastructures destinées au désengorgement d'Abidjan. Ses projets de création et de réfection de voiries sont financés par l'État Ivoirien par l'intermédiaire du Fonds d'Entretien Routier (FER) ainsi que par de nombreuses banques et bailleurs internationaux. L'AGEROUTE est également en charge de la gestion de la régulation lumineuse tant en termes d'entretien et de maintenance que d'extension du réseau à l'échelle nationale. L'AGEROUTE assure également pour le Compte de la Côte d'Ivoire, la gestion du **Projet de Facilitation des Transports et du Commerce sur le corridor Abidjan – Lagos (PFTCAL)**, qui vise l'amélioration de la circulation des personnes et des biens entre Abidjan et la ville portuaire nigérienne de Lagos passant par le Ghana, le Togo et le Bénin. Ce projet est né en septembre 2007 sous l'initiative des 5 pays directement concernés, vise l'élimination des entraves à la Circulation à travers la construction d'une autoroute de 2x3 voies sur 1 000 Km (chacun des pays réalisant la partie située sur son territoire), les aménagements portuaires (gare de fret), l'intégration des opérations douanières et l'élimination du racket.

- ❖ **L'Agence des Transports Urbains (AGETU)**, a été créée en 2000 dans le cadre de la réforme des transports terrestres (CI-PAST) pour organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des modes transports urbains dans l'agglomération abidjanaise. Elle a été dissoute en 2014 suite à des conflits institutionnels avec les communes portant sur la perception des taxes sur la délivrance des licences de transport.

- ❖ La **Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI)** de 2014 a prévu la mise en place de l'**Agence de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)** pour prendre le relais au niveau national de l'AGETU, en matière de régulation et de gestion des transports publics. En janvier 2018, suite aux discussions et recommandations formulées lors de l'atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan, la LOTI a été modifiée pour autoriser la mise en place de l'**Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)** à Abidjan. En janvier 2019, les décrets de création de l'ARTI et de l'AMUGA ont été pris en conseil des Ministres. Il reste la mise en place de ces différents organes pour une meilleure gestion et coordination des transports urbains et interurbains en Côte d'Ivoire.

- ❖ Le **Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD)** est une agence polyvalente chargée d'accompagner le gouvernement ivoirien dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des grands projets de développement. Le BNETD a été fondé en 1978 et exerce ses compétences dans les domaines variés que sont le bâtiment, les transports, les travaux publics, l'énergie, l'industrie, l'aménagement, l'assainissement, l'hydraulique, l'agriculture, les ressources naturelles et les technologies de l'information et de la communication. Son expertise lui a permis de s'exporter et de devenir une référence à l'international. En Côte d'Ivoire, le BNETD intervient dans la planification de nombreux projets de développement : accompagnement des collectivités territoriales dans leurs schémas et plans stratégiques, participation aux études d'impacts de nombreux projets d'infrastructures, etc. Il agit notamment comme Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la réalisation de la première ligne de métro d'Abidjan et la ligne est-ouest du BRT d'Abidjan. Le BNETD dispose également du modèle multimodal de déplacement dans le Grand Abidjan (modèle statique permettant la prévision de la demande sur les différents modes actuels et projetés)

- ❖ Créé par décret en 2009 dans le cadre de l'organisation et de la modernisation du secteur des transports urbains à Abidjan, le **Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)** a pour missions de développer le transport routier par la modernisation et la professionnalisation du secteur, faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits acquéreurs consentis par les banques et établissements financiers, mobiliser les ressources et apporter des appuis financiers à toute action concourant au développement du transport routier. Ce fonds pilote plus particulièrement l'opération de renouvellement du parc de véhicules automobiles portée par le gouvernement. En 2014, le FDTR a été érigé en EPIC afin d'accéder à de nouvelles sources de financements (bailleurs de fonds internationaux notamment). À horizon 2020, la vision stratégique d'émergence du transport routier se traduit par un objectif de renouvellement de 50 000 véhicules.

- ❖ Créé par ordonnance en 2001, le **Fonds d'Entretien Routier (FER)** a pour mission la mobilisation des ressources allouées au financement du programme national d'entretien routier. Il assure le financement des prestations relatives aux études et aux travaux d'entretien courant de la voirie en partenariat avec les maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre concernées. À ce titre, le FER travaille en étroite collaboration avec l'AGEROUTE à l'élaboration du Plan d'Entretien Routier national. Ce fonds est alimenté par des redevances prélevées sur la vente des produits pétroliers, des droits de péage sur le réseau routier, des redevances liées à l'exploitation des postes de pesage et d'appuis financiers de l'état et de partenaires extérieurs (bailleurs internationaux). Le FER a pour ambition de se constituer fonds routier et de s'affranchir de la tutelle de l'État pour étendre son champ d'action.

- ❖ **L'Office de Sécurité Routière (OSER)** met en œuvre depuis 1978 la politique de la sécurité routière en Côte d'Ivoire. Il agit pour la prévention des accidents par l'éducation, la formation et la sensibilisation des usagers de la route. L'OSER intervient notamment dans la formation et la mise à niveau des moniteurs d'auto-école, des inspecteurs du permis de conduire et des conducteurs professionnels. Il est également en charge de la mise en place et de l'entretien des radars routiers, de la répression des infractions au Code de la route avec l'aide des forces de l'ordre et de l'organisation des secours et interventions en collaboration avec le Samu et les pompiers (GSPM). Les activités de l'office se concentrent actuellement sur Abidjan, mais des agences locales sont en cours de déploiement à Bouaké, Yamoussoukro et Korhogo.

- ❖ **Le PRICI** fondé en 2012 comme agence d'exécution du **Projet de Renaissance des Infrastructures Urbaines de Côte d'Ivoire (PRICI)**. L'agence assure, sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, la coordination des projets de développement de la Banque Mondiale dans cinq secteurs sensibles : les infrastructures routières urbaines et rurales, l'eau potable, l'assainissement urbain, l'éclairage public, et la réhabilitation d'infrastructures scolaires et sanitaires. L'agence pilote notamment la réhabilitation d'infrastructures urbaines en partenariat avec l'AGEROUTE et le renforcement des capacités des communes pour l'entretien de la voirie. Aujourd'hui, les projets gérés par le PRICI sont notamment :
 - **le Projet d'Appui à la Modernisation du Secteurs des Transports (PAMOSET)**, initié en 2016 et dont l'objectif est l'amélioration de l'efficacité et la sécurité des services de transport sur la section ivoirienne du corridor Abidjan – Ouagadougou, en vue de la facilitation du commerce et des échanges à travers plusieurs activités dont le renouvellement d'environ 300 camions ;
 - **le Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA)**, dont l'objectif est d'appuyer le développement urbain durable de l'agglomération du Grand Abidjan à travers une meilleure intégration du Port dans la ville, permettant d'adresser les inefficacités des opérations portuaires et des chaînes logistiques, une meilleure planification et gestion de l'espace urbain et une mobilité urbaine durable, l'amélioration de l'infrastructure des transports urbains, des services logistiques et de l'appui à la compétitivité ;
 - **le Projet d'Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires (PIDUCAS)**, initié en juin 2017 dont l'objectif est le développement de nouveaux pôles de croissance économique en dehors d'Abidjan. La première phase du projet concerne les villes pilotes que sont Bouaké (deuxième ville du pays, de par sa démographie) et San-Pédro (deuxième ville portuaire du pays).

- ❖ **Le PMUA** est une agence de gestion qui sera mis en place au sein de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation du Ministère des Transport afin de gérer le **Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan**. Cette agence se charge de la réalisation du projet de BRT (Bus à Haut Niveau de Service) sur l'axe Yopougon – Bingerville, la réorganisation des transports en commun dans le corridor du BRT, le renouvellement et redéploiement des Gbakas situés dans le corridor du BRT, l'appui à la SOTRA et l'appui à la professionnalisation des acteurs avec une couverture sociale.

2.4. Les acteurs de la société civile

- ❖ La **Convention de la société civile ivoirienne (CSCI)** est une coalition organisationnelle créée en 2003 au départ par la Ligue ivoirienne des droits d'homme en réponse à la crise politico-militaire. Elle s'est renforcée en 2005 pour représenter l'ensemble des citoyens ivoiriens. Elle a pour but de faire participer les forces vives aux objectifs de la Côte d'Ivoire, de réunir l'ensemble des ivoiriens autour du projet de la nation.

- ❖ Le **Haut Conseil du patronat des entreprises de transport routier de Côte d'Ivoire (HCPTR)**, créé en 2014, constitue une organisation professionnelle regroupant l'ensemble des transporteurs routiers, urbain comme interurbain, de personnes comme de marchandises sur le territoire national. Il assure d'une part la représentation des transporteurs par rapport à l'Etat, aux partenaires au développement et aux partenaires techniques et la défense de leurs intérêts. Par ailleurs, le Haut Conseil se porte garant de la communication et de l'information envers les transporteurs quant aux évolutions législatives et réglementaires du secteur.

- ❖ Les **ONG** œuvrant en faveur de causes connexes de la mobilité : ONG de défense des droits des handicapés (ONG Espoir Handicap), ONG en faveur de la sécurité routière, etc.

2.5. Les partenaires internationaux

De nombreux bailleurs internationaux sont des acteurs actifs de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire de par leurs projets, notamment :

- ❖ **La Banque Mondiale** participe depuis 1998 au financement des grandes réformes du secteur des transports (Projet d'Ajustement Sectoriel du Transport (PAST) de 1998 à 2011 d'un montant de 754 millions de USD, Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) 2016 à 2021 d'un montant de 45 millions de USD), Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (PMUA) 2019 à 2025 d'un montant de 300 millions de dollars USD, ainsi qu'à des projets structurants de renouvellement d'infrastructures urbaines comme de transport à Abidjan et dans le reste du pays (Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) de 2008 à 2013 d'un montant de 144 millions de USD, suivi du Projet de Renaissance des Infrastructures (PRICI) de 2012 à 2020 d'un montant de 144 millions de USD, Projet de renforcement des infrastructures pour le développement urbain et la compétitivité des agglomérations secondaires (PIDUCAS) de 2017 à 2022 d'un montant de 128 millions de USD, Programme d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA).

- ❖ **La Banque Africaine de Développement (BAD)** soutient le Programme de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) qui comprend la réalisation de plusieurs infrastructures structurantes pour la ville (construction du 4ème pont, de deux échangeurs, aménagement d'une portion de l'autoroute Y4 et dédoublement de voies de sortie, réalisation d'un plan de circulation, de gestion du trafic et de régulation), pour un montant global de 855 millions de USD. La BAD finance également des études : plan de circulation, plan d'urbanisme de détail d'Abidjan, phase A2 du BRT d'Abidjan, etc.

- ❖ **Le Millenium Challenge Corporation (MCC)** finance un important programme de transport à l'échelle d'Abidjan comprenant la réhabilitation de voiries structurantes, la réalisation d'une zone logistique de stockage des camions au port, la formation à la réhabilitation et à l'entretien des voies et le développement d'une base de données routières à Abidjan. Ce programme est

mis en œuvre sur une période de cinq ans entre 2019 et 2023 pour un montant global de 293 millions de USD.

- ❖ **L'Agence Française de Développement (AFD)** finance via le Contrat de Développement et de Désendettement (C2D) la construction et la réhabilitation d'infrastructures de transport dans l'ensemble du pays. Sur les deux périodes de mise en œuvre, 2012-2015 et 2014-2020, le montant global du contrat pour le volet transport s'est élevé à 400 millions de USD. L'AFD participe également au PMUA à hauteur de 100 millions de dollars USD.
- ❖ **L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA)** a financé et élaboré le Schéma Directeur d'Urbanisme et de Transport d'Abidjan et finance l'échangeur du carrefours Solibra et trois (3) d'échangeurs sur le Boulevard Mitterrand dans le cadre du PTUA.
- ❖ **Le Royaume du Maroc** participe au financement du réaménagement de la baie de Cocody à Abidjan, dont le coût est estimé à 200 millions de USD
- ❖ **L'État français** a approuvé en 2017 un plan de financement de la première ligne de métro d'Abidjan pour un montant de 1,7 milliard de USD (1,4 milliard d'euros).

Il est à noter que la plupart des projets financés par les bailleurs dans le secteur des transports sont concentrés sur le Grand-Abidjan. Mis à part le financement des voiries dans les principaux pôles régionaux de la Côte d'Ivoire, il y a un véritable manque de financement pour les villes secondaires et le monde rural, en matière de mobilité des personnes et des biens.

3. LE TRANSPORT URBAIN ET INTERURBAIN DE VOYAGEUR EN CÔTE D'IVOIRE

La ville d'Abidjan concentre l'essentiel des investissements dans les transports urbains et voire interurbain de voyageurs en Côte d'Ivoire. Les projets de transport interurbains de voyageurs sont quasiment tous en relation avec le Grand Abidjan.

En effet, bien qu'il y ait eu des Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) dans environ 30 villes de la Côte d'Ivoire, le Schéma Directeur des Transports de ces villes n'a pas toujours suivi en vue de renforcer la dimension transport dans ces villes.

Par ailleurs, sur le plan national, le plan de transport date de 1988. En plus, ce plan de 1988, n'a pas fait objet d'évaluation dans sa mise en œuvre. Il y a donc un retard de plus de 30 ans dans la planification des transports sur le plan national.

Aussi, le dernier projet ayant un volet purement transport à porter nationale financé par les bailleurs en Côte d'Ivoire est le Programme d'Investissement et d'Ajustement du Secteur des Transports en Côte d'Ivoire (CI-PAST). L'exécution de ce projet a été fortement perturbée par la crise sociopolitique de 2002 à 2010.

Toutes ces réalités ont induit, un secteur des transports fortement dominé par le secteur artisanal, pas toujours bien organisé et utilisant quelquefois des moyens de transports vétustes avec des taux d'accidents élevés.

