

Côte d'Ivoire



Assistance Technique Gouvernance Transports

Stratégie Sectorielle du Transport Routier de
Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-
2025 : Tome 1- Rapport Diagnostic



Octobre 2020, Version 2 finale et consolidée



INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Zoro BiNagone et Jean Acri
Fonction	
Volume du document	
Version	2 Finale et consolidée
Référence	ROOI02601

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature
V. 1	13.08.2020	Roger Pfeiffer	Chef de mission	
V. 2	14.10.2020	Roger Pfeiffer	Chef de mission	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
	CCC-CI/UE
	DUE
	Ministère des Transports
	DGTTC
	Participants de l'Atelier du 08.10.2020

Ce rapport a été produit avec le soutien financier de l'Union Européenne. Son contenu relève de la seule responsabilité du Groupement EGIS / SAFEGE SAS (SUEZ) / Str@tec-arc et ne reflète pas nécessairement les opinions de l'Union Européenne.

Sommaire

PREAMBULE	11
1 LA COTE D'IVOIRE EN QUELQUES CHIFFRES	14
1.1 Rappel des principales données géographiques et démographiques	14
1.1.1 La situation géographique.....	14
1.1.2 La démographie ivoirienne.....	14
1.2 Rappel des principales données économiques	15
1.2.1 Evolution récente et tendance des principaux indicateurs économiques	16
1.2.2 Le commerce extérieur de la Côte d'Ivoire.....	17
1.2.2.1 Un commerce extérieur excédentaire.....	17
1.2.2.2 Les principaux partenaires commerciaux de la Côte d'Ivoire	17
1.2.2.3 Les échanges sous régionaux avec les pays de la CEDEAO	18
1.2.3 La part des transports dans l'économie ivoirienne	19
2 LE RESEAU ROUTIER : SA GOUVERNANCE, SON ETAT ET LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT	20
2.1 Le cadre institutionnel et la gouvernance	20
2.1.1 Le Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier, sa mission et son organisation	20
2.1.2 L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE).....	21
2.1.3 Le Fonds d'Entretien Routier (FER)	22
2.2 Le réseau routier en chiffre.....	22
2.3 Les principaux problèmes rencontrés.....	24
3 CADRE INSTITUTIONNEL ET GOUVERNANCE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	26
3.1 Le Ministère des transports, sa mission et son organisation	26
3.1.1 Mission du Ministère et organisation du Cabinet du Ministre	26
3.1.1.1 Les missions et les objectifs du Ministère des transports	26
3.1.1.2 Organisation du Ministère des transports	27
3.2 Organismes ou Etablissements sous tutelle	29
3.2.1 L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC).....	29
3.2.1.1 Statut de l'OIC.....	29
3.2.1.2 Les missions de l'OIC	30
3.2.2 Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR).....	31
3.2.2.1 Le contexte de sa création.....	31
3.2.2.2 Le FDTR et le programme de renouvellement du parc.....	31
3.2.3 L'Office de Sécurité Routière (OSER)	31
3.2.4 Le Centre de Gestion Intégré de service (CGI)	32
3.2.5 Le contrôle technique automobile	33
3.2.5.1 Le cadre légal	33
3.2.5.2 La Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) : l'acteur historique.....	33
3.2.5.3 Mayelia Logistics & Automotive : le nouveau venu	33
3.2.5.4 AFRIKIA CONTRÔLE TECHNIQUE INDUSTRIEL ET AUTOMOBILE (ACTIA S.A)	34
3.2.6 La SOTRA.....	34
3.2.6.1 Le cadre légal	34
3.2.6.2 Les statuts	35

3.3 L'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)	35
3.3.1 Le cadre légal.....	35
3.3.2 Le statut, la structure et le financement de l'ARTI :.....	35
3.3.3 Les missions et les responsabilités de l'ARTI	36
3.4 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AOMU).....	37
3.4.1 Le cadre général des AOMU	37
3.4.1.1 Le cadre légal	37
3.4.1.2 Les missions des AOMU dans leur périmètre de compétence géographique	37
3.4.1.3 Points spécifiques d'attention afin d'éviter une incohérence légale quant aux missions des AOMU	38
3.4.2 L'Autorité pour la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA).....	38
3.4.2.1 Le cadre légal instituant l'AMUGA	38
3.4.2.2 Les responsabilités de l'AMUGA	39
3.5 La Représentation Professionnelle : le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire (HCPETR-CI)	39
3.5.1 Le contexte de la création du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire.....	39
3.5.2 Les Membres et les Organes du HCPETR-CI.....	40
3.5.3 Les Missions du HCPETR-CI.....	41
3.5.4 Les actions en cours et les prochaines étapes	42
4 LA SECURITE ROUTIERE.....	43
4.1 Bilan de la Sécurité Routière en Côte d'Ivoire : une évolution préoccupante.....	43
4.1.1 Les données statistiques de 2013 à 2018	43
4.1.2 La causalité des accidents de la route.....	44
4.2 Le cadre de gouvernance et de gestion de la sécurité routière selon les instruments de l'UEMOA	45
4.3 Le cadre stratégique en place et ses dernières évolutions.....	46
4.3.1 Le Plan National d'Actions pour la Décennie de la Sécurité Routière 2011-2020	46
4.3.2 Le PND 2016-2020 et la sécurité routière.....	47
4.3.3 La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises validée en juin 2017	47
4.3.4 Vers une Stratégie Nationale de Sécurité Routière.....	48
4.3.4.1 Les étapes franchies	48
4.3.4.2 Éléments à retenir des rapports émis	49
4.3.4.3 Vers la finalisation d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière	49
4.4 Le cadre institutionnel historique	51
4.4.1 L'Office de Sécurité Routière (OSER)	51
4.4.1.1 Le Décret 84-916 du 25 juillet 1984 érigeant l'office de Sécurité Routière (OSER) en Etablissement Public à caractère administratif et en fixant les règles d'organisation	51
4.4.1.2 Le Décret 91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'OSER et fixant les règles d'organisation.....	51
4.4.1.3 Le Décret 95-514 du 5 juillet 1995 relatif aux Commissions Spéciales Itinérantes	52
4.4.2 La PSSR.....	52
4.4.2.1 L'Arrêté 072 du 5 avril 2016 portant création, attributions, organisation et fonctionnement de la Police Spéciale de la Sécurité Routière.....	52
4.4.2.2 Le Décret 2016-864 du 3 novembre 2016 portant règlementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique	53
4.5 Les initiatives récentes en matière de gouvernance de la sécurité routière.....	54

4.5.1	Le Décret 2017-68 du 1er février 2017 portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière en Côte d'Ivoire	54
4.5.2	Le Décret 2017-69 du 1er février 2017 portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire	55
4.5.3	Décret 2017-71 du 1er février 2017 portant création, organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Sécurité Routière	56
4.5.3.1	Les missions de la CNSR.....	56
4.5.3.2	La composition de la CNSR et son financement.....	56
4.5.3.3	Les organes de la CNSR : le comité technique et le secrétariat	57
4.6	L'analyse critique du cadre institutionnel et réglementaire existant.....	57
4.6.1	Un cadre national de gouvernance de la sécurité routière à parfaire à la lumière des instruments de l'UEMOA	57
4.6.1.1	Une transposition à parfaire de la directive 12-2019 de l'UEMOA sur le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière.....	57
4.6.1.2	Conclusion préliminaire	62
4.6.2	La question clé du financement des actions de sécurité routière	64
4.7	Vers une nouvelle gouvernance de la sécurité routière.....	64
4.7.1	Proposition d'un projet de décret portant précision sur les missions, l'organisation et le fonctionnement de la commission nationale de sécurité routière (CNSR)	65
4.7.2	Proposition d'un projet de décret portant redéfinition des missions et réorganisation de l'office de sécurité routière, en abrège OSER.....	65
4.7.3	Proposition d'un projet de décret portant redéfinition et organisation du système d'information sur les accidents de la circulation	67
4.7.4	Proposition d'un projet de décret portant réorganisation et précision des missions de la police spéciale de sécurité routière, en abrège PSSR.....	67
4.7.5	Orientation pour la création du fonds autonome pour le financement des actions de sécurité routière.....	68
5	LES ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES ET LES CAPACITES DE TRANSPORT	69
5.1	Approche d'une typologie du transport routier de marchandises et de personnes pour dresser une photographie de l'état de la capacité de transport routier de marchandises et de personnes	69
5.1.1	Cadre et méthode	69
5.1.2	Approche d'une catégorisation des entreprises du secteur	70
5.2	Typologie des acteurs du transport routier de marchandises et la capacité de transport.....	72
5.2.1	Les professionnels du transport routier de marchandises	72
5.2.1.1	Le cadre	73
5.2.1.2	La typologie des acteurs du transport public de marchandises.....	73
5.2.1.3	Le parc de véhicule : un constat amer	74
5.2.1.4	Les donneurs d'ordres, les transporteurs privés ou pour compte propre et l'importance des acteurs maritimes dans le marché du fret terrestre	77
5.2.2	Les enseignements à tirer sur la typologie du secteur et sur les caractéristiques de la capacité de transport routier de marchandises.....	82
5.2.3	Les intermédiaires de transport de marchandises : une activité sans réel cadre légal	84
5.2.3.1	Contexte	84
5.2.3.2	Les appaireurs : un cadre légal obsolète	85