3.1. Le transport urbain de voyageur à Abidjan

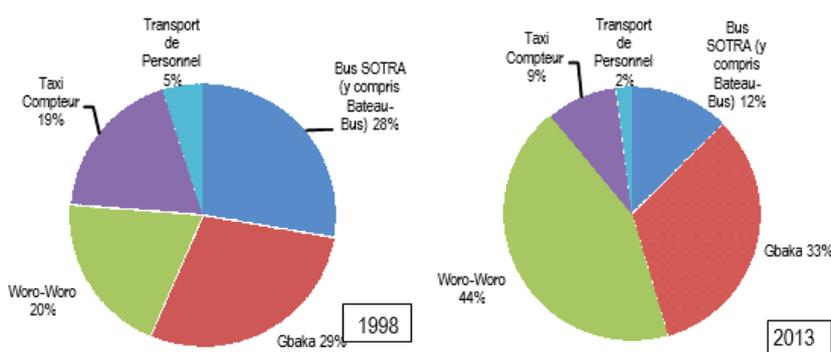
L'offre en transports public urbain de voyageurs à Abidjan est insuffisante et dominée par le secteur informel dont l'organisation laisse à désirer, induisant ainsi de fortes difficultés à se déplacer pour la majorité de la population, qui est non motorisée (temps d'attente, véhicules surchargés, etc.), et la

mauvaise prise en compte des piétons est préjudiciable à la capacité des individus à se déplacer, en particulier pour les femmes, premières utilisatrices de ce mode.

Les nombreux projets de transports portés par les pouvoirs publics visent à améliorer de manière notable les services de transport publics. La restructuration des réseaux liée à ces projets structurants devra veiller à ne pas dégrader, mais à améliorer la desserte des quartiers enclavés (réorganisation des lignes, ruptures de charge).

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) adopté en 2015 par le gouvernement montre qu'entre 1998 et 2013, il y a eu un changement important dans les caractéristiques modales de déplacements de personnes à Abidjan. En effet, en termes absolus, les déplacements de personnes par wôrô-wôrô ont augmenté avec un taux significatif d'un peu plus de 7% par an, tandis que la SOTRA a perdu une part de marché de près de 2% par an en raison de leurs mauvaises conditions de circulation entraînant leur faible vitesse commerciale (moins de 15 km/h), des temps d'attente de plus en plus important pour les usagers de la SOTRA et de la non adaptation de son réseau à l'évolution urbaine de la ville d'Abidjan.

Figure 31 : Evolution des parts de marché des TC entre 1998 et 2013 à Abidjan

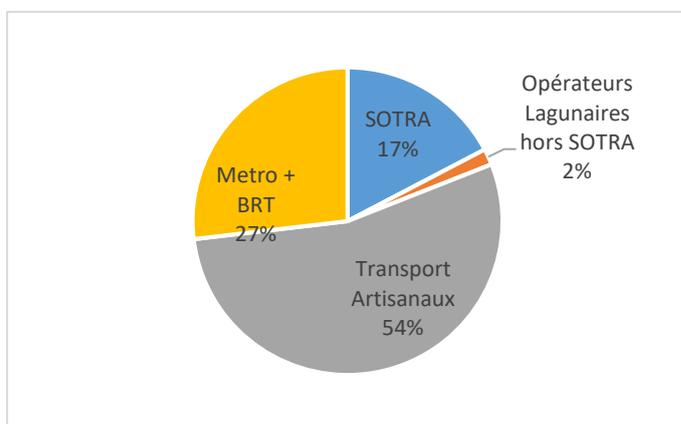


Lorsque l'on considère la situation des transports publics de 1998 à 2013, il y a un fort transfert modal de la SOTRA vers les wôrô-wôrô, ces derniers devenant majoritaires en 2013, comme illustré ci-contre. La part de marché des transports artisanaux dans les transports publics est d'environ 87%.

Source : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Le mise en œuvre du Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan à l'horizon 2030, devrait permettre de stopper cette tendance d'évolution du transport artisanal par la réalisation de lignes de transport de masse (Métro et BRT) et par le développement des performances de la SOTRA à travers l'acquisition d'environ 2000 autobus et la restructuration du réseau.

Figure 32 : Prévion des parts de marché à l'horizon 2030



Ainsi, à l'horizon 2030 avec la mise en œuvre des mesures du SDTU, l'on devrait observer un recul de la part de marché des transports artisanaux dans les transports publics de voyageur d'environ 33% par rapport à 2013.

En ce qui concerne la répartition des parts de marché, selon les trois (3) principaux modes de déplacement, l'on assisterait à un transfert modal de la marche vers les

Source : Modèle Multimodal du Grand Abidjan (MMGA)

transports publics et les transports privés (véhicules particuliers, taxis compteurs et transport de personnel), comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Tableau 5: Evolution des parts de marché entre 2013 et 2030

Unité : millions de déplacements /jour

Année	2013	2020	2025	2030
Marche	5,6	6,6	7,3	8,0
	(40%)	(38%)	(37%)	(35%)
Transport Public	5,6	6,9	8,4	9,8
	(40%)	(40%)	(42%)	(42%)
Véhicule Privé	2,7	3,7	4,3	5,3
	(19%)	(22%)	(21%)	(23%)
Total	13,8	17,3	20,0	23,1
	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

Source : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

3.2.1. Les opérateurs du transport Urbain de voyageur à Abidjan

- ❖ Les **taxis compteurs**, ils assurent le transport privé de voyageurs et sont équipés de compteurs horokilométriques. Aujourd'hui, la plupart des usagers négocient le coût du déplacement de leurs trajets et certains taxis exploitent les lignes de transport en commun artisanal (wôrô-wôrôs).



L'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le FDTR a entrepris une politique de renouvellement du parc des taxis compteurs avec la mise en circulation des « taxis ivoire ».

- ❖ La **Société des Transports Abidjanais (SOTRA)**, première société de transport urbain organisée de l'Afrique de l'Ouest, est née en 1960 d'un besoin de structuration de l'offre de transport urbain. Société d'économie mixte dont le capital est détenu en majorité par l'État et par



Irisbus/Iveco, la SOTRA assure l'exploitation du réseau de transports publics abidjanais routier et lagunaire. La SOTRA fait face à des difficultés financières importantes depuis les années 1990, liées aux crises économiques et financières nationales d'une part et à des difficultés dans la gestion interne à l'entreprise et dans l'exploitation du réseau d'autre part.

- ❖ Les **transports artisanaux**, trois principaux modes de transports artisanaux sont exploités à Abidjan :

- **Les pinasses**, qui exploitent le plan d'eau lagunaire avec plus d'une dizaine de lignes. Les pinassiers captent plus de 45% de la demande du transport lagunaire.
- **Les communaux collectifs communaux et intercommunaux dénommés wôrô-wôrôs.**



Les wôrô-wôrôs communaux circulent uniquement dans la commune de leur champ d'action et ont une couleur distinctive. En fonction de l'organisation des communes, ils exploitent ou non des lignes particulières.

Quant aux wôrô-wôrôs intercommunaux, il s'agit de véhicules banalisés, dont les lignes se rapprochent plus de celles exploitées par la SOTRA et qui relient deux communes entre elles avec une tête de station dans chacune des communes ralliées. Certaines têtes de lignes sont opérationnelles toute la journée pendant

d'autres fonctionnent selon les heures de pointes et les jours de la semaine.

- **Les gbâkâs**, sont des minicars de 18 à 31 places qui exploitent aussi bien des lignes communales qu'intercommunales à Abidjan. L'offre des Gbâkâs est constitué d'environ 5 400 véhicules avec une moyenne d'âge de 17 ans, couvrant la quasi-totalité de la ville d'Abidjan, bien qu'interdit dans le centre-ville.



Les gbâkâs tout comme les wôrô-wôrôs se sont développés dans les années 80 afin de suppléer la SOTRA qui n'arrivait plus à satisfaire la demande et dont les lignes ne suivaient l'étalement de la ville.

- ❖ En 2015, la libéralisation du transport lagunaire a permis à deux nouveaux opérateurs de se constituer pour exploiter le plan lagunaire d'Abidjan, sur la base d'une convention d'exploitation de 25 ans. Il s'agit de la **Compagnie Ivoirienne de Transports Lagunaires (CITRANS)** et de la **Société de Transport lagunaire (STL)**.



Ces compagnies devraient construire chacune une dizaine de gares avant 2020. Toutefois, vu la taille des gares à construire et les problèmes fonciers et d'acceptation des populations, les travaux sont à la traîne. Les deux nouvelles compagnies transportent

en moyenne 20 000 voyageurs par jour.

- ❖ La **Société de Transport Abidjanais sur Rail (STAR)** est un consortium d'entreprises françaises attributaire de la convention pour le financement, la réalisation et l'exploitation du système de transport ferroviaire urbain de personne à Abidjan et notamment de la première ligne de métro qui devrait être mise en service en 2024.

3.2.2. L'inadéquation de l'offre par rapport à demande



L'un des problèmes majeurs des déplacements à Abidjan, aujourd'hui est l'inadéquation de l'offre par rapport à demande.

Les temps d'attente et déplacements dans la journée sont estimés à plus de 200 minutes par la Banque Mondiale.

Le manque de lignes de transports de masse associé aux congestions routière induisent des coûts sociaux et environnementaux assez élevés.

3.2.3. Le développement des transports de masse (Métro et BRT) à Abidjan

La ligne nord sud du métro d'Abidjan, prévue dans le SDTU, d'une longueur de 37,4 Km devrait permettre de transporter environ 800 000 voyageurs par jour en 2030.

La ligne dont les principales caractéristiques sont présente sur les images ci-contre devraient permettre de réduire significativement les temps de déplacement sur le corridor Nod/Sud.



La ligne de BRT sur l'axe Yopougon – Bingerville, d'une longueur d'environ 20 Km et d'une vingtaine de stations devrait permettre de transporter environ 600 000 voyageurs par jour en 2030.

L'exploitation de cette ligne est présentée ci-contre, devraient être faite par des bus électriques.



3.2.4. La tarification dans les transports en commun à Abidjan

❖ Etat des lieux

Le sujet de la tarification des transports en commun en Côte d'Ivoire a souvent été l'objet de polémique dans la mesure où il impacte fortement la mobilité. À Abidjan, le tarif des transports publics institutionnels est très bas (à savoir 200 FCFA) et fixe depuis plus de 20 ans, et les scolaires bénéficient d'une tarification sociale avantageuse sur le réseau de la SOTRA :

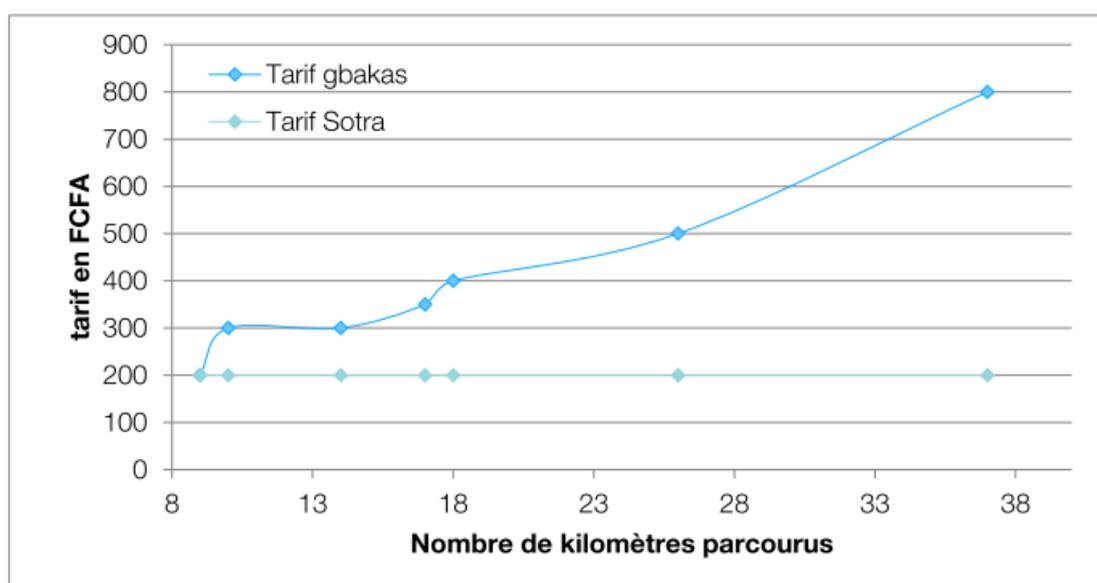
- la gratuité pour les enfants du primaire ;
- une carte étudiant (3 000 FCFA/mois) pour les autres catégories d'élèves et les étudiants ;
- une carte professionnelle (25 000 FCFA/mois) pour les travailleurs.

Ces différentes modalités donnent accès aux concernés aux services de la SOTRA du lundi au samedi (en un mois) sur toutes les lignes et toutes heures de service. La SOTRA s'inscrit plus dans une logique de faire du sociale que de la rentabilité. Cette politique lui exige d'avoir les prix les plus bas du marché.

À côté de la SOTRA on a les moyens artisanaux tels les Gbakas et les taxis intercommunaux qui assurent les liaisons intercommunales dans la ville d'Abidjan. Pour ce qui est des Gbakas, la tarification est fonction du lieu de référence. En effet, ces derniers qui opèrent, le plus souvent, en bordure des voies fixent les tarifs en fonction des lieux de références (pharmacies, écoles, carrefours, feu tricolore, ...) se trouvant sur leur trajet. Ce qui nous donne une tarification par lieu de référence. Cela semble être une « tarification par distance parcourue » mais ne l'est pas en réalité sinon le tracé de la représentation ci-dessous nous aurait donné une droite. Quant aux taxis intercommunaux, la tarification est préétablie en fonction de la commune d'origine et de destination. Mieux organiser que les Gbakas, les taxis intercommunaux ont des gares dans chaque commune d'Abidjan. Ils assurent la liaison entre celles-ci avec des départs au remplissage. La tarification de ces derniers varie en fonction de la gare de départ, des heures (niveau de congestion du réseau routier), des communes desservies et de la ligne. Ainsi aux heures de pointe, le tarif varie entre **200 FCFA** et **1 000 FCFA**.

À l'intérieur des communes, les liaisons sont assurées par les taxis communément appelé Wôrô-wôrô. Dans le même schéma de fonctionnement que les Gbakas, à la seule différence que ceux-ci opèrent à l'intérieur de la commune, la tarification est fonction des lieux de référence. Elle varie, généralement, entre **100 FCFA** et **500 FCFA**.

Figure 33: Comparaison du tarif du transport artisanal et du transport institutionnel à Abidjan



Source : Rapport final SSATP UTM – Côte d'Ivoire / Septembre 2018. Selon une enquête du Ministère des Transports Ivoiriens (2016)

❖ **Enjeux de la tarification pour le transport abidjanais**

La politique tarifaire en matière de transport public est, comme pour tous les autres services urbains, un enjeu politique important. Celle-ci doit en effet concilier des objectifs potentiellement contradictoires : être suffisamment élevée pour contribuer au financement de l'exploitation des réseaux de transport urbain (voire de l'investissement), ne pas être trop coûteuse pour que le transport public reste attractif, notamment pour les populations les plus pauvres qui n'ont pas nécessairement d'autres modes de déplacement à disposition pour des longues distances.

Les conditions actuelles et projetées d'exploitation des transports publics à Abidjan imposent une intégration tarifaire des différents opérateurs, afin de rendre le transport public de masse attractif, compétitif et à la portée des plus pauvres. Aujourd'hui, il y a trois (3) opérateurs conventionnés qui exploitent le plan d'eau lagunaire et l'on pourrait assister à l'arrivée de deux (2) nouveaux opérateurs pour exploiter respectivement la ligne Nord-Sud du métro d'Abidjan et la ligne est-ouest du BRT d'Abidjan. La segmentation du réseau et l'accès au dernier kilomètre qui devrait rester dans le domaine des transporteurs artisanaux, entraînera un nombre plus important de correspondance qui induirait des coûts de déplacement beaucoup plus élevés qu'aujourd'hui, s'il n'y a pas un système maîtrisé et intégré de la tarification des transports publics à Abidjan.

Le système de tarification devrait prendre en compte :

- **le pouvoir d'achat des ménages et du coût des déplacements réalisés** avec d'autres modes (voiture individuelle, taxis, mototaxis, etc.). Dans ce marché concurrentiel, l'attractivité du réseau de transport public dépendra avant tout de la qualité du service rendu (fréquence, régularité, confort, amplitude horaire, etc.) par rapport à celle des autres modes mais également et surtout de son prix.
- **la dimension sociale** afin de favoriser l'usage du transport public par certaines catégories de population : les étudiants, les personnes âgées, etc. Dans certains pays les chômeurs ou les ménages à faible revenu sont aussi bénéficiaires de tarification basse afin d'éviter qu'ils ne soient pas mobiles.
- **la fidélisation des usagers.** À travers un système d'abonnement mensuel ou annuel, le coût unitaire du voyage devient dégressif. Toutefois, ce système peut pénaliser les personnes qui n'ont pas les moyens d'avancer l'argent en début de mois et qui vont continuer à payer ticket par ticket.
- **la distance parcourue.** Un tarif kilométrique, c'est-à-dire en fonction de la distance parcourue, permet d'avoir un niveau de recette proportionnel au coût ; un tarif plat, c'est-à-dire unique quel que soit la distance, va favoriser les déplacements les plus longs. Un tarif « zonal », c'est-à-dire où le prix évolue en fonction du nombre de zones traversées, va permettre un compromis entre les deux, mais peut créer des effets de seuil aux frontières des zones définies. Un système billettique peut également permettre de différencier les tarifs en fonction des heures de la journée afin de favoriser les déplacements hors heure de pointe.
- **l'évolution des prix du marché (l'inflation).** Il est essentiel de faire évoluer les tarifs au fil du temps selon une évolution au moins égale à l'inflation, afin de ne pas creuser un déficit

d'exploitation. Les systèmes billettiques peuvent permettre d'avoir des recettes qui s'affranchissent des seuils créés par le papier monnaie. Dans ce sens, la billettique peut également permettre de lutter contre la fraude et garantir une transparence en termes de recettes collectées par les opérateurs.

3.2.5. Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et transport

Les nouvelles technologies de l'information ne sont pas encore très répandues dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire. Elles nécessitent en effet des réseaux et des équipements de base développés, tant du côté urbain que des utilisateurs : réseau électrique robuste, réseaux internet stables, généralisation du smartphone, déploiement de la fibre optique, etc. cependant il faut noter une utilisation, mais si faible pour l'instant, des TIC dans le secteur du transport à Abidjan. À Abidjan, des bases de données importantes existent dans le domaine des transports : Enquête Ménage des Déplacements (en 2013), données statistiques des exploitants (SOTRA, STL et CITRANS) et agences (OSER et QIPUX). Toutefois, les bases de données sont centralisées au sein des agences et peu partagées. La capitalisation des données présente un enjeu sur plusieurs aspects :

- Centralisation des données d'accidentologie pour faciliter le travail de l'OSER d'observatoire et de ciblage des interventions de contrôle et de prévention ;
- Tenue à jour de l'état des réseaux d'infrastructures permettant d'orienter au mieux les interventions d'entretien ;
- Aide à l'exploitation des services de transport public et augmentation des performances par l'analyse des données d'exploitation ;
- Suivi en temps réel des données de pollution, etc.

Des initiatives existent pour promouvoir l'utilisation de TIC dans le secteur des transports, capitalisées depuis 2016 au sein de l'Association Ivoirienne pour le Développement des Systèmes de Transports Intelligent (AITI ITS).

La SOTRA, au travers de son nouveau service WI-BUS commence à faire un usage des TIC en ce sens qu'il offre des lignes du Bus climatisés avec la connexion WIFI mais surtout la nouvelle carte **MonPass**, il s'agit d'une carte magnétique qu'on peut recharger pour avoir accès aux services de la SOTRA et qui est valable juste par passage devant le détecteur. Ce mode de paiement fait gagner un temps énorme sur les lignes de bus car les chauffeurs, qui sont aussi les caissiers, se focalise plus sur la conduite que des règlements de ticket.

Les services TaxiJet et Yango, qui développent la commande de taxi privé en ligne. Cela permet de réduire les courses à vides des taxis et d'améliorer ainsi le taux de remplissage et l'efficacité des déplacements par taxis.

Le service de réservation et de paiement de titre de voyage sur les autocars (bus) interurbains, en ligne avec la plateforme « mTick » (contraction de mobile ticket). Ce service permet aux usagers de consulter en ligne les horaires de départ (évitant les files d'attente dans les gares) et de comparer les prix avant de faire leur réservation. Quant aux transporteurs, ils peuvent prévoir le volume de passagers, gérer les réservations et/ou au besoin ajuster le nombre de bus prévus.

3.2. Le transport urbain dans les villes secondaire

Mis à part le Projet d'Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires (PIDUCAS) dont la première phase concerne les villes stratégiques de Bouaké e de de San-Pédro, les financements sont assez rares pour le développement des transports dans les villes secondaires de la Côte d'Ivoire.

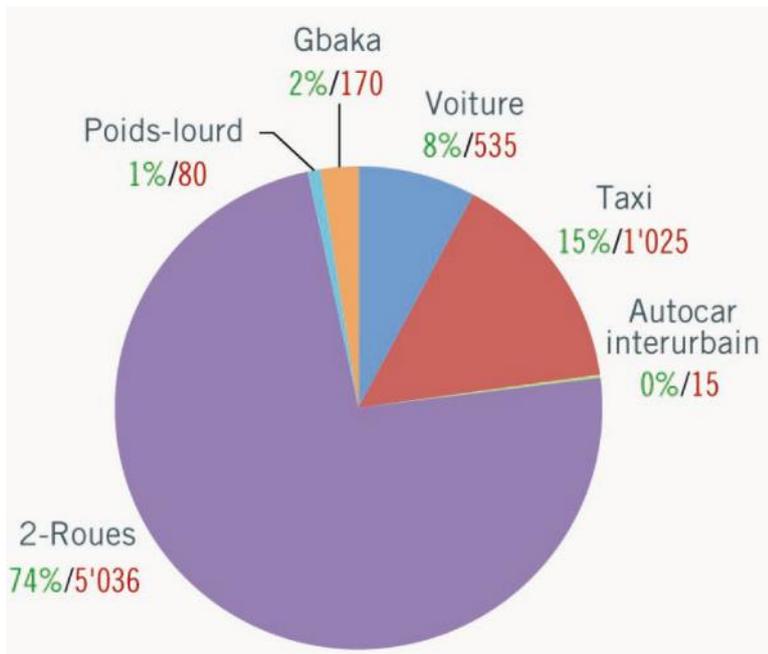
Pour la quasi-totalité de ces villes, il n'existe pas de schéma directeur des transports. Ces villes sont confrontées à manque de moyens financiers mais également de moyens humains pour mener des politiques transports en leur sein.

3.2.1. Les transports urbains à Bouaké

L'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le Ministère de Construction du Logement et de l'Urbanisme a élaboré un Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) de la ville de Bouaké. Ce SDU dont le rapport final à été rendu en 2017 a permis de réaliser l'état des lieux des transports et de proposer un du programme pluriannuel d'investissements assorti d'un mécanisme de mise en œuvre et de suivi-évaluation.

Les résultats de l'heure de pointe du matin des comptages directionnels réalisés sur le carrefour le plus chargé de la ville de Bouaké, lors des études font ressortir les éléments suivants :

Figure 34: Comptages véhicules HPM, principal carrefour de Bouaké, en 2017



- un trafic dominé à 74% par les 2 et 3 roues motorisés ;
- une prédominance des transports en commun au niveau des 4 roues et plus avec une proportion d'environ 59% pour taxis et 10% pour les gbâkâs, dans la part de trafic des 4 roues et plus.

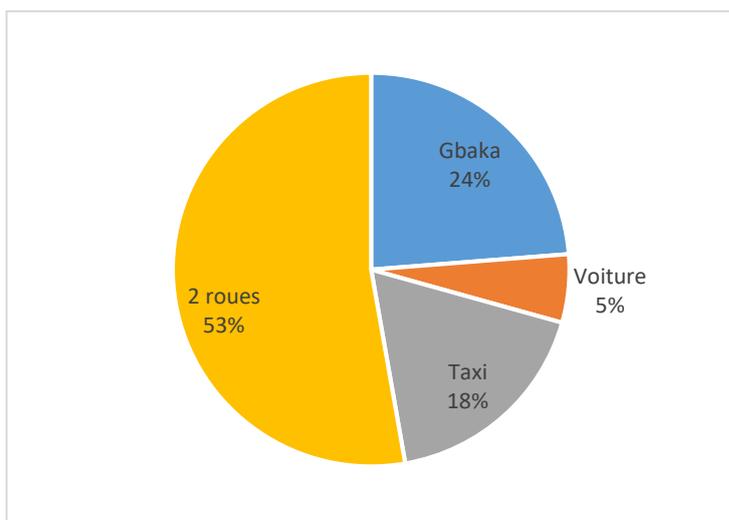
Les questions de déplacement à Bouaké sont donc assez différentes des celles d'Abidjan. Elles seront très liées à la gestion des questions des deux roues.

Source : Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké, 2017

Le développement des deux roues s'est lors de la crise de 2002 à 2010. Les véhicules deux roues sont utilisés aussi bien à titre privé que pour les transports publics. Quant aux tricycles, ils sont utilisés en général pour le transport public de marchandises et peuvent servir au transport de personnes également.

En considérant les hypothèses de taux de remplissages n'établis par SDU, à savoir : 1,5 voyageurs pour les 2 roues et voitures ; 2,5 personnes pour les taxis ; 20 personnes pour les gbâkâs et 25 personnes pour les autocars. Nous obtenons les parts modales présentés sur le graphe ci-dessous.

Figure 35: Trafic voyageurs HPM, principal carrefour de Bouaké, en 2017



les différentes parts de marché présentées ci-dessous montrent l'efficacité des gbâkâs assureraient environ 24% des placement avec 2% des véhicules en circulation.

L'inefficacité des 2 roues en termes de nombre personnes transportées avec une part qui passe de 74% en termes de nombre de véhicules à 53% en termes de voyageurs.

Source : Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké, 2017

Les images des quatre modes de transport publics de voyageurs de Bouaké sont présentées ci-dessous :



Les Gbâkâs qui représente plus de 24% de part de marché dans le transport de voyageurs et qui exploitent des minicars de 18 à 30 places.

Les Gbâkâs exploitent 9 principales lignes.

Les taxis collectifs qui sont des véhicules de 5 places exploitent tout le réseau de la ville et transportent également des marchandises comme on peut l'observer sur l'image ci-contre.



Les taxis-motos qui permettent de faire au mieux le porte à porte avec une accessibilité aux zones dont les routes sont en mauvais état de praticabilité.

Les tricyles qui sont également des motos-taxis qui transportent principalement les marchandises mais également les passagers, notamment les propriétaire et accompagnateurs des marchandises transportés.



3.2.2. Les transports urbains dans les autres villes secondaires

Dans les autres villes secondaires de la Côte d'Ivoire, les principaux modes de déplacement restent la marche suivie par les taxis collectifs. Les taxis collectifs, selon les villes possède une couleur spécifique. Comme l'on peut le voir sur les images ci-dessous, pour la ville de Daloa, Yamoussoukro et San-Pédro, ils sont respectivement de couleurs vert, orange-blanc-vert et bleu.



Dans les villes situées dans la partie nord du pays, les taxis motos sont assez développés que dans la partie sud où le phénomène même s'il existe reste plus maîtrisé.



Par contre, dans quasiment toute la Côte d'Ivoire, les taxis motos sont utilisés pour rallier les villes aux villages environnant.

3.3. Le transport interurbain de voyageurs en Côte d'Ivoire



Le transport interurbain en Côte d'Ivoire est géré par le privé. Pour l'ensemble des principales villes de la Côte d'Ivoire, il existe une compagnie de transport par autocars (bus) permettant de rallier Abidjan à ces villes. Aujourd'hui, la plupart de ses compagnies exploitent les différents trajets avec des véhicules climatisés. Au nombre des compagnie l'on peut citer : UTB, UTRAKO, STGB, etc. Les coûts des transports par autocars restent abordables.



Pour les déplacements entre les villes de l'intérieur et pour des déplacements entre Abidjan et les villes satellites, les minicars (minibus) sont les plus utilisés. Les minicars sont également utilisés pour aller dans des villes dont l'accès reste difficile à cause de l'état de la route. Ces minicars appartiennent également à des compagnies de transport privées ou des individus (moins nombreux que dans le transport urbain).

Les minicars sont utilisés pour les zones de trafic moyen.

Les véhicules de types Peugeot 504 de 9 places sont utilisés pour les déplacements sur les distances plus courtes avec un trafic relativement plus faible et pour rallier les villages les plus éloignés des villes qui disposent de voies praticables.



Dans le nord et dans les zones ayant des voies impraticables, de nouveaux modes se sont développés, des tricycles couverts comme on peut le voir ci-dessus.