5.2.3.3 Les Coxers : des acteurs informels sans cadre légal ni statut.....	87
5.2.3.4 Absence d'une définition uniforme des professions d'intermédiaire de transport terrestre	88
5.2.3.5 Esquisse de définition opérationnelle pour orienter la future réglementation	89
5.3 Typologie des acteurs du transport routier de personnes et la capacité de transport	90
5.3.1 Les professionnels du transport public de personnes	90
5.3.1.1 Les acteurs du transport public de personnes.....	90
5.3.1.2 La typologie des acteurs du transport public de personnes	105
5.3.1.3 Le parc de véhicules.....	107
5.3.2 Les transporteurs privés ou pour compte propre de personnes	110
5.3.2.1 Typologie des acteurs du transport privé ou pour compte propre de personnes	110
5.3.2.2 Le parc de véhicules de transport privé ou pour compte propre de personnes...	112
5.3.2.3 Les enseignements à tirer sur la typologie du secteur et sur les caractéristiques de la capacité de transport routier de personnes.....	115
5.4 Le poids du transport routier de marchandises et de personnes en termes d'emplois directs et indirects.....	117
5.5 Les gares routières de marchandises et de personnes.....	117
5.5.1 Conditions de création et mode de gestion des gares routières	117
5.5.1.1 Conditions pour la création d'une gare routière publique ou privée	118
5.5.1.2 Les conditions d'exploitation et de gestion des gares routières	118
5.5.1.3 Les mesures transitoires	119
5.5.2 Etat du fonctionnement, points critiques et esquisses de solutions	119
5.5.2.1 Etat de la mise en œuvre du cadre légal	119
5.5.2.2 Les difficultés rencontrées	120
5.5.2.3 Les pistes de solutions identifiées.....	121
6 LA LEGISLATION ET LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES EN COTE D'IVOIRE.....	123
6.1 Le contexte historique du cadre législatif et réglementaire	123
6.2 La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) du 16 Décembre 2014 et ses textes d'application.....	123
6.2.1 La loi LOTI : une grande ambition	123
6.2.2 Inventaire des mesures d'application prises depuis l'adoption de la LOTI	125
6.2.3 Analyse de la mise en œuvre effective du cadre légal et réglementaire	126
6.2.3.1 La mise en œuvre effective des conditions d'accès à la profession est loin d'être finalisée.....	126
6.2.3.2 Le dispositif de formation des nouveaux entrants pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle et du CACR n'est pas en place	126
6.2.3.3 Les dispositions de la LOTI encore à traduire par des textes d'application ou à parfaire.....	127
6.2.3.4 Les professions d'intermédiaires ne sont toujours pas encadrées.....	128
6.2.3.5 Autres éléments importants	128
7 LE TRANSPORT ROUTIER DANS LE CONTEXTE DE L'INTEGRATION REGIONALE ...	130
7.1 Les principaux instruments de la CEDEAO dans le domaine des transports routiers de marchandises et de personnes	130
7.1.1 La Convention N°A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter Etats (TIE) signée à Cotonou le 29 mai 1982, (marchandises et personnes)	130

7.1.2	L'Acte additionnel A/SA.17/02/12 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de la CEDEAO. (Marchandises)	131
7.1.3	Convention A/P4/5/82 sur le Transit Inter- Etats des marchandises par route (TRIE) (Marchandises)	131
7.1.4	Assurance carte Brune CEDEAO (marchandises et personnes)	132
7.2	Les principales normes de l'UEMOA dans le domaine du transport routier de marchandises.....	132
7.2.1	Règlement N°14/2005/CM/UEMOA, du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules poids lourds de transport de marchandises dans les États membres de l'Union et ses phases d'application.	132
7.2.2	Décision n° 15/2005/CM/UEMOA adopté le 16 décembre 2005 à Bamako, portant modalités pratiques d'application d'un Plan Régional de Contrôle routier et Directive n°08/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA.....	135
7.2.3	Décision N°39/2008/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant création et gestion des Corridors de l'Union.....	136
7.2.4	Règlement N°15/2009/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant régime juridique des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats Membres de l'UEMOA.....	136
8	LE TRANSPORT ROUTIER IVOIRIEN DANS LE CONTEXTE DE LA COOPERATION BILATERALE	138
8.1	Les accords bilatéraux de transport	138
8.2	Le cas particulier de la coopération bilatérale avec le Burkina Faso	138
8.2.1	Les Accords Bilatéraux existant entre les deux pays dans le domaine des transports.....	139
8.2.2	Le Traité d'Amitié et de Coopération (TAC).....	139
8.2.2.1	Le contenu du TAC	139
8.2.2.2	Le TAC et les transports dans le contexte de l'Appui Budgétaire Régional	140
8.2.2.3	Les avancées constatées en 2019 en matière de transport routier.....	141
8.3	La faible part du pavillon ivoirien dans les transports inter Etats	141
8.3.1	Le cadre général de la problématique des transports routiers inter-Etats	141
8.3.2	Les principaux flux	142
8.3.3	La répartition des trafics par type de transport et pays d'établissement des transporteurs	143
8.3.3.1	Le trafic inter-Etats : une écrasante domination du transport pour compte propre	144
8.3.3.2	La part du pavillon ivoirien en trafic inter-Etats est devenue insignifiante	145
9	LE CADRE STRATEGIQUE DE LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT ET DE SA MISE EN ŒUVRE EN RELATION AVEC LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS.....	148
9.1	Le cadre stratégique ancien	148
9.1.1	La Déclaration de Politique dans le Secteur des Transports (1998).....	148

9.1.2	Plan d'Actions de Développement des Transports (PADT) du Ministère des Transports de Janvier 2007	149
9.1.3	Le Programme Présidentiel de Gouvernement (PPG)	152
9.1.4	La Feuille de Route du Ministre des Transports de Juin 2011	153
9.2	Nouvelle Stratégie de Développement : Le Plan National de Développement (PND) 2012-2015	154
9.2.1	Les principes.....	154
9.2.2	Le Transport Routier de Marchandises dans la Matrice d'Actions Prioritaires.....	154
9.2.3	Bilan de mise en œuvre du PND 2012-2015	156
9.3	Le PND 2016-2020 et bilan de sa mise en œuvre	157
9.3.1	La structure d'élaboration et de gestion du PND.....	157
9.3.2	La structure et les orientations du PND 2016-2020.....	158
9.3.3	La présence du secteur des transports dans les documents du PND 2016-2020	158
9.3.4	Etat de mise en œuvre du PND 2016-2020	159
9.4	Le Programme d'Actions Prioritaires (PAP) du Gouvernement 2020.....	159
10	FORCES ET FAIBLESSES DU SECTEUR, LES OBSTACLES A SURMONTER ET LES REFORMES EN COURS.....	161
10.1	Les forces et atouts à valoriser	161
10.2	Les obstacles identifiés	161
10.3	Les obstacles à lever sur le plan institutionnel et de la gouvernance du secteur	163
10.3.1	Une absence de base de données fiables, exhaustives, et actualisées des transports routiers pour une planification efficiente et cohérente	163
10.3.2	Une réforme initiée par la LOTI encore non mise en œuvre	163
10.3.3	Des autorités organisatrices créées par des textes souvent confus et qui ne sont toujours pas opérationnelles	164
10.3.4	Un secteur encore peu organisé avec un faible niveau de qualification des acteurs et des règles d'accès renforcées mais non mises en œuvre	164
10.3.5	Un manque de structures de formation pour les professionnels du transport routier (chefs d'entreprise et conducteurs professionnels).....	165
10.3.6	Une absence d'encadrement des professions de l'intermédiation, commissionnaires de transport et courtier de fret.....	166
10.3.7	Des services de transport autorisés par la délivrance de documents administratifs mais dont l'exploitation opérationnelle n'est ni suivie ni évaluée pour s'assurer de leur qualité de service du point de vue de la satisfaction et de la sécurité des usagers.....	166
10.3.8	Un cadre institutionnel de la sécurité routière à parfaire pour renverser la courbe préoccupante des accidents de la route,	167
10.3.9	Une représentation professionnelle prometteuse, mais disposant encore d'une faible autonomie.....	167
10.4	Le transport routier de marchandises et de personnes est également confronté à des conditions d'exercice et d'exploitations défavorables	168
10.4.1	Points communs au transport routier de marchandises et de personnes : Le poids de l'informel agissant sans statut, sans régime de	