L'offre de transport interurbain et rural de voyageurs est dense et variée. Cette offre est essentiellement constituée de déplacements routiers assurés par des entreprises privées et quelque fois très bien structurés.

Par ailleurs, les principales compagnies qui assurent le transport interurbain en Côte d'Ivoire opèrent également sur de lignes internationales à destination de principales capitales des pays frontaliers.

4. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN COTE D'IVOIRE

En Côte d'Ivoire, il n'existe pas un seul marché des transports de marchandises, mais des marchés avec des caractéristiques spécifiques. Le marché est donc très segmenté géographiquement et il se

subdivise en une multitude de marchés non seulement nationaux mais également internationaux. Ces marchés peuvent être regroupés en deux principaux marchés que sont :

- (i) le fret international : l'exportation de produits agricoles (café, le cacao, le coton, le bois, l'anacarde, etc.) ; l'importation de produits alimentaires, de matériaux de construction, d'engrais, d'hydrocarbures et de matériel d'équipement. L'activité terrestre de transport de fret international la plus importante concerne aussi bien les corridors entre les pays enclavés (Mali, Burkina Faso, Niger) et la Côte d'Ivoire que l'ensemble des régions de la Côte d'Ivoire vers les ports d'Abidjan et de San-Pédro,
- Et, (ii) le fret national constitué des marchés des industries (brasseries, cimenteries, moulins, industries d'égrainage de coton, industries de bois, etc.), des marchés de ramassage de produits agricoles, vivriers ou produits de commercialisation vers les usines de première transformation ou de conditionnement (coton-graine, riz paddy, arachide coques, cacao-fèves, café-cerise) et des marchés du fret inter urbain et local de distribution.

5.1. Transport ferroviaire de marchandises

Comme cela a été présenté dans la première partie de ce rapport diagnostic, le chemin de fer détient 75% du transport de marchandises sur le corridor Abidjan - Ouagadougou contre une part de 25% détenue par la route. Cette forte part se traduit au plan national par l'acheminement des biens de consommation importés ou produits localement notamment les produits vivriers des zones rurales vers les grandes villes ou des grands centres de production et ports vers les villes moyennes et les zones rurales de la Côte d'Ivoire, et au plan international par l'important transport de transit à destination du Niger et principalement du Burkina Faso.

Toutefois, il convient de rappeler que le trafic de l'ensemble des pays de l'hinterland, constitue un peu moins de 10% du trafic du port autonome d'Abidjan. Et, le trafic du Burkina Faso, constitue environ 50% de ce trafic de transit vers l'hinterland. Cela, signifie que le chemin de fer assure aujourd'hui, un peu moins de 4% du trafic de marchandises du PAA. La part de la route dans le transport de marchandises en Côte d'Ivoire est donc supérieure à 95%.

5.2. Transport Routier de marchandises

4.2.1. Les principaux chargeurs

En Côte d'Ivoire, l'on distingue trois grands groupes des chargeurs que sont :

- (i) les planteurs, agriculteurs et coopératives agricoles. Les principales productions du pays sont le café-cacao, le coton, les noix d'acajou et les produits vivriers. Les produits sont aussi bien à destination du marché local (surtout pour les produits vivriers) qu'à destination du marché international (surtout pour les produits de rente) ;
- (ii) les commerçants, les acheteurs de produits agricoles, les grossistes et les transitaires. Ces derniers sont le plus souvent considérés comme des affréteurs en transport international. Cependant, du point de vue du transport routier, il paraît plus cohérent de les considérer comme de chargeurs. Le commerce de gros et le commerce demi-gros sont à Abidjan, comme dans les villes de l'intérieur, assuré par la communauté libanaise implantée en Côte d'Ivoire et par des « dioulas » ;
- et, (iii) les industries privées et parapubliques sont en grande partie liées à la filière agro-alimentaire et aux matériaux de construction (notamment le ciment et le bois). Elles sont essentiellement implantées à Abidjan et dans des villes de l'intérieur (industrie textile à

Bouaké, complexe sucrière dans le nord du pays, transformation des grumes dans le centre-ouest, etc.).

4.2.2. La structure de la profession de transporteurs de marchandises

On peut distinguer deux principales catégories actuelles de camionneurs en Côte d'Ivoire : (i) les transporteurs possédant plus de 10 véhicules qui ont souvent une organisation intégrée avec un système de comptabilité ; (ii) les artisans-transporteurs, possédant moins de 10 véhicules, très souvent un véhicule.

Dans le cadre de cette typologie cependant, de multiples segmentations doivent être faites : aux transporteurs professionnels purs (pour lesquels le transport est la seule activité) doivent être opposés à des rentiers ne connaissant pas le secteur mais ayant acheté des véhicules (agriculteurs, des industriels, des fonctionnaires) car attirés par la perspective de gains rapides et à commerçants-transporteurs qui sont d'ailleurs d'abord commerçant.

De manière générale, l'industrie du camionnage en Côte d'Ivoire est caractérisée actuellement par une prédominance d'artisans transporteurs. La structure de la profession est donc fortement atomisée. De fait, il n'y a que 3% de grandes sociétés de transport exploitant plus de 10 véhicules. Le nombre de transporteurs détenant moins de 10 camions s'élève ainsi à 97 % pour les transporteurs publics et à 65 % pour les transporteurs privés. En 2010, les 10 375 entreprises de transport de marchandises dénombrées sont composées de 9 683 artisans (93%) et 692 d'entreprises & sociétés de transports (7%). Cette exploitation n'intéresse que les transporteurs inscrits au registre de transport ; mais pas le nombre réel de transporteurs n'est pas actuellement connu.

En 2010, le nombre de transporteurs assurant le transport interurbain de marchandises, s'élève à 31 110 dont 33% pour le transport public et 67% pour le transport pour compte propre. Cette situation contraste avec les années 70 et 80, où en Côte d'Ivoire, le transport public était supérieur au transport pour compte propre.

Le développement du transport routier de marchandises pour compte propre au dépend du transport routier public de marchandises reflète la perte de confiance des chargeurs envers le système de transport publics (disponibilité et fiabilité). Le problème du compte propre doit toujours être perçu dans sa double dimension : - en tant que facteur de surcoût du camionnage, en particulier lorsque les flottes de véhicules de compte propre se trouvent sous utilisées (par exemple pour des raisons liées à des activités exclusivement saisonnières). - En tant que révélateur d'un surcoût consenti par l'entreprise qui dispose de sa propre flotte afin de ne pas être dépendante des aléas du transport public.

La poursuite de cette tendance au développement du transport privé met en péril le développement du transport de marchandises pour compte d'autrui.

Au terme d'un Protocole d'Accord de Coopération en matière de transport et de transit signé le 13 janvier 1979, le gouvernement de la République de Côte d'Ivoire a accepté l'implantation d'un organisme public malien au sein du Port de Côte d'Ivoire dénommé Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (E.M.A.CI). Les EMACI relèvent techniquement de la Direction Nationale des transports du Mali et administrativement de l'Ambassade du Mali en Côte d'Ivoire.

Le CBC a été créé en 1978 avec le statut d'établissement public à caractère spécifique (structure Etatique)¹⁰. En 1998, le CBC est passé de ce statut à celui d'établissement public à caractère professionnel¹¹, avec une représentation majoritaire du secteur privé dans les organes dirigeants (Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale). L'objet principal du CBC est de veiller à un

approvisionnement régulier du Burkina dans les meilleures conditions de coût, de célérité et de sécurité par l'assistance aux chargeurs et la coordination de chaîne de transport¹². Le CBC assure le suivi du trafic en provenance et à destination du Burkina Faso ; informe les chargeurs sur la situation de leurs marchandises et le programme prévisionnel des navires ; organise et coordonne l'évacuation des marchandises.

En matière de gestion de fret international, les EMACI et le CBC sont chargés de faire respecter les quotas de répartition suivants au niveau du port d'Abidjan. Pour les marchandises transitant par le port :

- 2/3 du tonnage pour les camions maliens ou burkinabé ;
- 1/3 du tonnage pour les camions ivoiriens.

Cette clef de répartition n'est applicable que lorsque le tonnage excède 1 000 tonnes.

Pour le trafic régional (achats des produits fabriqués en Côte d'Ivoire) la clef de répartition :

- 50% pour le Mali ou le Burkina ;
- 50% pour la Côte d'Ivoire.

Le transport des hydrocarbures est exclusivement réservé aux transporteurs des pays de l'Hinterland.

4.2.3. Les impacts de l'organisation du secteur sur les coûts et la rentabilité du secteur

La productivité faible des véhicules s'explique par les niveaux faibles autant des kilométrages annuels réalisés que des taux de chargement. Quel que soit le pays, un faible volume d'activité de transport (ou si l'on préfère un surdimensionnement relatif du parc) et faible niveau du taux de chargement se traduisent inévitablement par une hausse des coûts du transport routier en raison des coûts fixes à imputer sur des kilométrages plus faibles, alors que les prix tendent à baisser en raison de la concurrence exacerbée. Les deux impacts de cette situation sont actuellement l'absence de renouvellement de matériel et l'extension des pratiques de surcharge.

Le nombre beaucoup trop important d'acteurs dans le secteur induit des charges importantes pour les transporteurs (payées aux syndicats ou aux cockers). Le coût d'accès au fret par l'intermédiaire des cockers, représentant environ 5% du prix de transport pour les liaisons internationales, serait probablement réduit avec une structure plus formelle de gestion de fret. Le recours aux cockers a donc tendance à accroître les coûts de transport et à tirer par ailleurs les prix vers le bas.

Les quotas de répartition entre la Côte d'Ivoire et les pays de l'hinterland couplé au principe du tour de rôle constituent des freins à la liberté d'accès au fret. En fait, la surcapacité actuelle de l'offre de transport entraîne avec ces systèmes un allongement des délais d'attente pour les transports et des délais de rotation longs avec les conséquences sur les coûts du transport et la rentabilité du secteur (immobilisation du camion).

Tableau 6: Coûts d'exploitation des tracteurs semi-remorques dans des pays côtiers de la sous-région

	Transporteur béninois*	Transporteur nigérien *	Transporteur togolais*	Transporteur ivoirien**
Année de calcul	2007	2007	2007	2010
Type de véhicule	Tracteur + SR	Tracteur + SR	Tracteur + SR	Tracteur + SR
Coûts fixes	86,26	149,81	58,83	53,78
coûts variables	385,09	470,67	419,01	653,7
Frais généraux	47,13	62,05	47,78	35,37
coût total	518,48	682,53	525,62	742,85

Sources : * : « Analyse des facteurs de coûts et prix de transport en Afrique de l'Ouest : cas du Niger », Rapport SITRASS, septembre 2007

Source : ** « Etude de l'amélioration de l'organisation des transports routiers de marchandises en Côte d'Ivoire », novembre 2010

5. ENVIRONNEMENT ET QUALITE DE VIE LIES A LA MOBILITE EN COTE D'IVOIRE

1.1. La problématique de l'environnement et la qualité de vie dans les transports



La problématique de l'environnement a tendance à être occultée par la problématique des contraintes à la mobilité, ne serait-ce que parce que les externalités sont différées dans le temps (la perte de temps est immédiate, mais l'effet sur la santé sera observé dans plusieurs années). Il est toutefois démontré que la pollution présente un réel enjeu de santé publique d'une part et de menace de la planète d'autre part. La Côte d'Ivoire présente ce paradoxe, comme la plupart des pays africains, d'un taux faible de motorisation, mais de phénomènes de pollution très élevés dans les villes, en raison :

- À Abidjan : d'importants phénomènes de congestion et de véhicules vieillissants ;

- Dans les villes secondaires : de véhicules vieillissants et du développement des véhicules à deux ou trois roues motorisées ;
- En zone rurale : du mauvais état des routes et de leurs impraticabilités en saison des pluies et du développement des véhicules à deux ou trois roues motorisées, comme dans les villes secondaires.

En lien avec la forte évolution de la motorisation (+ 10% par an sur les dernières années), l'enjeu de maîtrise de la pollution, qui passe en premier lieu par le renouvellement du parc de véhicules puis par l'amélioration des conditions de praticabilité des routes, doit être mis sur le devant de la scène.

La qualité des produits pétroliers est également un levier important de maîtrise de la pollution liée au système. La Côte d'Ivoire a notamment signé un accord international pour restreindre l'importation de produits pétroliers à forts taux de soufre.

1.2. Les initiatives pour la réduction des émissions dans les transports

Plusieurs initiatives sont portées vers l'utilisation de véhicules « propres » électriques ou au gaz. La SOTRA démarrer l'achat et la mise en circulation de bus roulant au gaz naturel et cette démarche constitue une opportunité pour la reconversion des autres véhicules. Le projet de BRT est-ouest d'Abidjan, financé par la Banque Mondiale, prévoit l'utilisation de bus électriques. Le projet de BRT pourrait bénéficier du retour d'expérience sur la mise en service de bus Bolloré au sein de l'université Félix Houphouët-Boigny à Cocody depuis 2013, même s'il s'agit de bus de moindre capacité et qui parcourt des distances beaucoup plus faibles que ceux projetés pour le BRT.

Le projet de renouvellement des véhicules piloté par le FDTR depuis 2010 et la mesure de limitation de l'âge des véhicules importé ainsi que la limitation des durées d'exploitation des véhicules dédiés au transport de marchandises comme de personnes, constituent également une réponse importante à la réduction des émissions. Toutefois, les objectifs ambitieux du renouvellement de 50'000 véhicules en 5 ans (horizon 2020) sont compromis par le manque de moyens financiers dédiés de la structure ainsi que par les coûts encore élevés d'importation des véhicules.

Face à l'élan mondial en matière d'initiatives de taxation carbone et soucieuse d'apporter des solutions alternatives aux promoteurs de projets propres locaux, l'Autorité Nationale du Mécanisme pour un Développement Propre (ANMDP) a initié un certain nombre d'activités. En outre, celles-ci sont clairement mentionnées au niveau des outils à utiliser par la Côte d'Ivoire pour respecter ses engagements vis-à-vis du climat. (Rapport NDCs (Contributions Nationales Prévue)).

Les activités menées par ANMDP, à ce jour :

- réflexion sur l'opportunité de la mise en œuvre d'un marché carbone y compris l'instauration d'une taxe carbone en Côte d'Ivoire menée à travers un atelier organisé en **novembre 2015** ;
- adhésion de la Côte d'Ivoire à la Coalition du Leadership sur le Prix du Carbone (CPLC), à Washington le **15 Avril 2016**. Cette adhésion a ouvert officiellement la voie à suivre pour la mise en place d'une taxe en Côte d'Ivoire. Pour rappel, la CPLC est une initiative de la Banque Mondiale, officiellement lancée à la COP21 en Décembre 2015. Elle regroupe plus de 70 partenaires du secteur privé, 25 partenaires stratégiques, et plus de vingt gouvernements à ce jour ;

- conduite d'une étude de faisabilité en vue de l'instauration d'un prix du carbone ou taxe carbone en Côte d'Ivoire de **septembre 2016 à Octobre 2016** avec l'organisation d'un atelier de validation de cette étude de faisabilité les **13 &14 décembre 2016** ;
- adhésion de la Côte d'Ivoire au Partenariat de préparation (PMR) au Marché Carbone avec l'appui de la Banque Mondiale lors de l'Assemblée du PMR à Tokyo en Octobre 2017 ;
- accord de financement des activités du PMR en Côte d'Ivoire en **Avril 2018**
- lancement officiel des activités PMR en Côte d'Ivoire en **Octobre 2018** ;
- lancement des études approfondies sur la taxe carbone depuis **début 2019**

L'ensemble de ces initiatives en faveur de la réduction de la pollution doivent être poursuivies et renforcées pour limiter l'impact du secteur des transports sur l'environnement. Fin 2019, l'on devrait aboutir au début d'un marché carbone en Côte d'Ivoire avec une taxation un peu plus importante des produits pétroliers. L'on devrait également assister au développement des véhicules à gaz et à traction électrique au moins pour les transports en commun.

1.3. Sécurité routière

La sécurité routière est également un enjeu très fort en Côte d'Ivoire, même si les chiffres nationaux ne l'attestent pas nécessairement. En effet, la mortalité liée aux accidents de la route n'est pas connue car seules les personnes décédées sur place ou à l'hôpital dans les jours suivants sont référencées.

Il existe une réelle vulnérabilité des piétons et des deux-roues motorisés qui constituent les principales victimes de la route. La vétusté et la surcharge des véhicules, l'état d'usure des routes et l'incivisme contribuent à l'alourdissement du bilan.

Dans les villes secondaires, le développement non-maîtrisé des véhicules à deux ou trois roues motorisées, pour du transport de personnes comme de marchandises, pose également des problèmes de sécurité (faible taux du port du casque ou de chasubles, vétusté des véhicules, incivisme des conducteurs, etc.) auquel les relais locaux de l'OSER devront faire face.

Les externalités réelles de l'insécurité routière font l'objet d'une prise de conscience croissante des autorités malgré leur manque de visibilité.



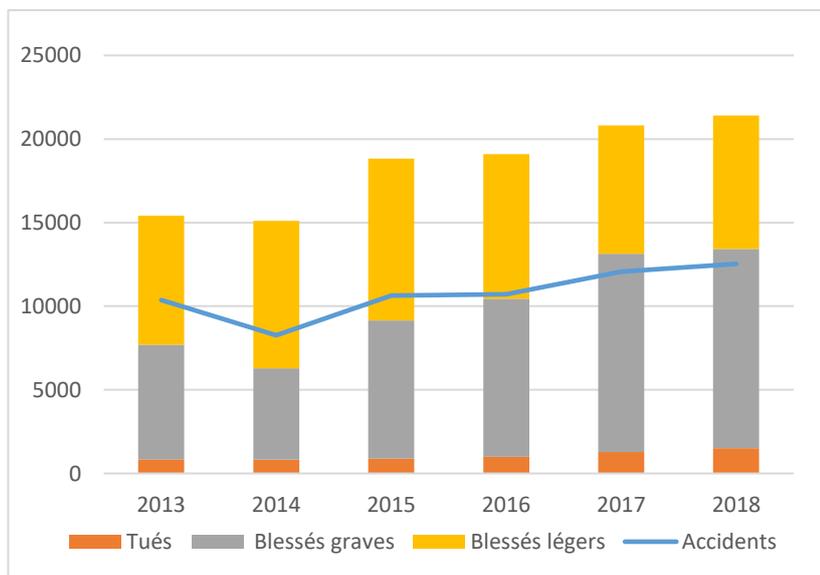
L'OSER assure depuis 1978 la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière. Elle s'assure notamment de la formation et du recyclage des professionnels et contrôle le respect de la réglementation en partenariat avec les forces de l'ordre.

Des unités de constat express sont mises en place et une prise en charge rapide des véhicules accidentés permet de limiter les risques de suraccident. Toutefois, un récent audit de l'OSER a mis en évidence l'insuffisance des moyens alloués à l'agence pour assurer l'ensemble de ses

fonctions. La sensibilisation du grand public reste à l'initiative d'ONG et les opérations de contrôle restent ponctuelles et peu dissuasives.

L'OSER devrait progressivement se renforcer à Abidjan comme dans les villes secondaires. Elle prévoit l'implantation de radars routiers permanents dont les recettes devraient permettre, outre leur caractère incitatif de maîtrise de vitesse, de financer d'autres actions en faveur de la sécurité routière.

Figure 36: Evolution des accidents entre 2013 et 2018

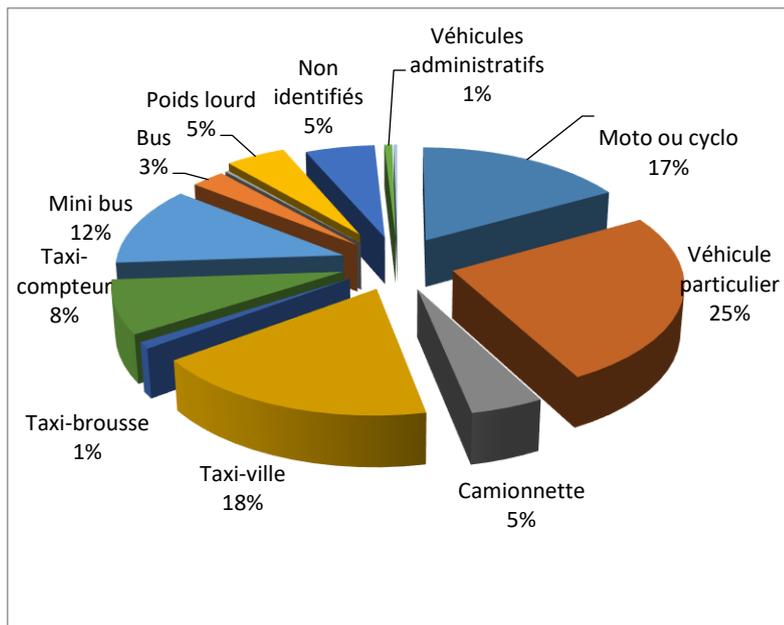


Le programme de renouvellement des véhicules, et notamment des poids lourds, devrait contribuer à la réduction de l'insécurité routière.

Sur la période 2013 à 2018, l'on a assisté à une croissance moyenne d'environ 3,87% par an du nombre d'accidents sur le réseau routier ivoirien. La gravité des accidents est de plus en plus importante avec une croissance de 12,32% et 11,66% respectivement du nombre de tués et de blessés graves des accidents de la route.

Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

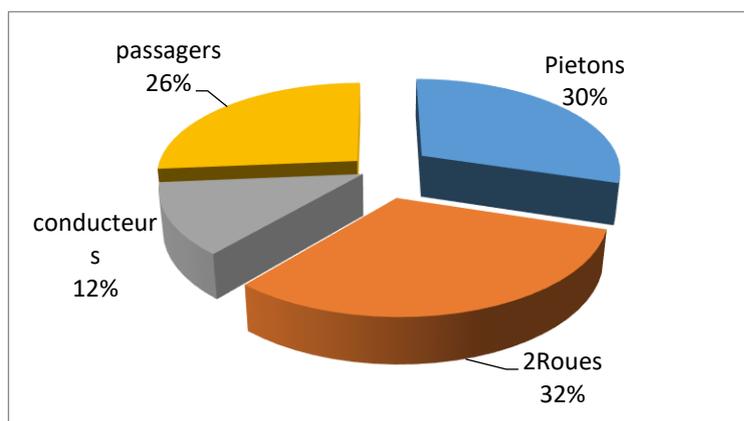
Figure 37: Nombre d'accidents par type de véhicule, en 2018



Les statistiques de l'année 2018, du nombre d'accidents par type de véhicules et par type de victimes (tués, blessés graves et blessés légers) sur le plan national, montrent que les véhicules particuliers sont impliqués dans le plus grand nombre d'accidents avec le plus grand nombre de victimes (tués, blessés graves et blessés légers). Suivent les taxis-ville en termes de nombre d'accident, les motocyclettes en termes de nombre de victimes tués, puis les mini-bus (gbâkâs et minicars intercommunaux) en termes de nombre de blessés graves et nombre de victimes totales.

Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

Figure 38: Répartition par type d'utilisateurs des tués de la route en 2018



Les tués dans les accidents de la circulation routière en Côte d'Ivoire sont à 62% des piétons et des usagers des deux roues.

Parmi les personnes tuées, Les passagers représentent 26% et les conducteurs 12%.

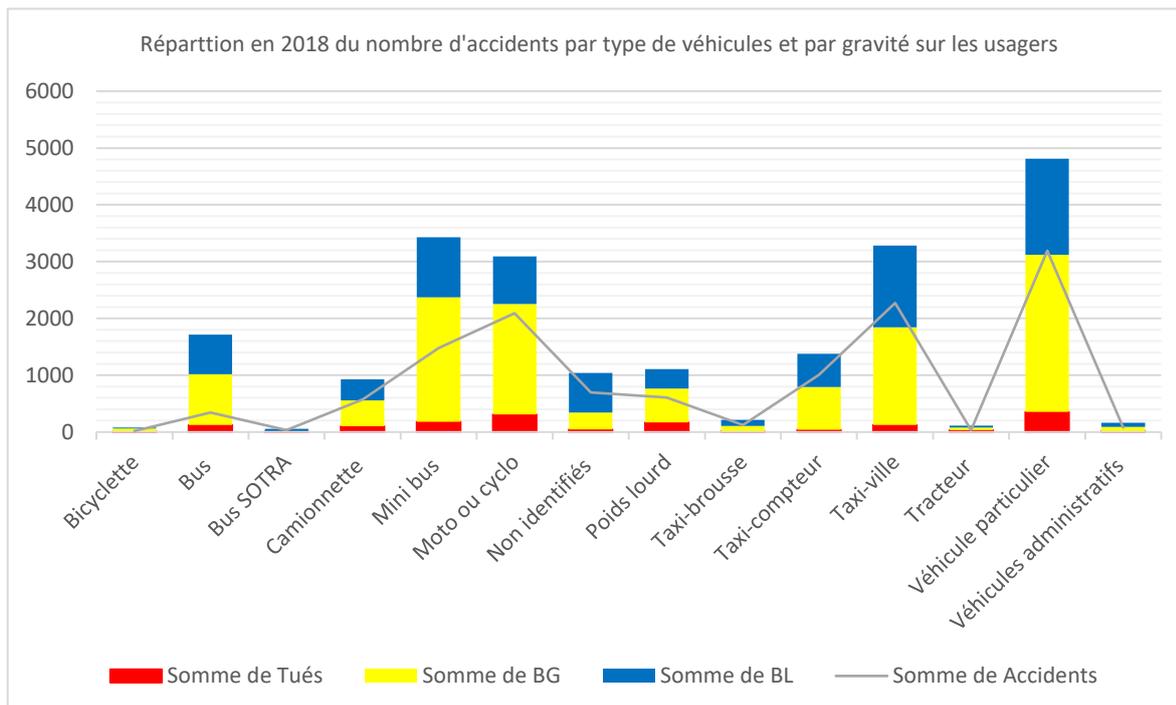
Ces statistiques montrent.

Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

Le graphique ci-dessous, montre la répartition par type de véhicule, en 2018 du nombre d'accident, du nombre de tués, du nombre de blessés graves (BG) et du nombre de blessés légers (BL).

Cette évolution permet d'apprécier les véhicules les plus impliqués dans les accidents de la circulation. Et ces données montrent que les véhicules particuliers, les motocycles, les minibus (minicars interurbains et gbâkâs) ainsi que les taxis-ville sont respectivement les plus dangereux en termes de sécurité routière avec une croissance de plus en plus importante de la part des véhicules de deux et trois roues motorisés.

Figure 39: Répartition du nombre d'accidents par types de véhicules et par gravité, en 2018



Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

Le réseau de transport en commun intercommunaux est également confronté à de multiples accidents qui porte un cout énorme à la société pouvant jusqu'à la perte en vie humaine. Le tableau ci-dessous donne les accidents et le taux d'implication des sous modes du système, pour la ville d'Abidjan.

Tableau 7: Les accidents sur le réseau abidjanais des transports en commun par mode de transport en commun

VEHICULES	ANNEES			TOTAL	Taux d'implication Au sein de TC
	2016	2017	2018		
wôrô-wôrôs	2102	1721	2273	8147	79%
Minibus	1087	1521	1479	4973	48%
Bus SOTRA	78	25	36	247	2%
Nombre d'Accident des transports en commun	3 267	3 267	3 788	10 322	100%
Nombre d'Accidents à Abidjan	6 378	6 245	6 478	19 101	
Taux d'implication des transports commun (%)	51%	52%	58%	54%	

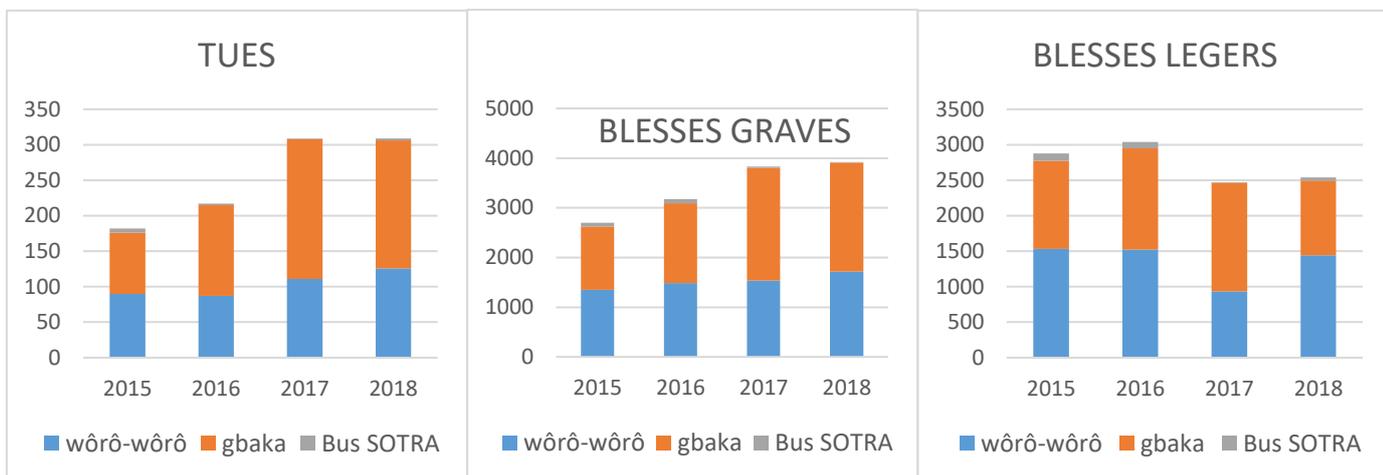
Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

On constate une croissance du nombre d'accidents sur la période 2015-2016, avec une stagnation entre la période de 2016 à 2017. Les transports en commun intercommunaux sont impliqués à hauteur de 29,25% dans les accidents sur le réseau routier.