responsabilité et ne fournissant (aucune valeur ajoutée) / La part toujours prépondérante du secteur informel dans le marché des déplacements à Abidjan.....	168
10.4.2 Points spécifiques au Transport routier de marchandises :.....	170
10.4.2.1 Un fret distribué dans des conditions opaques et l'absence de lien direct entre le transporteur et le donneur d'ordres.....	170
10.4.2.2 La part croissante du transport privé ou pour compte propre tant en trafic intérieur qu'inter-Etats de marchandises	171
10.4.2.3 Une faible part du pavillon ivoirien dans les échanges commerciaux avec les pays voisins	172
10.4.2.4 Le poids démesuré du secteur maritime dans l'organisation du transport routier	
172	
10.4.3 Points spécifiques au Transport routier de personnes :	173
10.4.3.1 Une absence de service public de transport en commun dans les grandes villes de l'intérieur du pays	173
10.4.3.2 Une absence d'interconnexion entre services de bateaux et d'autobus à Abidjan	
174	
10.4.3.3 Une convention de concession de la SOTRA qui est arrivée à expiration depuis plusieurs années et qui continue d'être en vigueur et exploitée sans renouvellement !	174
10.4.3.4 Absence d'infrastructures d'exploitations aménagées et viables (gares, arrêts et aires de stationnements sécurisés)	174
10.4.4 Le transport routier de marchandises et de personnes est en grande souffrance par manque de rentabilité entraînant de sérieuses difficultés d'accès au crédit :.....	175
10.4.4.1 Une rentabilité insuffisante et aléatoire des services de transport du fait d'une fiscalité inadaptée, d'une tarification peu rémunératrice sur un marché peu transparent avec la persistance de pratiques anormales ou anticoncurrentielles dans la gestion du fret	175
10.4.4.2 Des conditions d'exploitation non ou peu rentables et des pratiques de surcharge endémiques pour le transport de marchandises et la persistance de transports mixtes avec d'importants risques d'insécurité pour le transport de personnes	175
10.4.4.3 Absence d'accès aux crédits et au financement pour le rajeunissement et le renouvellement du parc et le cercle infernal pour ne pas dire vicieux entre rentabilité/survie et le renouvellement / rajeunissement de la flotte.....	176
11 LA STRATEGIE SECTORIELLE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES 2021-2025 : UNE OPPORTUNITE POUR IMPULSER UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR ET ACCROITRE SA CONTRIBUTION DANS L'ECONOMIE NATIONALE	179
11.1 La Stratégie Sectorielle du transport routier de marchandises validée en juin 2017 : ses objectifs et l'état de sa mise en œuvre.....	179
11.1.1 Les objectifs de la stratégie sectorielle de 2017 pour le transport routier de marchandises (SSTRM).....	179
11.1.1.1 Le cadre général	179
11.1.1.2 Un résultat stratégique global	179
11.1.1.3 Les objectifs stratégiques spécifiques	180
11.1.2 Tentative de bilan de la mise en œuvre de la SSTRM de 2017.....	181
11.1.2.1 Objectif Stratégique 1 : Jeter les bases d'une réelle appropriation de la stratégie par les opérateurs et par les administrations de tutelles dans un esprit de Partenariat Public/Privé tout en améliorant la gouvernance générale du secteur	
181	

11.1.2.2 Objectif Stratégique 2 : Remédier à la désorganisation du secteur et de son environnement immédiat par la mise en œuvre effective de règles permettant la professionnalisation de l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises	182
11.1.2.3 Objectif Stratégique 3 : Renforcer la contribution sociale du secteur à la politique de développement.....	182
11.1.2.4 Objectif Stratégique 4 : Faire de la sécurité routière une priorité du secteur des transports routiers en en faisant un instrument de compétitivité.....	182
11.1.2.5 Objectif Stratégique 5 : Définir un plan d'actions pour organiser et rationaliser le transport des Matières Dangereuses, sécuriser les routes et dynamiser ce segment de marché.....	183
11.1.2.6 Objectif Stratégique 6 : Définir un plan d'actions pour favoriser le développement organisé et rationnel du transport des denrées périssables sous températures dirigées pour garantir la sécurité alimentaire.	183
11.1.2.7 Objectif Stratégique 7 : Améliorer les conditions d'exploitation des entreprises du secteur en précisant, grâce à la LOTI, le cadre contractuel et en éliminant les dérives constatées en matière de non-respect de la législation tout en facilitant l'action des corps de contrôle.....	183
11.1.2.8 Objectif Stratégique 8 : Revoir la gestion du fret pour passer d'un système opaque de distribution à une commercialisation effective des services de transport routier de marchandises tout en éliminant les pratiques conduisant à des situations de concurrence déloyales ou de monopolisation ou cartellisation de la distribution du fret.....	184
11.1.2.9 Objectif Stratégique 9 : Développer et mettre en œuvre une politique incitative pour faciliter l'accès des entreprises du secteur au financement et permettre le rajeunissement et le renouvellement du parc.....	184
11.1.2.10 Objectif Stratégique 10 : Développer la compétitivité et la place du pavillon ivoirien dans les échanges et les transports inter Etats.	184
11.1.2.11 Conclusion.....	184
11.2 La prise en compte du transport routier de personnes	184
11.2.1 Le contexte.....	185
11.2.2 Les Axes Stratégiques et leurs effets spécifiques attendus proposés pour le transport routier public de personnes.....	185
11.3 Le résultat global et les objectifs de la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025	188
11.3.1 Un résultat global.....	188
11.3.2 Les Piliers de la SSTRMP 2021-2025	189
11.3.3 Les Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025 traduisent une vision intégrée et cohérente pour le développement du transport routier de marchandises et de personnes en Côte d'Ivoire.....	189

PREAMBULE

La Stratégie sous-sectorielle pour la modernisation du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire (SSTRM) a été validée en juin 2017. Dans le cadre de l'Assistance Technique sur Gouvernance des Transport (ATGT), il est prévu d'actualiser cette stratégie sous sectorielle et d'y intégrer le volet relatif au transport routier de personnes.

Cette démarche vise à traiter dans un même document et en synergie, le transport routier de marchandises qui a déjà fait l'objet d'un rapport diagnostic, et le transport routier de personnes dont le diagnostic est à faire. Le but visé est d'actualiser le rapport diagnostic déjà élaboré pour le transport de marchandises et le compléter avec le diagnostic du transport de personnes de façon à avoir un seul document qui donne une vue globale et cohérente des transports routiers aussi bien pour le diagnostic que pour la stratégie.

Dans cette perspective, il a été convenu de conserver pour l'essentiel la structure du rapport diagnostic de 2017, ce qui confère à l'analyse, une vision globale et cohérente du fait de la synergie nécessaire entre les deux composantes "transport de marchandises" et "transport de personnes ou de voyageurs". L'analyse consacrera principalement deux types d'approches à cet égard :

- un tronc commun pour des thématiques transversales telles que les aspects institutionnels ou de gouvernance qui relèvent des mêmes textes ou des mêmes structures de gouvernance ;
- des chapitres différenciés pour des aspects spécifiques ou monographiques tels que l'analyse du fonctionnement du marché et des services de transport, etc.

Ainsi donc, le présent rapport actualise le diagnostic du transport routier de marchandises sur la base de données statistiques à jour, d'analyses croisées, de textes institutionnels récents et d'un état de la mise en œuvre de la réforme. Ce rapport dresse aussi un diagnostic du "transport routier de personnes".

Le diagnostic relatif à la composante "transport de personnes" couvrira principalement le champ d'investigation suivant :

- Les transports urbains, prenant en compte Abidjan d'un côté et les villes de l'intérieur de l'autre ;

S'agissant d'Abidjan, il convient de distinguer la SOTRA d'une part, et d'autre part les transports "non structurés" assimilés au transport informel (minibus et taxis). Un bref regard sera porté au transport privé de personnes dont l'expansion est souvent imputée à un déficit ou une faiblesse du transport public. Cette analyse, s'intéressera au rôle structurant des réseaux tels que Yango et autres, en regardant les conditions d'affiliation des participants.

- Les transports non urbains, prenant en compte les transports interurbains d'une part et inter-Etats d'autre part.

L'analyse portera sur des problématiques ou thématiques transversales spécifiques aux transports urbains telles que la coordination ou la régulation qui renvoient au rôle de l'Autorité pour la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) qui est désormais l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine (AOMU) créée en lieu et place de l'ex-AGETU, dissoute.

L'analyse mettra en évidence en quoi cette nouvelle structure se différencie de l'ex-Agence des Transports Urbains (AGETU) et est plus à même de réussir. Sera également examinée la question clé de la rentabilité des entreprises sous l'angle de la fiscalité et de la tarification. Concernant cette question critique, il ne s'agira pas ici de construire le compte de l'Etat ni de mesurer la pression fiscale sur le secteur qui fait l'objet d'études spécifiques par ailleurs, mais d'analyser les dispositifs existants au sein du marché des transports routiers de personnes pour montrer leur efficacité ou non, en particulier pour mettre en évidence leur impact sur la rentabilité des entreprises. En effet, c'est la rentabilité de l'activité qui permet aux acteurs du secteur de prospérer et notamment de renouveler (ou de rajeunir) ou non leurs parcs de véhicules. Ce problème sera à juste titre abordé dans la partie institutionnelle quand on sait que les ordonnances modificatives de la LOTI confient aux AOMU la fixation des tarifs et la définition des tarifs indicatifs pour les transports de leur ressort territorial.

Les questions de la connectivité ou de la rupture de charge terre/lagune et surtout l'épineuse question du statut et de l'exploitation des gares routières qui cristallise les antagonismes et surtout les conflits d'intérêt au sein de la profession feront l'objet d'une attention particulière tant elles influent sur le fonctionnement du secteur.

Par ailleurs ces analyses adresseront la situation des villes de l'intérieur qui souffrent d'un déficit de service ou d'offre de transport public structuré et pour lesquelles le champ d'investigation est resté jusque-là presque vierge ! A cet égard, il s'agira de chercher à savoir si le cadre institutionnel actuel est favorable ou non à la création et au développement de tels services dans les villes de l'intérieur du pays. L'analyse se fera essentiellement en terme qualitatif et portera sur des exemples de ville avec un choix a priori de villes capitale de région, de Département, ou de sous-préfecture et/ou de communes rurales pour en dégager éventuellement certaines spécificités.

S'agissant particulièrement du cas d'Abidjan, l'analyse tentera d'identifier si des réflexions sont déjà menées ou des dispositions envisagées, à défaut d'être prises, notamment au niveau de la SOTRA mais également au niveau du Ministère des Transports et de l'AMUGA, pour anticiper l'évolution prévisible des transports urbains de personnes avec l'avènement du métro, du BRT, etc. et mieux répondre à cette profonde mutation qui ne pourra pas faire l'économie de la question cruciale de l'intermodalité et de celle épingleuse de l'insertion des petits transporteurs au Système des transports urbains pour en favoriser le succès dans une logique complémentaire dans un cadre de services hiérarchisé et optimisé.