Les wôrô-wôrôs constituent le mode de transports ayant le nombre d'accidents le plus élevé avec 61% d'accidents, soit moins du double des minibus « gbâkâs » qui ont un taux de 37%. Ceci s'explique en grande partie par l'indiscipline et l'incivisme des chauffeurs.

Les Bus SOTRA restent de loin les moins risqués. Ils ne sont impliqués que dans 2% des accidents de 2015 à 2018.

Figure 40: Répartition des victimes des accidents des transports en commun à Abidjan



Source : Consultant sur la base des données de l'OSER

Les Bus SOTRA affectent le moins de victimes comme l'illustre la figure ci-dessus : Répartition des victimes des accidents de la circulation selon le mode de transport en commun interurbain. Ce sont les wôrô-wôrôs² et les minibus « gbâkâs » qui font le plus de victimes.

² Wôrô-wôrô : appellation des taxis communaux et intercommunaux à Abidjan.

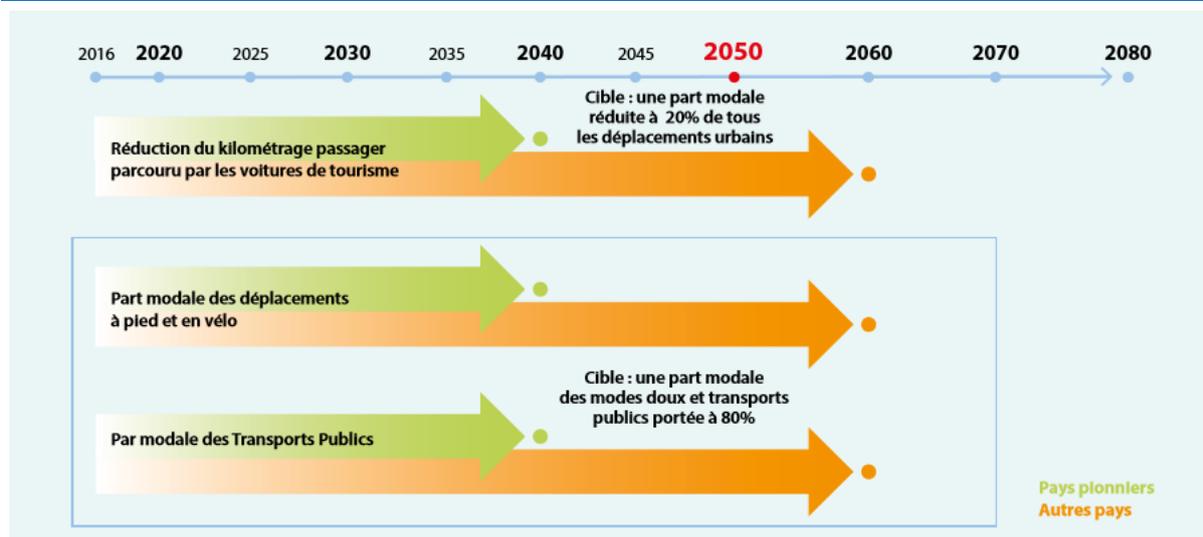
CHAPITRE 4 : AXES DE TRAVAIL DE LA FEUILLE DE ROUTE DE LA MOBILITE DURABLE EN COTE D'IVOIRE

Nous présentons succinctement les différents axes de la feuille de route ivoirienne, en rappelant les objectifs de la feuille de Route Mondiale et les actions déjà menées en Côte d'Ivoire, relativement à ces objectifs.

Pour rappel, la Côte d'Ivoire, s'est engagée lors de la COP 21 à réduire ses émissions liées aux transports à travers une meilleure qualité des énergies et le passage aux véhicules moyens polluants (à Gaz naturel, biocarburant et électricité).

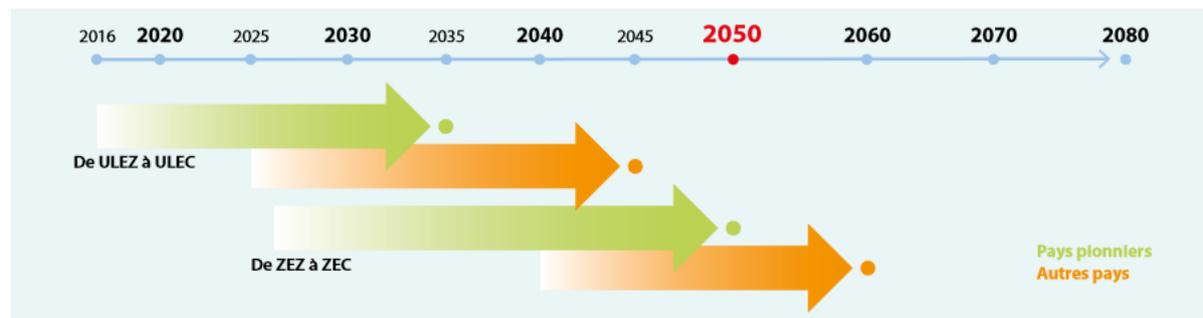
1. TRANSFORMATION URBAINE SYNERGETIQUE ET NUMERIQUE

1.1. Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Les deux premiers objectifs sont :

- la réduction des trajets individuels motorisés de 20 % par rapport à 2016. Il s'agira de réduire les Véhicules*Kilomètres de 20% ;
- l'augmentation de la part modales des modes doux (déplacements à pied et en vélo) et en transport en commun, portée à 80 % du total des déplacements. Il s'agira d'avoir ou de maintenir la part modale à 80%.



L'introduction de Villes à Faible ou Zéro Émission (LEC ou ULEC) suivra en principe le déploiement initial des Zones à Faibles ou Zéro Émissions (LEZ ou ULEZ) dont l'objectif est à la fois une amélioration de la qualité de l'air, mais aussi la réduction de la congestion, surtout en centre-ville. L'objectif étant d'avoir des Villes à Zéro émission à l'horizon 2050.

1.2. Etat des lieux et actions à mener

Deux principaux objectifs sont dégagés de l'axe 1 ; il s'agit :

- du transfert modal et de la réduction des véhicules*Kilomètres par véhicules individuels ;
- de la création de cité à zéro émission.

1.2.1. Transfert modal

Les objectifs liés aux parts modales, comme nous l'avons déjà présenté, mis à part Abidjan où les véhicules particuliers sont plus importants dans la circulation, à Bouaké et dans la plupart des principales villes secondaires, les taxis collectifs et/ou les 2 et 3 roues sont les plus importants. La question du transfert modale semble donc beaucoup plus pertinente pour Abidjan. Bien qu'il y a lieu de maîtriser les évolutions futures dans les villes secondaires.

En ce qui concerne la réduction des trajets individuels (Véhicules*Km) de 20%, les prévisions du modèle multimodal du Grand Abidjan, montre que les véhicules*Km devraient croître de 117% entre 2013 et 2030 soit une croissance moyenne annuelle de 4,7%.

En ce qui concerne le transfert modal, selon le SDUGA, les déplacements privés représentent environ 22% de l'ensemble des déplacements aujourd'hui et cette part devraient continuer à croître les années à venir, comme on peut le voir ci-dessous.

Unité : millions de déplacements /jour

Année	2013	2020	2025	2030
Marche	5,6 (40%)	6,6 (38%)	7,3 (37%)	8,0 (35%)
Transport Public	5,6 (40%)	6,9 (40%)	8,4 (42%)	9,8 (42%)
Véhicule Privé	2,7 (19%)	3,7 (22%)	4,3 (21%)	5,3 (23%)
Total	13,8 (100%)	17,3 (100%)	20,0 (100%)	23,1 (100%)

Il y a donc lieu de définir une stratégie nationale pour la maîtrise de l'évolution des déplacements motorisés individuels, surtout à Abidjan.

Le développement seul des modes de transport de masse ne pourrait pas suffire à maîtriser la croissance des déplacements motorisés individuels à Abidjan, il y donc nécessité d'y adjoindre des mesures d'accompagnement telles que les sensibilisations à l'utilisation de transport de masse, les taxations et d'autres mesures à explorer.

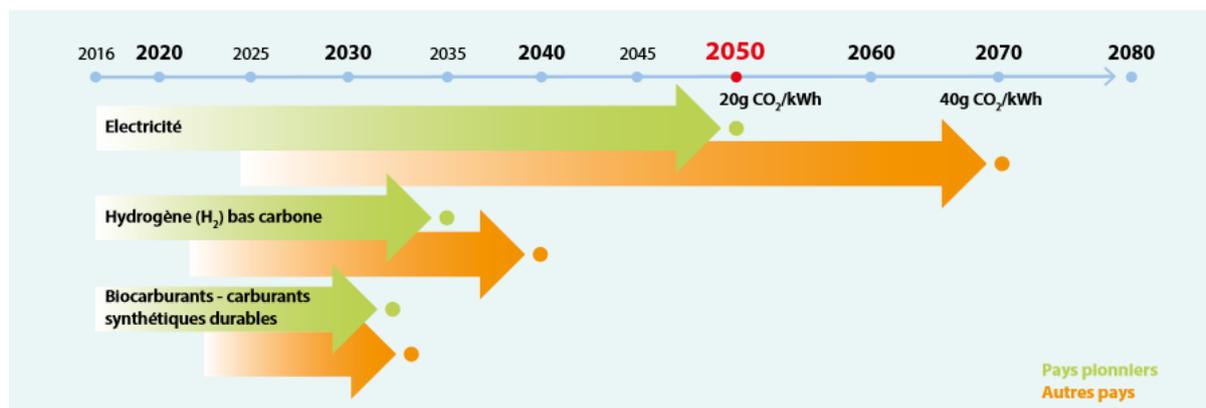
1.2.2. Cité à zéro émission

La création de cité à zéro émission concerne toutes les agglomérations de la Côte d'Ivoire. Des initiatives sont en cours au niveau national avec le projet de déploiement de véhicules électriques en Côte d'Ivoire. Ce projet porté par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable à l'appui et la forte participation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire. Un prototype de véhicule électrique a été monté.

En ce qui concerne les initiatives dans les différentes communes ont des initiatives de création de zone verte notamment la commune de Marcory qui envisage développer un écoquartier.

2. ENERGIE BAS CARBONE

2.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Selon l'Agence internationale de l'énergie, la production d'énergie bas carbone (~20g CO₂/kWh) est possible d'ici 2050 dans les pays de l'OCDE. Les économies en développement y parviendront sans doute plus tard (~2070), mais certaines sont déjà en train d'évoluer rapidement du fait de la baisse du coût des renouvelables.

L'hydrogène pourrait prendre une part plus importante à moyen terme dans le secteur du Transport et de la mobilité électrique. Pour être pertinent du point de vue écologique et financièrement durable, l'hydrogène doit être produit à partir de sources renouvelables et mis à disposition de préférence localement.

L'utilisation d'agro-carburants pour les voitures de tourisme ou les transports en commun de masse devrait rester limitée à des marchés niches, sur la base de carburants véritablement durables sur tout le cycle de vie (exemple du Brésil, qui produit des agrocarburants à partir de déchets de canne à sucre).

2.2 Etat des lieux et actions à mener

Il est annoté que le gaz naturel et butane sont utilisés dans les transports en commun respectivement par la Sotra et par les taxis-villes surtout à Yamoussoukro.

Aujourd'hui, les différentes émissions par type de carburant consommés en Côte d'Ivoire, pour les transports sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

En ce qui concerne l'électricité produite en Côte d'Ivoire, la production actuelle émet 501 g CO₂/KWh (139 222 Kg CO₂/TJ) avec une part de 86,04% de thermique et de 13,96% d'hydraulique en 2017.

En ce qui concerne l'hydrogène et les biocarburants, il n'existe pas encore de production locale de ces sources d'énergie. D'où la nécessité de les développer en s'assurant de leur efficacité énergétique aussi bien dans leur utilisation que dans leur production.

Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire
Rapport Diagnostic

Tableau 8: Les Valeurs d'émission par type de carburant

Produits taxés	Emissions (tCO2e)
1. Par litre	
Super carburant	2,42. 10 ⁻³
Essence auto	2,42. 10 ⁻³
Gasoil	2,66. 10 ⁻³
Pétrole lampant	2,66. 10 ⁻³
Carburateur	2,66. 10 ⁻³
Essence pour aérodrome	2,42. 10 ⁻³
Huiles minérales	2,66. 10 ⁻³
2. Par kilogramme	
Distillate Diesel-Oil (DDO)	3,15. 10 ⁻³
Distillate Diesel-Oil exonéré (DDO ad)	3,15. 10 ⁻³
Fuel-oil domestique	3,15. 10 ⁻³
Fuel-oil léger	3,05. 10 ⁻³
Fuel-oil lourd (FO 180)	3,12. 10 ⁻³
Graisses consistantes	3,12. 10 ⁻³

En termes de perspectives d'évolution définies lors de l'atelier des 18 et 19 juillet 2019, dans le cadre de l'élaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, une réduction de 50% des de la part des énergies fossiles à l'horizon 2050 parait raisonnable.