Ce rapport s'intéressera enfin à une synergie avec d'autres projets de bailleurs de fonds en cours tels que la Banque mondiale, le MCC, etc.

Le travail de mise à jour du diagnostic du transport routier de personnes et d'élaboration du diagnostic du transport routier de personnes s'appuie, en tant que de besoin, sur une approche participative associant les principaux acteurs publics et privés du sous-secteur, notamment le Haut Conseil, la DGTC, la SOTRA, le DISTRICT et des communes d'ABJ, des villes ou communes de l'intérieur du pays etc. Des groupes de travail spécifiques (type ou catégorie de transport, d'acteurs, etc.) ou thématiques (sécurité, tarification/rentabilité, exploitation, formation, gare routière, accès au marché..., autant pour le transport urbain, interurbain qu'inter-Etats ont été organisés ainsi que des petites

enquêtes de terrain pour connaître au moins la configuration et la typologie des entreprises.

La combinaison des deux composantes du transport routier de marchandises et de personnes permettra la définition d'une Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes en Côte d'Ivoire (SSTRMP-CI). L'analyse diagnostique du transport routier de marchandises et de personnes permettra d'identifier les principaux dysfonctionnements ou les points critiques qui entravent le développement efficient et durable du secteur. Ce sont les réponses auxdits dysfonctionnements, structurées de façon cohérente, qui permettront la définition de l'objectif global et des objectifs stratégiques qui seront le corps de la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes en Côte d'Ivoire (SSTRMP-CI). Les objectifs stratégiques, construits à partir du diagnostic, seront ensuite détaillés en effets ou impacts, lesquels seront à leur tour déclinés en actions concrètes à entreprendre dans le temps.

Ce rapport incorpore les suggestions et corrections reçues lors de l'Atelier de présentation / validation qui s'est tenu le 8 octobre 2020 à l'Hôtel Belle côte à Abidjan et dont le Compte-rendu a été diffusé le 12 octobre 2020.

1 LA COTE D'IVOIRE EN QUELQUES CHIFFRES

1.1 Rappel des principales données géographiques et démographiques

1.1.1 La situation géographique

La Côte d'Ivoire a une superficie de 322 000 km². Le pays dispose d'un littoral avec 515 Km de façade maritime qui offre potentiellement un accès aux marchés globaux. Il compte par ailleurs 3 110 Km de frontières terrestres avec 5 pays dont 3 sont des pays du littoral, le Ghana, la Guinée et le Libéria et 2 sont des pays enclavés, le Burkina Faso et le Mali.

Le climat humide au sud favorise une végétation tropicale permettant d'une part l'exploitation forestière et d'autre part une agriculture orientée vers la production alimentaire. Le climat sec au nord conditionne des cultures (coton, noix de cajou) et activités d'élevage pratiqués sur des terres arides.

1.1.2 La démographie ivoirienne

La population de la Côte d'Ivoire en 2018 est estimée, selon l'Institut National de la Statistique (INS), à 25 195 500, soit une densité moyenne d'à peu près 78,2 Habitants au Km², et la population projetée en 2020 est estimée à 26.453.542 (INS).

Le taux de croissance de la population, d'abord très élevé à plus de 4% de 1955 à 1985, est en moyenne d'environ 2%, depuis 2013, ce qui est inférieur au taux de croissance moyen de population en Afrique (2,3%) (Sources : statistiques mondiales).

La Côte d'Ivoire est un pays jeune. L'Age médian est de 20,3 ans, ce qui signifie que 50% de la population est âgé de moins de 20,3 ans et les 50 autres % ont plus de 20,3 ans.

38,4% de la population est âgée de moins de 15 ans tandis que 3,3% seulement de la population est âgée de plus de 64 ans, l'espérance de vie à la naissance en 2014 est d'à peine plus de 58 ans.

Le taux de fécondité y est encore élevé, 3,63 et le taux d'accroissement naturel est de 1,95%. Le taux de mortalité est de 0,967% et le taux de mortalité infantile est légèrement supérieur à 6%.

La part de la population urbaine en 2017 est de 50,3% de la population, environ un habitant sur 2 vivait en ville en 2017.

Ces données démographiques illustrent les besoins grandissants que connaîtra le pays en matière de développement économique et social mais aussi en termes de mobilité, de consommation et d'approvisionnement, donc en termes de besoin de services de transports et de logistique.

1.2 Rappel des principales données économiques

Après une période de dix années de crise (de 2000 à 20011) caractérisée par de faibles investissements publics, la Côte d'Ivoire connaît depuis 2012, une croissance soutenue, de l'ordre de 8% par an en moyenne, malgré la baisse du cours mondial du cacao de près de 50% en 2017 et la remontée des cours du pétrole qui n'ont que faiblement affecté cette tendance à cause de (i) la stabilité monétaire traduite par une inflation faible (0,4% pour 2018 et 1% attendu en 2019) et (ii) un tissu productif relativement diversifié.

En effet, l'économie ivoirienne est toujours tirée par le secteur agricole mais dont l'importance diminue, car il ne pèse plus que pour 28% du PIB, au bénéfice du secteur secondaire pour 25% du PIB et surtout du secteur tertiaire pour 47% du PIB, le poids de ce dernier reposant principalement sur les télécommunications avec le développement de NTIC, les transports, la distribution et les activités financières boostées par l'amélioration significative du climat des affaires.

Il faut noter que dès 2012, l'économie ivoirienne a bénéficié en particulier du processus de désendettement issu de l'initiative PPTE (pays pauvres très endettés) ce qui a favorisé la mise en œuvre de programmes d'investissements publics, grâce notamment à un recours aux marchés financiers régional (bons et obligations du Trésor) et international (Eurobond).

En outre, malgré l'allègement progressif de la dette publique grâce au Contrat de désendettement et de développement (C2D), le ratio de la dette publique rapportée au PIB s'est accru ces dernières années pour atteindre 48,7% du PIB à fin 2018 (dont 5% du PIB au titre des entreprises publiques), mais ce niveau demeure toujours très en deçà du plafond communautaire de 70% du PIB édicté par l'UEMOA.

1.2.1 Evolution récente et tendance des principaux indicateurs économiques

INDICATEURS ECONOMIQUES	2014	2015	2016	2017	2018
PIB courant (milliards F CFA)	16 890,9	19 595,4	20 931,4	22 150,8	23 899,8
PIB courant par habitant (F CFA)	731 453, 3	842 798,1	873 945,0	901 500,1	948 572,0
Croissance réelle du PIB (en %)	8,5	8,8	8,0	7,7	7,7
Exportations de biens et services en (milliards de F CFA)	6 969	7 391,0	6 990,9	7 532,7	7 121,4
Importations de biens et services en milliards de F CFA)	6 254	6 710,8	6 352,5	7 022,0	6 990,0
Solde des échanges extérieurs (en milliards de F CFA)	715	680,2	638,4	510,7	131,4
Exportations / PIB (%)	41,3	37,7	33,4	34,0	29,8
Importations / PIB (%)	37,1	34,2	30,3	31,7	29,2
Taux de couverture (Exportations/Imports) en %	111	110,1	110,0	107,3	101,9
Taux d'investissement brut (%)	18,7	19,5	18,3	19,5	20,8
Dette Totale (milliards F CFA)		9 198,1	10 129,3	11 010,2	11 322,8
Dette (encours en milliards F CFA)		7 960,3	9 023,2	10 045,1	11 175,2
Service de la Dette dû (en milliards F CFA)	1 176	1 299,3	1 456,8	1 595,8	1 547,3
Population (en milliers d'habitants)	22 671	23 250,4	23 950,5	24 571,0	25 195,5

Sur la base des chiffres de l'INS, le PIB en terme courant de la Côte d'Ivoire a été de 23 899,8 milliards F CFA en 2018, soit 948 572 F CFA par Habitant. Le taux de croissance du PIB courant qui a été de 8,5% en 2014 est resté relativement élevé, de 8,8% en 2015 à 7,7% en 2018, traduisant ainsi une croissance soutenue de l'économie ivoirienne sur la période.

Ces résultats ont été favorisés par une forte demande intérieure et une hausse régulière des exportations tirée par le cacao. Dans le même temps, le taux d'investissement brut est resté relativement élevé, passant d'un niveau de 18,7% en 2014 puis à 19,5% en 2015 pour se situer à 20,8% en 2018, grâce à des investissements publics intensifs.

Selon les chiffres de la BCEAO, la Côte d'Ivoire confirme son rôle de locomotive de l'UEMOA et de troisième économie de l'Afrique de l'Ouest, avec un PIB qui a atteint 45,42 milliards de dollars en 2018, derrière le Nigéria et le Ghana. Elle représente en effet en 2018, près de 38% du PIB de l'UEMOA, largement devant le Sénégal (15%), le Mali (13,5%), le Burkina Faso (12%) et l'ensemble des quatre autres pays de la zone (21,5%).

1.2.2 Le commerce extérieur de la Côte d'Ivoire

1.2.2.1 Un commerce extérieur excédentaire

La Côte d'Ivoire a enregistré une balance commerciale excédentaire à fin 2018, soit 758 millions \$, mais en très forte baisse, de l'ordre de 74%, par rapport à fin 2017 qui a enregistré un excédent de 2,9 milliards \$. Les exportations en léger recul en 2018, ont atteint 11,2 milliards \$ de marchandises contre des importations pour 10,5 milliards \$. En 2017, les exportations du pays se sont établies à 12,5 milliards \$ contre des importations estimées à 9,6 milliards \$.

Si les importations ont été essentiellement alimentées par la demande en pétrole brut, en machines mécaniques et en riz, la relative baisse des exportations en 2018 a été le fait d'une conjoncture internationale défavorable pour la plupart des principaux produits d'exportation et notamment le cacao et le pétrole.

Le solde commercial a été excédentaire de l'ordre de 7 % du PIB, malgré une baisse des exportations de cacao et de pétrole, deux produits qui pèsent à eux seuls la moitié des exportations. Les autres postes d'exportations sont principalement le caoutchouc, le café, le coton, le bois, les fruits exotiques, l'huile de palme et le poisson thon.

Le pays ne produisant pas suffisamment d'hydrocarbures, il importe des produits pétroliers, en plus des biens d'équipement et les denrées alimentaires du fait d'un déficit de productions vivrières en riz notamment.

1.2.2.2 Les principaux partenaires commerciaux de la Côte d'Ivoire

En 2015, les principaux partenaires à l'export étaient les États-Unis (8,5 %), les Pays-Bas (6,2 %), la France (5,6 %), l'Allemagne (5,6 %), le Nigéria (5,5 %), le Burkina Faso (5,5 %), la Belgique (5,3 %), l'Inde (4,6 %), le Ghana (4,4 %) et la Suisse (4,1 %).

Contrairement à d'autres pays de la sous-région, la Côte d'Ivoire exporte au sein de l'Afrique de l'Ouest (15 % du total des exportations), ce qui atteste d'une relativement bonne intégration régionale.

Les principaux partenaires à l'import étaient en 2015 le Nigéria (21,9 %), la Chine (14,4 %) et la France (11,4 %).

Au cours des dernières années, la Chine demeure le premier fournisseur de la Côte d'Ivoire, suivie du Nigéria (CEDEAO) et de la France. Dans la sous-région les principaux partenaires de la Côte d'Ivoire sont le Burkina Faso et le Mali au sein de l'UEMOA, et le Ghana (CEDEAO).

En termes continentaux, tandis que l'Europe (le continent et non la seule Union Européenne) est le premier partenaire commercial du pays (importations et exportations confondues) en représentant 35 % de son commerce extérieur, l'Afrique est le second avec 32 % et l'Asie le troisième avec 17%.

Si toutefois on considère l'Union Européenne et non l'Europe continentale, sa part dans le Commerce extérieur de la CI n'est que de 30% si bien que c'est le continent africain (32%) qui est le premier partenaire de la CI devant l'Union Européenne.

En procédant à un classement par pays, le Nigéria est le premier partenaire commercial de la CI pour 16%, viennent ensuite la France avec 8%, les Pays-Bas avec 6%, l'Allemagne avec 5% la Chine avec seulement 4%, l'Italie avec 2%.

En 2018, les principaux clients de la Côte d'Ivoire (Export) ont été dans l'ordre les Pays-Bas (11,4%), les Etats-Unis (9,1%), le Vietnam (6,8%), l'Allemagne (6,4%) et la France (5,4%).

1.2.2.3 Les échanges sous régionaux avec les pays de la CEDEAO

Les échanges entre pays de la zone UEMOA sont encore limités, autour de 14%, du fait d'une faible intégration commerciale régionale.

D'après la BCEAO, les échanges commerciaux de biens de l'ensemble des pays de l'UEMOA se sont élevés en 2018 à 52,8 Mds EUR, avec une dégradation du déficit commercial de la zone qui est passé de -4,2 Mds EUR en 2017 à -7,5 Mds EUR en 2018.

En 2018, le principal client de la zone est la Suisse (17,5% des achats à cause de l'or) et son principal fournisseur est la Chine (15,5% des ventes). La France est le 5ème client et le 2ème fournisseur de la zone, avec des parts respectives de 5,8% et 13,2%.

Les échanges intracommunautaires sont largement en deçà de l'objectif communautaire de 25%, du fait notamment de l'homogénéité des biens et services échangés et du manque de complémentarité entre les économies nationales. En effet, il y a une similarité des biens exportés concernant les matières premières brutes ou produits faiblement transformés et importés en termes de biens de consommation finale et intermédiaires. La Côte d'Ivoire et le Sénégal, dont les tissus industriels sont les plus développés, sont ainsi logiquement les principaux fournisseurs intra régionaux, avec respectivement 35,3% et 24,7% des exportations intra régionales totales en 2018.

Cette faiblesse des échanges intracommunautaires est par ailleurs la traduction d'une faible diversification des économies des Etats membres, d'une insuffisance quantitative et qualitative des infrastructures routières et des nuisances causées par les nombreux contrôles effectués sur les corridors qui donnent lieu à des prélèvements illicites et autres faux frais et entraînent de longs délais de transport ou de livraison des marchandises.

Le Burkina-Faso est le premier partenaire commercial de la Côte d'Ivoire dans la sous-région. Les importations en provenance du Burkina Faso concernent essentiellement le tabac, les animaux vivants, la fibre de coton et les boissons.

Les échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso s'établissent à 347 milliards FCFA en 2018 contre 320 milliards en 2017 alors qu'ils n'étaient que de 256 milliards FCFA en 2013, soit une hausse d'environ 36 % en 5 ans. La Côte d'Ivoire est la quatrième destination d'exportation du Burkina Faso après la Suisse, l'Inde et Singapour. De plus, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo sont les principaux partenaires commerciaux africains représentant respectivement 9%, 4% et 3% des échanges commerciaux (importations et exportations) du Burkina Faso.

1.2.3 La part des transports dans l'économie ivoirienne

La croissance économique ivoirienne, au rythme moyen de 8% l'an depuis 2012, est portée par presque tous les secteurs comme le rappelle les tableaux de répartition du PIB par secteur d'activités présentés ci-dessous, tirés du rapport économique et financier 2019 du Ministère de l'Economie et des Finance.

	Secteur Primaire	Secteur Secondaire	Secteur Tertiaire	Secteur non Marchand	Droits et Taxes	PIB TOTAL
2017						
. Croissance du secteur	11,2%	3,0%	6,6%	15,8%	8,7%	7,7%
. Poids du Secteur dans le PIB	18,9%	22,6%	37,9%	8,7%	11,9%	100%
2018						
. Croissance du secteur	3,1%	8,5%	10,8%	3,2%	7,2%	7,7%
. Poids du Secteur dans le PIB	19,5%	21,6%	37,5%	9,4%	12,0%	100%
2019						
. Croissance du secteur	5,1%	8,6%	10,0%	2,8%	7,4%	7,8%
. Poids du Secteur dans le PIB	18,7%	21,8%	38,6%	9,0%	11,9%	100%

Le poids du secteur tertiaire, qui comprend les transports dans leur globalité, a représenté dans le PIB total du pays, près de 38% en 2017, 37,5% en 2018 et 38,6% en 2019 et ce secteur est en croissance forte : de 6,6% en 2017, sa croissance est passée à environ 10% en 2018 et en 2019, contribuant ainsi à la croissance du pays. En effet, la contribution du secteur tertiaire à la croissance du PIB est particulièrement importante avec 2,5 points de croissance (sur 7,7) en 2017, 4,1 (sur 7,7) en 2018 et 3,9 (sur 7,8) en 2019.

Par ailleurs le secteur des services (hors commerce) emploie 26,4% de la main d'œuvre active. Le secteur des Transports a contribué significativement à la croissance au cours de ces trente dernières années, et représente actuellement environ 3,6% du PIB ivoirien.

On notera toutefois que pour ce qui concerne le transport routier de marchandises et de personnes, les données statistiques existantes sont parcellaires et peu à jour, si bien qu'il est difficile de se faire une idée précise et surtout certaine de la situation du secteur et de son poids économique réel.

2 LE RESEAU ROUTIER : SA GOUVERNANCE, SON ETAT ET LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

2.1 Le cadre institutionnel et la gouvernance

2.1.1 Le Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier, sa mission et son organisation

Les missions et l'organisation du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER) sont régies par deux Décrets :

- Décret N° 2018-962 du 18 Décembre 2018 portant Organisation du MEER
- Décret N° 2018-484 16 Mai 2018 portant réaménagement de la Gestion de l'Entretien Routier.

Le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics.

Pour la réalisation de ses missions dans le domaine des infrastructures routières et d'ouvrages d'art, en liaison avec le Ministère des transports, le MIE a l'initiative et la responsabilité de :

- La maîtrise d'ouvrage
- Le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, ainsi que leur entretien et la réglementation de leur gestion.

Pour l'accomplissement de ces missions, le MEER dispose, outre le Cabinet et des Directions et services rattachés, des Directions Centrales spécialisées, de 22 Directions Régionales des Infrastructures Economiques et de 58 Directions Départementales des Infrastructures Economiques.

Au plan purement technique et opérationnel, le Décret N° 2018-962 du 18 Décembre 2018 crée les Directions centrales suivantes :

- La Direction de la Planification et de l'Evaluation, rattachée au Cabinet,
- La Direction de la Planification, de la Signalisation et de la Supervision,
- La Direction de l'Environnement, des Normes, de la Réglementation et de Veille Technologique
- La Direction des Routes Rurales
- La Direction de l'Innovation Routière,
- La Direction de la Qualité.