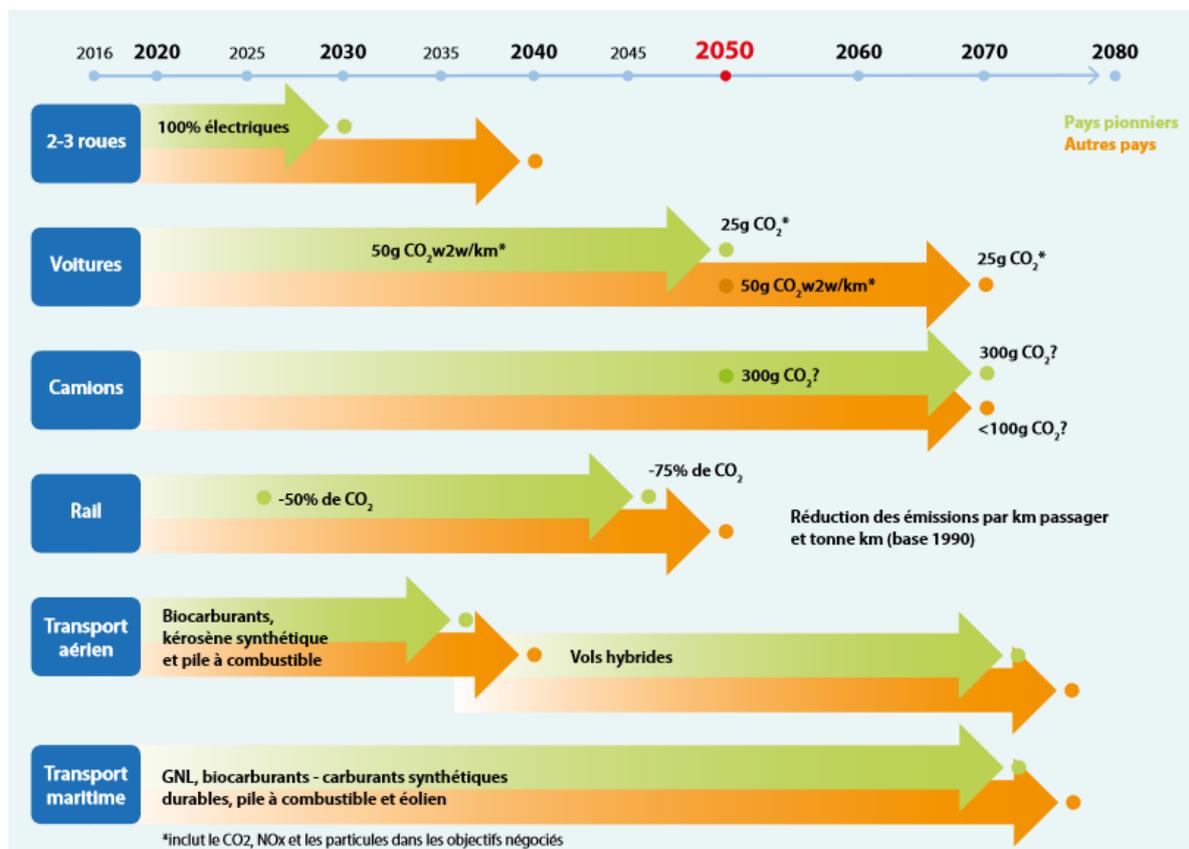
Tableau 9: Les Valeurs cible pour la Côte d'Ivoire à l'horizon 2030

Horizon	2019	2030	2050
Electrique	0%	10%	30%
Hydrogène	0%	0%	5%
Bio	0%	5%	15%
Fossile	100%	85%	50%

Source : Atelier des 18 et 19 juillet 2019, Feuille de Route Mobilité Durable

3. OPTIMISATION DE L'EFFICACITE DES MODES ET SYSTEMES

3.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Les objectifs pour l'optimisation de l'efficacité des modes et système de transport sont :

- la transformation du parc motorisé des 2 et 3 roues en véhicules électriques en 2040 ;
- l'atteinte d'une émission de 50 g CO₂/km. Pour que l'ensemble du parc automobile atteigne 50 g CO₂/km WTW pour 2050, il faudra un déploiement à grande échelle des hybrides rechargeables, et de préférence des véhicules tout électriques ;
- le passage d'une émission de 850 (?)g CO₂/km actuellement à 300 g CO₂/km en 2070 ;
- la réduction des émission de 75% les émissions de CO₂ par rapport à 1990 ;
- le démarrage de vols hybrides en 2050 ;
- l'utilisation d'énergie propre alternatives à l'Energie faucille, dans le transport maritime.

3.2 Etat des lieux et actions à mener

L'une des principales transformations à mener est le passage à un parc de 2 ou 3 roues électriques. Vu la part de plus en plus importante du trafic de 2 et 3 roues motorisés, une stratégie de transformation est nécessaire avec éventuellement des fabrications nationales. Ce projet pourrait être déployé dans une phase expérimentale à Bouaké.

Ces objectifs ne semblent pas s'intéresser aux transports en commun qui sont réputés utiliser des énergies non polluantes dans les pays en développement ou développés, en Côte d'Ivoire avec un secteur fortement dominé par le transport artisanal, il conviendrait d'avoir des objectifs d'efficacité énergétiques liés à ces modes. L'on devrait analyser la possibilité d'exploiter des gbâkâs et wôrô-wôrôs

électriques ou à gaz par exemple. Il convient de noter que la SOTRA a entamé sa transition avec l'utilisation des bus à gaz naturel.

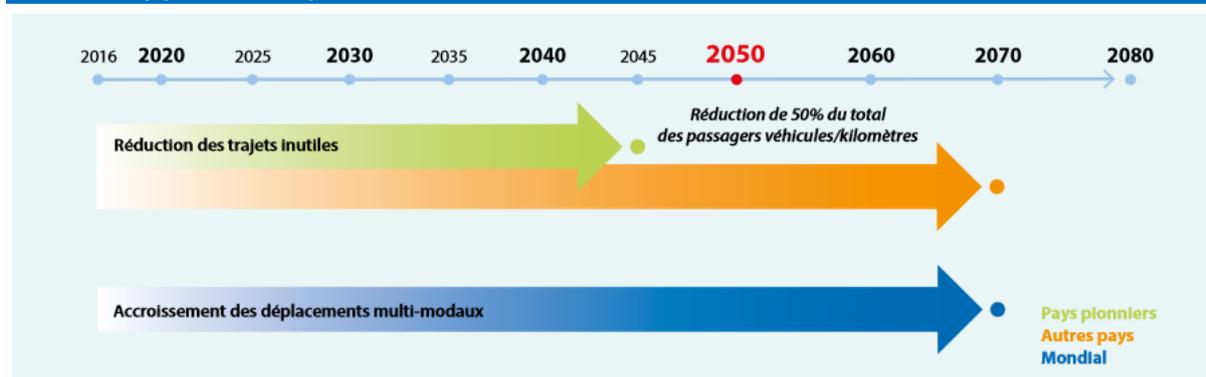
En ce qui concerne les autres objectifs, le contexte national de limitation de l'âge d'importation des véhicules et de limitation du temps d'exploitation des véhicules dédiés aux transport en commun permettrait de suivre assez facilement les évolutions du marché. Il faudrait également être attentif aux futurs constructeurs automobiles qui voudraient s'installer en Côte d'Ivoire, de sorte qu'ils respectent les normes techniques nécessaires pour avoir des véhicules à faible émission.

Le déploiement prévu de véhicules électriques permettra d'avoir l'efficacité modale souhaitée.

Enfin, un accent sur la production locale d'énergie renouvelable et de biocarburant est nécessaire pour assurer la faisabilité du déploiement des véhicules électriques et à consommation de biocarburant.

4. REDUCTION DES DEPLACEMENTS NON NECESSAIRES

4.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Cet axe semble rejoindre en partie le premier sur la question du transfert modal. Seulement, ici l'on voudrait aller plus loin en regardant les moyens d'éviter certains déplacements de sorte à avoir :

- une réduction de 50% des kilomètres parcourus par les véhicules de tourisme à l'horizon 2070, ce qui signifie qu'il faudrait une réduction d'environ 30% à l'horizon 2050 ;
- et, un accroissement des déplacements multimodaux.

4.2 Etat des lieux et actions à mener

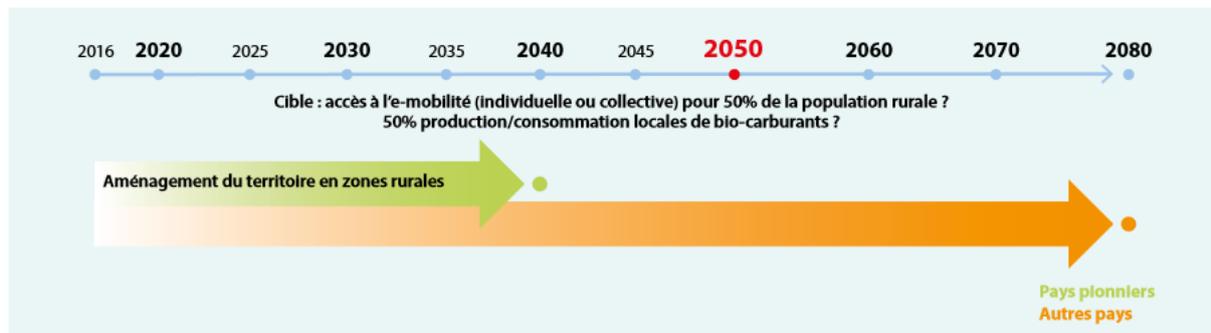
Cet axe ouvre la réflexion sur la question de la maîtrise de la demande globale de mobilité. Combinés à des mesures relatives à l'aménagement du territoire, à l'alliance de l'autopartage, du covoiturage, et de l'essor des véhicules autonomes et connectés, ainsi qu'au télétravail, etc, tous ces nouveaux usages/technologies pourraient réduire substantiellement le kilométrage parcouru par les véhicules.

Il convient de rappeler que le Ministère des Transports a démarré le déploiement des Système intelligent de transports (ITS) afin de réguler la circulation et d'aider les usagers.

La réflexion devrait permettre d'identifier les mesures à proposer en matière d'urbanisme (sur la construction des cités, des centre commerciaux, etc.), du travail à distance et de la prise en compte de l'usage et du déploiement de vélos pour le premier et dernier kilomètre pour les usagers des Transports publics.

5. SOLUTIONS ADAPTEES AU MONDE RURAL ET AUX VILLES SECONDAIRES

5.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



La feuille de route propose un objectif en milieu rural, en Côte d'Ivoire cet objectif pourrait être prise en compte dans plusieurs villes secondaires.

L'objectif ici est l'accès à l'e-mobilité pour plus de 50% de la population et une production locale de biocarburant.

5.2 Etat des lieux et actions à mener

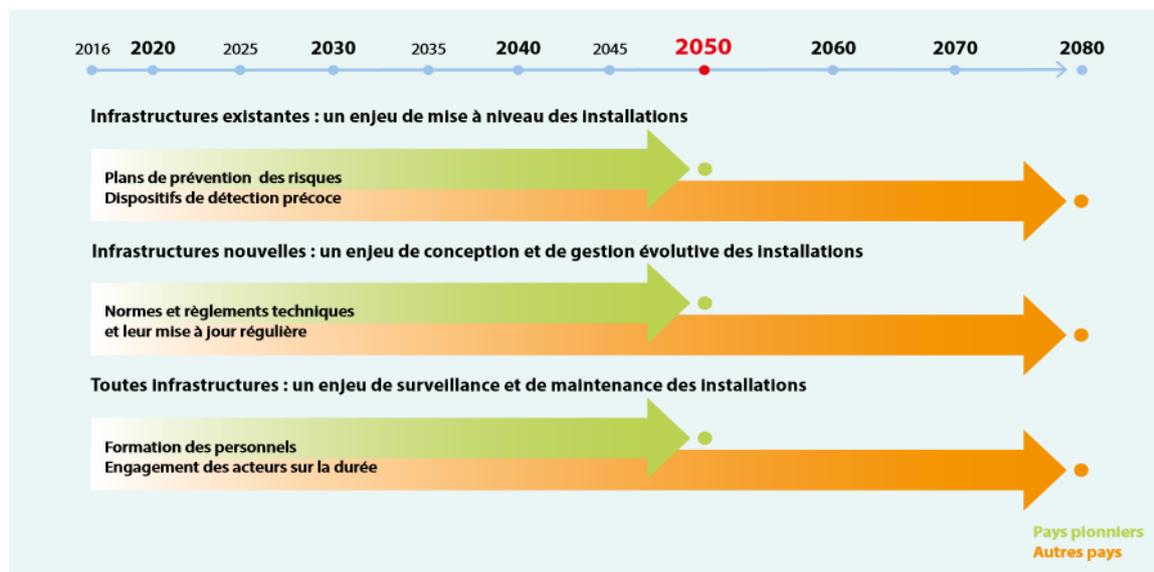
La situation en Côte d'Ivoire montre qu'à part la ville d'Abidjan, l'e-mobilité est quasi-inexistante dans les autres villes et zones du pays. Cet objectif devient donc nécessaire en milieu rural, pour assurer la livraison de colis dans des zones qui sont difficilement accessible du fait l'état de praticabilité des routes. Elle est également valable pour les villes qui sont en zones enclavées. Une réflexion pour le développement de start up pour les déplacements et approvisionnement (covoiturage par exemple) dans les villes secondaires et en milieu rural est importante.

Il y a également la nécessité du déploiement des sources d'énergie pour l'utilisation des 2 et 3 roues électriques dans les zones où l'état de dégradation des routes est avancé.

Enfin, une réflexion sur le développement des biocarburants qui ont un double avantage, avoir des énergies propres et booster le développement économique, soit menée.

6. CONSTRUCTION ET ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES

6.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Trois objectifs sont identifiés pour l'axe de la construction et l'adaptation des infrastructures. Les objectifs sont les suivants :

- la mise à niveau des installations existantes ;
- la conception des infrastructures tenant compte des évolutions et des besoins de mobilité durable ;
- la formation pour l'engagement sur la durée des acteurs.