L'on observe que les deux premières Directions Centrales font de la planification, avec de l'évaluation pour la première et avec la signalisation et la supervision pour la seconde, ce qui est une source de confusion même si les missions semblent ne pas se chevaucher. Il faut en outre noter que le nouveau Décret ne fait pas mention de Direction Générale,

notamment de la Direction Générale des Infrastructures Routières (DGIR) qui était composée de la Direction de la Planification et de la Supervision Routière ainsi que de la Direction des Normes, de la Réglementation et de la Signalisation. Au vu du nouveau décret, la DGIR n'aurait pas d'existence légale mais elle continuerait de fonctionner conformément aux missions que lui conférait l'ancien Décret pourtant abrogé par le nouveau.

Par ailleurs, dans le domaine des infrastructures routières, le MIE exerce une tutelle technique sur l'Agence de gestion des Routes (AGERROUTE), le Fonds d'Entretien Routier (FER) et le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP).

2.1.2 L'Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE)

L'AGERROUTE est issue des différentes réformes institutionnelles de l'entretien routier.

C'est une société d'Etat régie selon les normes de l'acte uniforme du traité OHADA de 1997 sur les sociétés commerciales et le groupement d'intérêt économique et par une loi ivoirienne de la même année. Son capital est entièrement détenu par l'Etat.

AGERROUTE est sous la tutelle technique du Ministère des Infrastructures Economiques et la tutelle financière du Ministère de l'Economie et des Finances.

En exécution des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ou à la maîtrise d'ouvrage déléguée qui lui sont confiées par l'Etat, AGERROUTE :

- Gère la banque de données routières :
- Gère avec le FER l'administration du financement de l'entretien routier :
- Gère l'entretien du réseau routier :
- ✓ Actualisation de la classification du réseau
- ✓ Élaboration des programmes annuels d'entretien du réseau et des plans de passation des marchés, des dossiers d'appels d'offres relatifs aux études, travaux, équipements et fournitures ainsi que les contrats y afférents
- ✓ Contrôle d'exécution des travaux
- ✓ Maintenance des systèmes de signalisation
- ✓ Élaboration des statistiques sur l'exploitation des infrastructures routières
- ✓ Sauvegarde et conservation du patrimoine routier

L'AGERROUTE a donc la charge de la définition de la stratégie et de la réalisation de l'entretien des infrastructures routières. Pour ce qui concerne les autoroutes, si les droits de péages sont perçus par le FER, une partie sert au financement des activités de l'AGERROUTE dans ce domaine.

- Recommander des projets d'aménagements de nouvelles routes ou de nouveaux ouvrages d'art ; rechercher les financements nécessaires, assure le pilotage des projets et l'exécution des travaux
- Participer à l'élaboration des normes et spécifications techniques
- Veille à la sauvegarde de l'environnement dans le cadre des travaux routiers et initie et assure le suivi des études d'impact environnemental.

2.1.3 Le Fonds d'Entretien Routier (FER)

La privatisation de l'entretien routier en 1994 a conduit à une nette dégradation du niveau de service offert par le réseau routier.

Des ressources de plus en plus importantes se sont avérées nécessaires et grâce à l'appui de la Banque Mondiale, l'Etat a entrepris des réformes qui se sont traduites par la création du Fonds d'Entretien Routier en 2001

Ainsi, le FER a pour principale mission l'entretien du réseau routier ivoirien.

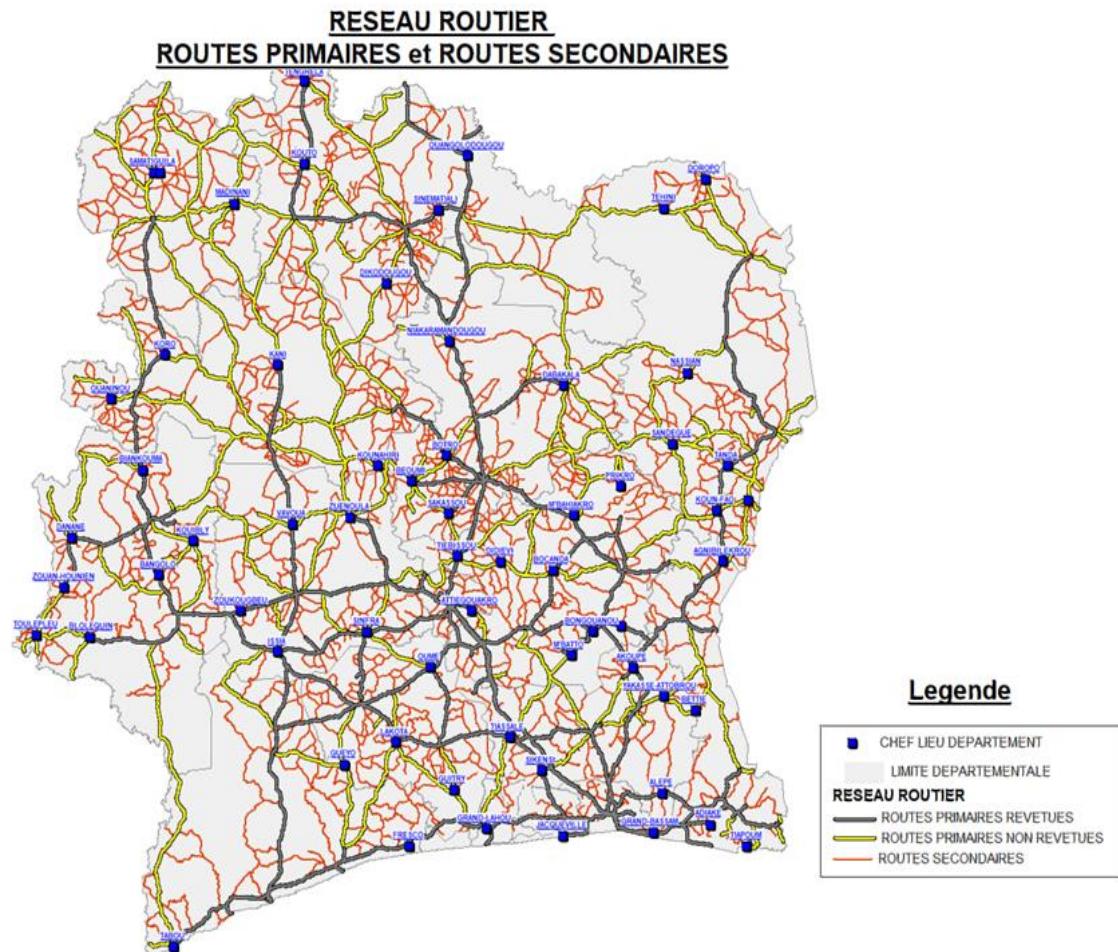
Le FER assure le financement des prestations relatives aux études et travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier, à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre des études et travaux d'entretien routier.

Cette mission globale s'inscrit aussi dans une volonté qui au-delà de la gestion classique d'un réseau routier et de sa contribution à l'amélioration de la mobilité et de la sécurité routière, vise à offrir aux opérateurs économiques de meilleures conditions opérationnelles leur permettant d'améliorer leur qualité de service et de performance.

Le FER a la charge de la gestion des autoroutes y compris la perception des droits de péage.

2.2 Le réseau routier en chiffre

De nombreuses analyses et études sont en cours pour parvenir à des mesures vérifiables du réseau routier et de son état.



Le réseau routier ivoirien qui était de 25 000 km en 1960, est passé aujourd'hui à environ 80 à 82 000 km, comme présenté au tableau ci-après.

Années	Longueurs en km										
	1948	1960	1980	1985	1989	1993	1995	1997	1999	2010	2020
Routes revêtues	50	700	3 100	3 850	4 683	5 290	5 800	6 000	6 514	6 514	6 621
Routes en terre A et B	3 600	10 000	10 300	9 100	9 003	11 283	10 773	11 123	9 019	9 019	9 900
Routes en terre C et D	7 200	14 300	32 400	40 550	54 264	51 468	51 468	52 877	66 463	66 463	65 500
TOTAL	10 850	25 000	45 800	53 500	67 950	68 041	68 041	70 000	81 996	81 996	82 021

Sources: DGIR et AGEROUTE

Selon diverses sources, il est estimé que 6 200 à 8 000 km de ce réseau sont des voies bitumées ou revêtues, les travaux de préparation du Plan National de Développement 2012-2015 en notent 6 698 Km, parmi lesquelles 258 km sont des tronçons autoroutiers.

Les différences d'appréciations peuvent s'expliquer en partie par la prise en compte ou non des voies de circulations en agglomérations, mais aussi par l'absence de relevés vérifiables.

Les travaux de préparation du Plan National de Développement 2012-2015 notaient que pour ce qui concerne le réseau bitumé, 4 500 Km de routes sont en mauvais état dont 1 500 en très mauvais état. Il convient enfin de noter que 75% du réseau de routes revêtues ont un âge moyen de 15 à 35 ans alors que leur conception anticipait une durée de vie de l'ordre de 15 ans.

Depuis 2011, après la crise postélectorale de 2010, le réseau routier ivoirien a fait l'objet de travaux pour :

- La réhabilitation de 18 000 km de routes en terre
- La réhabilitation de 3 567 km de routes bitumées ;
- Le bitumage de 202,5 km de routes urbaines et interurbaines ;
- La construction de 85,9 km d'autoroutes
- La construction de 7 ouvrages d'art et 94 dalots

Il est également rapporté que le total des investissements dans les infrastructures routières pour la période 2012-2015 avoisine les 500 milliards de francs CFA soit environ 1 milliard de dollars.

En effet, la mise en œuvre du PND 2012–2015, qui a permis de reprofiler plus de 5 000 Km de pistes rurales, s'est davantage concrétisée avec la réalisation notamment de la section de l'Autoroute du Nord Singrobo-Yamoussoukro de 86 Km de long, de l'échangeur de la Riviera II, des ponts Henri Konan Bédié, ceux de Bouaflé et de Jacqueville, le renforcement de la section d'Autoroute Abidjan-Singrobo de 140 Km, le bitumage de 124 km de la route Boundiali-Tengrela.

Des efforts financiers similaires étaient envisagés pour le PND 2016-2020 dont l'évaluation de la mise en œuvre n'est pas disponible pour tirer des conclusions plus précises.

2.3 Les principaux problèmes rencontrés

Outre les questions de financement, la gestion du réseau routier se trouve confrontée à divers problèmes qui peuvent se résumer aux principaux points suivants :

- L'absence de données stables et consolidées sur la mesure du réseau, son état, etc. ainsi que sur les coûts unitaires par type d'entretien, leurs évolutions dans le temps et éventuellement par région. En effet, l'analyse diagnostique effectuée dans le cadre La mission d'appui au Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER) pour la définition de la stratégie de l'entretien routier a souligné cette lacune.
- L'absence d'une Charte Routière actualisée :

Une Charte Routière a pour but de normer la classification des infrastructures et d'en fixer les caractéristiques techniques de conception et de construction, de définir les règles d'administration et de gestion du réseau, de fixer les grandes lignes directrice de

planification (conception, réalisation, entretien..), de délimiter clairement les compétences en matière de gestion, de financement, d'entretien... entre les différentes parties intervenantes (Ministère, administrations centrales et déconcentrées, collectivités territoriales et locales, agglomérations...)

Une tentative de mise à jour était intervenue en 2004 mais n'a à ce jour pas encore abouti, ce qui laisse un vide dans l'arsenal de gestion des infrastructures.

3 CADRE INSTITUTIONNEL ET GOUVERNANCE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

3.1 Le Ministère des transports, sa mission et son organisation

3.1.1 Mission du Ministère et organisation du Cabinet du Ministre

3.1.1.1 Les missions et les objectifs du Ministère des transports

Le Ministère des Transports a pour mission principale de suivre et de mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière des transports en vue de moderniser le système des transports ivoirien.

Les structures du Ministère des Transports doivent réaliser les objectifs spécifiques suivants :

- Améliorer le cadre institutionnel, juridique et organisationnel du secteur des transports ;
- Organiser les activités de transport ;
- Favoriser le développement des transports ;
- Promouvoir une offre de service des transports disponible, suffisante et de qualité ;
- Améliorer l'accessibilité des couches socioprofessionnelles aux services des transports ;
- Faciliter l'accès des transporteurs aux crédits bancaires.

Conformément à ces objectifs spécifiques définis pour répondre aux préoccupations des populations, les actions et les activités du Ministères des Transports visent à mettre en œuvre Le Programme d'Actions Prioritaires (PAP) 2020, et en particulier au titre de la Transformation de l'Economie il doit veiller l'intensification du programme de réhabilitation et de construction des infrastructures dans les secteurs des routes et des transports.

Le Ministre en charge des Transports a la responsabilité de l'ensemble des modes de transports de marchandises et de personnes :

- Le transport maritime
- Le transport aérien
- Le transport ferroviaire
- Le transport fluvial et lagunaire
- Le transport routier

Il a également la charge de l'intermodalité.

3.1.1.2 Organisation du Ministère des transports

C'est le décret 2011-401 du 16 Novembre 2011 qui fixe l'organisation du Ministère des Transports.

Le Ministre des Transports est l'autorité administrative placée au sommet de la hiérarchie de son administration et la seule personne habilitée à prendre toutes les mesures nécessaires au bon fonctionnement de tous les services. Le Ministre agit par arrêtés, circulaires ou décisions. Il est le supérieur hiérarchique de tous les agents de son département ministériel.

Sur le plan financier, le Ministre est aussi responsable de la gestion des crédits budgétaires et du matériel accordé à son ministère. Tout ceci a pour but de lui permettre d'atteindre les missions à lui confiées par le Gouvernement.

Outre le Cabinet du Ministre, **le Ministère compte onze directions et services**, parmi lesquels certains ont une compétence dans le domaine du transport routier de marchandises et de personnes, à savoir :

- **L'Inspection Générale des Transports (IGT)** qui est dirigée par un Inspecteur Général nommé en Conseil des Ministres, il veille au bon fonctionnement de l'ensemble des structures du Ministère à travers des investigations et missions d'inspections.
- **La Direction des Affaires Juridiques et du Contentieux (DAJC)** qui assure une mission de conseil juridique du Ministère, rédige les actes et veille au respect et au suivi des conventions internationales.
- **La Direction des Affaires Financières (DAF)** qui compte les Sous-directions du budget et de la comptabilité, et de la gestion des équipements et du patrimoine.
- La Direction des Ressources Humaines (DRH) qui gère le personnel.
- **La Direction de la Programmation, et de l'Evaluation des Projets (DPEP)** qui mène les études prospectives et procède à la planification, à la programmation et à l'évaluation des projets. Elle est le point focal en charge, au sein du Ministère des Transports, du suivi de l'application des Plans Nationaux de Développement (PND).
- **La Direction de la Formation et de la Coopération Internationale (DFCI)** qui est chargée de la coordination des programmes de formations initiales et continues ainsi que de la coopération régionale et internationale. Elle veille aussi à la mise en œuvre de la planification de la formation et prépare la participation de la Côte d'Ivoire aux réunions internationales.
- **La Direction de l'Informatique, de la Documentation et des Archives (DIAD)** qui s'occupe de la collecte et du traitement des informations afin de constituer des banques de données des activités, de l'élaboration du schéma directeur informatique, de la conservation et de la diffusion de la documentation, de l'archivage électronique des documents et de la supervision des publications.
- **La Direction du Guichet Unique Automobile (GUA)** qui est chargée de coordonner et de suivre la mise en œuvre des procédures administratives nécessaires à l'immatriculation des véhicules. Il comprend six bureaux, dont ceux de l'indentification et de contrôle technique, de la fabrication des plaques et de l'immatriculation des véhicules.

- **L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)** qui est chargé de mettre en œuvre et de suivre les actions pouvant assurer la fluidité et la continuité des transports.

L'OFT est une structure administrative créée par le Décret n°2001-669 du 24 octobre 2001 relatif à la fluidité et la continuité des transports au sein du Ministère des Transports. Il a pour mission d'assurer la fluidité sur l'ensemble des voies de communications routières, maritimes aériennes et ferroviaires. Il est donc concerné par l'ensemble des activités et opérations dont l'exécution est susceptible de faire obstacle à la continuité et à la fluidité des transports. L'Observatoire est placé directement sous la responsabilité du Cabinet du Ministre des Transports.

Sa stratégie d'actions repose sur l'implication de tous les acteurs concernés par la lutte contre les entraves ou obstacles à la fluidité et à la continuité des transports, sur des campagnes de sensibilisation, d'information, de formation et d'éducation en particulier à l'attention des usagers et à la promotion de l'Harmonisation des politiques de fluidité et de libre circulation des personnes et des biens dans les espaces UEMOA et CEDEAO.

Pour ce qui concerne la partie routière, l'OFT publie chaque année un rapport sur l'état de la gouvernance routière. L'OFT coopère avec le Comité National de Facilitation du Transport et du Transit inter-états (CNF) de Côte d'Ivoire qui est composé de représentant des diverses administrations et corps de contrôle (Police, Gendarmerie, Eaux et Forêts, Douanes, Forces armées de Côte d'Ivoire) et de représentants du secteur privé (Chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire et représentants professionnels, Ports d'Abidjan et San Pedro, OIC, syndicats des transporteurs et des conducteurs routiers, transitaire...).

Il vise également à créer les conditions d'une bonne collaboration entre les différents acteurs du transport et de permettre la libre circulation des personnes, des biens et services, conformément à la réglementation communautaire de la CEDEAO et de l'UEMOA.

- **La Direction de la Planification, des Statistiques et de la Prospective** qui est chargée d'assurer la production des statistiques se rapportant aux activités du Ministère, d'assurer la conception et la mise en œuvre des études sectorielles, de participer à l'élaboration des Plans Nationaux de Développement et des Programmes d'Investissements Publics.

Le Ministère des transports compte également une **Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC)** qui est chargée de conduire la politique nationale en matière de transports terrestres, de circulation routière et ferroviaire et de coordonner les activités des Directions et Services sous son autorité. Au sein de la DGTTC, c'est la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires qui est chargée de mettre en œuvre et de suivre la politique du secteur, d'élaborer, de suivre et de contrôler la réglementation, de coordonner les différents modes terrestres, d'établir des statistiques et de veiller à l'Harmonisation des normes techniques des véhicules, à leur suivi et à leur contrôle.

Le Ministère des transports s'appuie enfin sur des **Services Extérieurs** qui sont des Directions Régionales et Départementales. Les Directions Régionales sont implantées

dans les localités d'Abidjan, d'Abengourou, de Bondoukou, de Bouaké, de Korhogo, de Man, d'Odienné, de San-Pedro et de Yamoussoukro.

3.2 Organismes ou Etablissements sous tutelle

Le Ministère des transports, outre ses directions et services et ses directions générales, s'appuie également sur un grand nombre de structures sous tutelles.