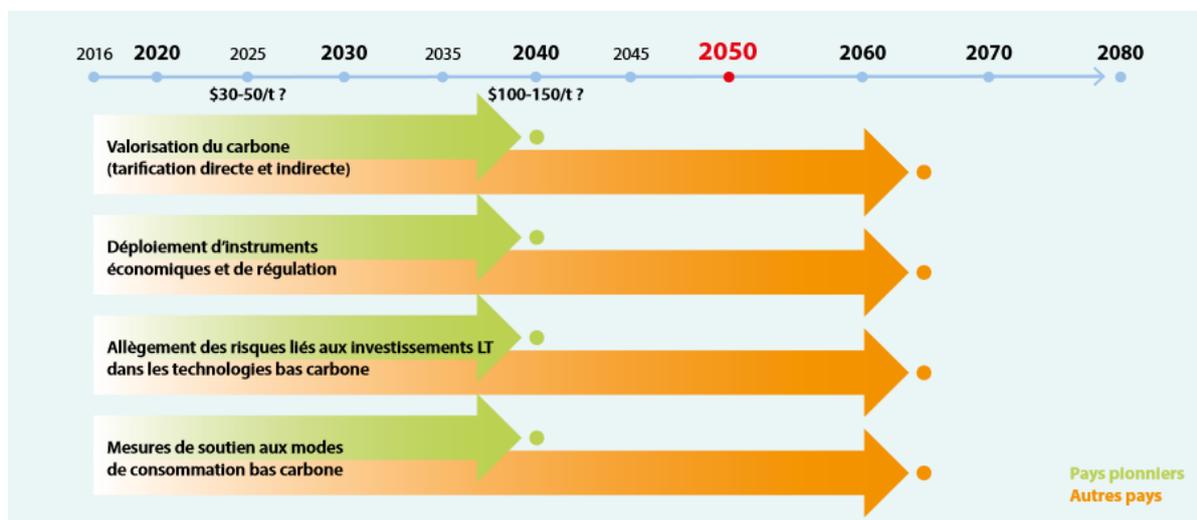
6.2 Etat des lieux et actions à mener

Une stratégie adéquate devrait être déployée autour des axes suivants :

- donner plus de visibilité au volet adaptation et résilience dans les discussions sur le changement climatique et le transport ;
- promouvoir une liste exhaustive des risques climatiques et une évaluation de la vulnérabilité des systèmes et services de transport actuels, ainsi que de tous les projets ;
- reconnaître le rôle-clé de la surveillance et de la maintenance des installations pour améliorer les techniques d'adaptation ;
- développer et adopter des normes techniques et industrielles pertinentes pour garantir la résilience au climat des infrastructures de transport, et minimiser les risques futurs ;
- mettre en œuvre des leviers supplémentaires en matière de finance « climat » pour orienter les investissements publics et privés vers les systèmes de transport résilients ;
- intégrer l'adaptation dans la conception des projets, avec un accent particulier sur l'anticipation des situations d'urgence climatique ;
- renforcer la coordination entre les agences, qu'elles soient opérateurs de terrain, en charge des moyens financiers ou de la maîtrise d'œuvre ;
- développer les capacités au niveau local, national et international sur le volet adaptation du transport ;
- coopérer avec tous les acteurs de l'adaptation pour intégrer le secteur du Transport dans les programmes et les actions dans ce domaine.

7. EFFECTIVITE ET EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DES OUTILS REGLEMENTAIRES ET FINANCIERS

7.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Les objectifs de cet axe fixé pour l'horizon 2060 sont :

- la valorisation du carbone, à travers des taxes directes et indirectes ;
- déploiement d'instrument économiques et de régulation ;
- allègement des risques liés aux investissements à long termes dans les technologies bas carbone ;
- mesures de soutien aux modes de consommation bas carbone.

7.2 Etat des lieux et actions à mener

Les différents outils élaborés ou en cours d'élaboration pour réduire les émissions des gaz à effet de serre liés aux transports sont les suivants :

- ✓ **Adoption du décret 2017-792 du 6 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importé en Côte d'Ivoire**
 - 5 ans pour les taxis
 - 7 ans pour les minicars de 9 à 34 places
 - 7 ans pour les camionnettes jusqu'à 5 tonnes
 - 10 ans pour les cars de plus de 34 places
 - 10 ans pour les camions de 5 à 10 tonnes
 - 10 ans pour les camions de plus de 10 tonnes

Pénalité : Une amende de 2 000 000 FCFA

- ✓ **Adoption du décret 2017-793 du 6 Décembre 2017 fixant les durées d'exploitation des véhicules affectés au transport public ou privé de personnes et de marchandises**
 - 7 ans pour les taxis

- 10 ans pour les minicars de 9 à 34 places
- 10 ans pour les camionnettes jusqu'à 5 tonnes
- 15 ans pour les cars de plus de 34 places
- 20 ans pour les camions de 5 à 10 tonnes
- 20 ans pour les camions de plus de 10 tonnes

✓ **Les actions de mise en place d'une casse moderne et la question des primes à la casse.**

Le PAMOSSET (Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur du Transport) prévoit la mise en place d'un **centre de traitement et de valorisation de véhicules hors d'usage** avec l'institution d'une prime à la casse pour 300 camions dans le cadre du PAMOSSET ainsi que 2000 taxis et 1000 gbâkâs dans le cadre du Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA).

✓ **La taxation du carbone en balbutiement**

Des études sont en cours en vue de mettre en place une taxation conformément aux engagements de la Côte d'Ivoire dans le cadre des contribution pays mais également en tenant compte des réalités sociales internes.

Les premiers résultats des études qui restent à être validées et adoptées sont présentés ci-dessous.

Tableau 10: Les premiers éléments de la taxe carbone

Année	Consommation (L/Km)	Taxe unitaire
2018-2020	Sensibilisation et mise en place	
2020-2027	178,5 g / CO ₂	19 000 F. CFA
2027-2034	153,0 g / CO ₂	19x2=19 000 F. CFA
2034-2041	127,5 g / CO ₂	19x3=19 000 F. CFA
2041-2048	102,0 g / CO ₂	19x4=19 000 F. CFA
2048-2050	Evaluation et bilan	

✓ **Ordonnance n° 2012 – 487 du 07 juin 2012 portant code des investissements**

Ce Code offre des avantages fiscaux aux opérateurs selon le montant et la nature des investissements

✓ **Décret N°2017-123 du 2 Février 2017 relatif à la qualité de l'air**

Ce décret permet de fixé des valeurs limites maximales des paramètres de qualité de l'air ambiant par type de véhicule. Ces valeurs sont rappelées ci-dessous.

Tableau 11: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule léger

Ages des véhicules	CO (g/km)	NOx (g/km)	HC (g/km)	COV (g/km)	Particules (g/km)
0 à 5 ans	2,00	0,25	0,12	0,15	0,10
6 à 10 ans	3,00	0,37	0,12	0,19	0,10
11 à 15 ans	4,00	0,40	0,20	0,20	0,10
16 à 20 ans	4,50	0,60	0,30	0,30	0,10
21 ans et plus	5,00	0,80	0,50	0,50	0,10

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

Tableau 12: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par une motocyclette

Type de moteur	Paramètres			
	CO (g/km)	NO _x (g/km)	HC (g/km)	COV (g/km)
2 temps	8	7,5	4	0,1
4 temps	13	3	3	0,3

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

Tableau 13: Les Valeurs limites maximales d'émission de polluants par un véhicule lourd

Paramètres				
CO (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	HC (g/kWh)	COV (g/kWh)	Particules (g/kWh)
20,8	5,4	0,09	1,7	0,13

Source : décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

En plus de l'ensemble des mesures déjà prises, il reste nécessaire de renforcer les mesures existantes à travers un cadre promouvant les modes doux (notamment le déploiement des vélos électriques) et une application effective des mesures prises.

8. SECURITE ROUTIERE

Cet axe ne fait pas partie des axes identifiés dans la feuille de route mondiale qui a été élaboré dans le contexte des pays développés.

En Côte d'Ivoire, où le nombre d'accidents est croissant depuis plusieurs années avec une croissance moyenne d'environ 4% sur la période 2013 à 2018, la question de la sécurité routière est une question assez importante. Il est également à noter que la gravité des accidents de plus en plus importante avec une croissance de plus de 12% en moyenne par an des tués par de la route.

La Côte d'Ivoire à élaboré sa stratégie nationale de sécurité routière dont le rapport 3, projet de plan d'action de la sécurité routière à court et moyen terme a été finalisé en juillet 2018.

Dans le cadre de la feuille de Route, il s'agira d'identifier les mesures nécessaires pour le développement des modes doux et le déploiement des transports de masse sûrs pour tous.

L'on sera amené à tenir également compte des personnes les plus vulnérables, des femmes et des enfants, surtout que 30% des tués sont des piétons, la sécurité routière constitue un véritable enjeu de développement durable.

9. DEFRAGMENTATION ET RACCOURCISSEMENT DES CHAINES LOGISTIQUES

9.1 Rappel des objectifs de la feuille de route mondiale



Deux principaux objectifs sont portés dans cet axe, il s'agit :

- de la reconfiguration des circuits logistiques ;
- du transfert modal du fret routier vers le fret ferroviaire et fluvial.

9.2 Etat des lieux et actions à mener

Dans le cadre du transfert modal, l'Etat de Côte d'Ivoire à réaliser une étude pour la construction d'un port sec à Ferkessedougou, ce qui devrait permettre de raccourcir d'environ 600 Km, le déplacement d'environ 400 camions par jours. Par ailleurs, il l'on analysera également les projets ferroviaires pour le prolongement du chemin ferroviaire vers le Niger, et des différents corridors définis par l'UEMOA.

Aussi, il est question d'analyser au vu des question environnementales, le projet de la plateforme logistique du PK24 de l'autoroute du Nord.

L'analyse de la réduire de la distance totale des trajets en optimisant les opérations. Pour les opérateurs qu'ils soient industriels, distributeurs ou logisticiens, cela implique :

- de (re)-localiser et/ou optimiser les choix d'achats, donc de redéfinir les programmes d'approvisionnement ;
- de défragmenter certaines opérations (fabrication de produits semi-finis fabriqués dans des sites éclatés, puis assemblage ailleurs) ;
- de travailler plus étroitement avec les centres logistiques et les acteurs de la « livraison du dernier km » (« last mile delivery ») en s'appuyant sur les données informatiques (data) ;
- de simplifier et de rationaliser les circuits de distribution finale.

10. EDUCATION DES USAGERS

Tout comme la question de la sécurité routière, la question de l'éducation des usagers n'est pas prise en compte par la feuille de route mondiale.

Toutefois, aucune action ne peut prospérer si elle n'est comprise, partagée et acceptée par les populations.

La question du développement durable et de la mobilité durable est assez nouvelle pour les populations ivoiriennes et pas toujours bien perçue. L'incivisme et le non-respect de la chose public sont très répandus dans la société ivoirienne. D'où la nécessité de faire un travail important sur l'ensemble des usagers en vue d'amener chacun à promouvoir les valeurs d'un développement durable et créer une communauté nationale pour les transports durables.

Des initiatives en termes de renforcement de la formation scolaire pour les questions de sécurité routière sont en cours, ce renforcement pourrait prendre en compte des éléments liés à la promotion

du transport durable avec la promotion des modes doux et la présentation de l'intérêt des transports de masse par exemple.

Également des réformes sont en cours pour l'obtention du permis de conduire, s'assurer que dans ces réformes, un accent est sur le respect des piétons, des pistes cyclables et des transports publics.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] PPMC – Climate Chance – Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau du Maroc, Février 2018, **Projet Feuille de Route pour une Mobilité Durable au Maroc**, Version 11
- [2] SSATP UTM – Côte d'Ivoire, Septembre 2018, **politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes**, Rapport Final
- [3] PPMC, Novembre 2017, **MACRO-FEUILLE DE ROUTE MONDIALE POUR UN TRANSPORT DÉCARBONÉ ET RÉILIENT : UNE DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION**, cap sur l'objectif fixé par l'accord de paris sur le climat : un secteur transport au service d'une nouvelle économie "zéro émission nette" d'ici 2050+
- [4] Groupement URBAPLAN-TRANSITEC-IOA – Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, juillet 2017, **Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké**, Rapport Final
- [5] Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), (mars 2015) - Ministère de la Construction, du logement, de l'assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU), **Rapport final du projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA)**, 508 pages;
- [6] Groupement de KEC, KOTI, KDEC – AGEROUTE, Décembre 2015, **Elaboration du Schéma Directeur Routier de Côte d'Ivoire**, Rapport Final
- [7] Programme FED de l'Union Européenne pour les pays ACP - Dr Basile KEITA et Olivier d'AUZON, Novembre 2010, **ETUDE DE L'AMELIORATION DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN CÔTE D'IVOIRE**, Rapport Final
- [8] AGETU, **Analyse du phénomène des woro-woro intercommunaux**, AGETU - Services Etudes et Prospectives, Avril 2007, 55 pages ;
- [9] Emilie N'GUESSAN TEHE, (2005), Organisation des transports collectifs urbains en Afrique : Analyse du cas d'Abidjan et proposition, Thèse de doctorat, d'urbanisme, Université de Creteil, pp 88/106/197, 722 pages
- [10] IRENE Kassi, (juillet 2007) **Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan**, Thèse de Doctorat, Géographie, Université de BORDEAUX 3 MICHEL de MONTAGNE, Université d'ABIDJAN-COCODY, 310 pages ;
- [11] Institut National de la Statistique (INS), (Aout 2013 ;), Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : **ENQUETE MENAGE**, Ministère d'Etat du plan et du développement,
- [12] MEITE Youssouf, (Mars 2014), **Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'ivoire)**, thèse de doctorat, Sciences humaines et sociales, Université de Strabourg, 326 pages ;

- [13] Rogar, Mohamed et Meite, Youssouf, 2012, **Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable** ;
- [14] SSATP, (Mai 2000), **Mobilité urbaine, Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne**, Série 1 : Le cas des Gbakas à Abidjan, Document de travail SSATP N°45, 98p, Abidjan ;
- [15] SSATP (Novembre 2016), **Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines**, document de travail N°106 ;
- [16] YAI (Vincent), **Amélioration de l'attractivité des systèmes de transport public urbain, Expérience de la SOTRA d'Abidjan**, Juin 2004, 7p ;
- [17] Yao Godefroy Konan, Consultant, (Octobre 2012), **Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : Bilan et perspectives** Addis Abeba (Ethiopie), Conférence CODATU XV, Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes, 22- 25 octobre 2012, 25 pages ;
- [18] YAO Godefroy Konan, Consultant, (Décembre 2015), **Aperçu des transports urbains à Abidjan**, Sujet de recherche, Abidjan.