Ce sont des Etablissements et Organismes dont la mission entre dans le cadre des attributions du Ministère des Transports et sur lesquels celui-ci exerce un contrôle de tutelle technique conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur.

Parmi ces structures, les organismes présentés ci-dessous ont une pertinence particulière dans l'organisation des transports routiers.

3.2.1 L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)

3.2.1.1 Statut de l'OIC

L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) est par définition un conseil de chargeurs, c'est à dire un organisme qui représente et défend les intérêts des importateurs et exportateurs ainsi que des usagers des services de transports, dans le cadre de l'acheminement de leurs marchandises.

Créé en juin 1969 sous la dénomination initiale de Conseil Ivoirien des Chargeurs, il a d'abord une dimension essentiellement ouverte sur le transport maritime et est dans un premier temps un organisme public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Il a pour mission initiale d'obtenir une baisse significative des taux de fret maritime.

C'est en 1975 qu'il devient l'OIC et prend la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) jouissant de la personnalité morale et doté de l'autonomie financière. Il se voit alors assigner une mission plus élargie, consistant essentiellement à concevoir et à mettre en œuvre toutes actions permettant de réduire l'incidence des coûts de transport maritime sur l'économie nationale, de rationaliser et d'optimiser la desserte maritime du pays et notamment, d'assurer la régularisation de l'offre et de la demande de fret.

En Novembre 1991 le statut de l'OIC est transformé en Société Anonyme dont le capital social est détenu en majorité par l'Etat, le reste étant détenu par les ports autonomes d'Abidjan et de San Pedro eux-mêmes entités publiques, et des investisseurs privés.

L'OIC est placé sous la tutelle technique du Ministère des Transports et sous la tutelle économique et financière du Ministère de l'Economie et des Finances.

Statutairement le Ministère des Transports assure la Présidence du Conseil d'Administration de l'Office et compte en plus un administrateur.

L'OIC ne bénéficie d'aucune subvention pour son fonctionnement et sa gestion, dès lors son financement n'est assuré que sur la base de la rémunération des services que l'office offre aux opérateurs économiques.

3.2.1.2 Les missions de l'OIC

Ses missions se sont considérablement élargies et bien que toujours orienté vers le transport maritime, son champ de compétence s'est développé aussi en matière de transport terrestre en particulier dans le domaine du transport routier.

Ainsi on retrouve parmi ses missions officielles :

- L'assistance directe aux chargeurs
- Le traitement et mise à disposition d'informations pertinentes sur les flux des transports internationaux des marchandises et les conditions de desserte de la côte d'ivoire
- La négociation des coûts de transports
- La facilitation et contribution à la fluidité des transports
- La création d'infrastructures d'appui aux transports et à l'usage des chargeurs
- Action en qualité d'interface entre les pouvoirs publics et les milieux professionnels de transport, usagers et auxiliaires des services de transport

Parmi les nombreuses tâches réalisées par l'OIC certaines sont directement en relation avec les transports routiers, en particulier :

- Le suivi du trafic maritime et facilitation des formalités : mise en œuvre du Bordereau de Suivi de Cargaisons (BSC en ligne)
- La création et gestion d'entrepôts réels sous douane et d'un service de transit pour les marchandises en entrepôt sous douane OIC
- La gestion de gares de fret
- Des activités de formation
- La Réalisation d'escortes groupées de camions de transports de marchandises à la demande des chargeurs
- La promotion des trafics de transit de marchandises en liaison avec la communauté portuaire d'Abidjan et de San-Pedro
- Contribution à la levée des entraves au trafic routier de marchandise et à la fluidité du transport par la facilitation des transports urbains et interurbains
- L'exploitation et la gestion de pèse-essieux au parking des camions de transport de marchandises

Par ailleurs, l'OIC s'est vu attribuer en septembre 2016 les activités de conception, d'ingénierie, de financement, de mise en place, d'exploitation et de gestion d'un Système d'Exploitation et de Gestion Informatisé pour la sécurisation, l'édition et la distribution du Document Unique de Transport, en abrégé D.U.T. Cette activité remplace l'ancien rôle de l'OIC dans l'impression et la distribution des anciennes lettres de voiture qui n'ont plus cours.

3.2.2 Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)

3.2.2.1 Le contexte de sa création

Le Fonds de Développement du Transport Routier avait été créé par un Décret du 29 octobre 2009 N° 2009-360. Il avait initialement pour mission de garantir les emprunts contractés par les transporteurs auprès des banques en vue de l'acquisition de véhicules neufs mais aussi dans le cadre de la modernisation des gares routières et de la formation des acteurs.

Toutefois, face aux critiques et à l'absence de résultat le FDTR a vu son statut juridique transformé en Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) par un Décret du 12 mars 2014 pour favoriser son action dans le cadre du renouvellement du parc.

Le Conseil de Gestion du FDTR est composé de représentants du Président de la République, du Premier Ministre, des Ministres des Transports, de l'intérieur, de la Défense, de l'Economie et des Finances, du budget, ainsi qu'un représentant du le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire et un représentant des organisations professionnelles de véhicules affectés au Transport.

Cette transformation du Fonds en un EPIC et les changements opérés ont eu pour but de permettre au FDTR d'assurer plus efficacement ses missions de développement du transport routier, notamment par la possibilité d'apporter des appuis financiers aux transporteurs.

3.2.2.2 Le FDTR et le programme de renouvellement du parc

La mission du FDTR dans le cadre du programme de renouvellement du parc a été reformulée avec l'appui du Projet de Modernisation du Secteur des transports et facilitation du commerce sur le Corridor Abidjan-Ouagadougou (PAMOSET) qui a été initié en Décembre 2016, par le Gouvernement Ivoirien et la Banque Mondiale.

3.2.3 L'Office de Sécurité Routière (OSER)

L'OSER est mentionné ici pour mémoire en tant qu'organisme sous tutelle du Ministère des transports en charge de la gestion de la sécurité routière. Son statut, son rôle et ses missions sont en cours de reformulation dans le cadre d'une transcription stricte des directives de l'UEMOA dans le domaine de la sécurité routière et en particulier la directive N°12/2009/CM/UEMOA portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA

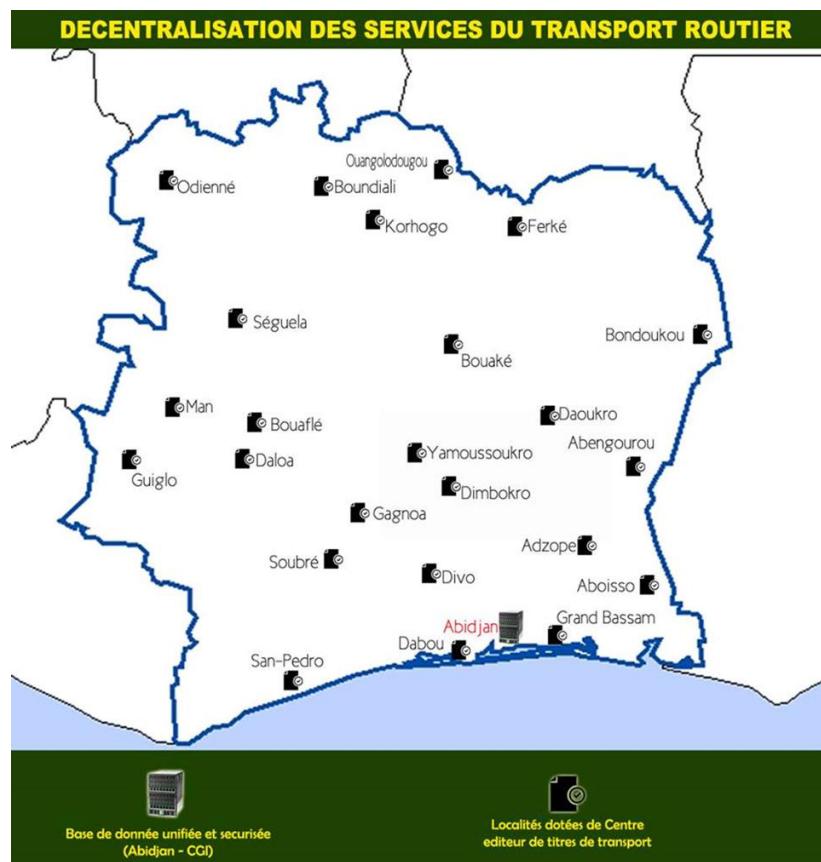
On retiendra ici que l'Office de Sécurité Routière (OSER) a été créé par la loi n° 78-661 du 4 août 1978 et exécute ses missions sous la Tutelle du Ministère des transports.

Le détail de ses missions et des évolutions attendues est présenté au chapitre 5 ci-après.

3.2.4 Le Centre de Gestion Intégré de service (CGI)

Le Centre de Gestion Intégré de service a été mis en place à partir de Juillet 2014. Le CGI remplace pour la SONATT et l'AGETU dissoutes en Août 2014.

Cette structure est implantée sur l'ensemble du territoire national selon la répartition géographique apparaissant sur la carte ci-dessous.



Source : Facebook CGI

Le CGI a la charge de la délivrance et de la gestion des :

- Permis de conduire
- Cartes grises
- Cartes de transporteurs et conducteurs
- Autorisations de transport (Sauf cartes vertes CEDEAO qui restent à la DGTC)

Le CGI est opérationnellement géré sous le régime de la Concession par une société privée de droit ivoirien « Quipux Afrique » qui bénéficierait d'un contrat de concession d'une durée initiale de 6 années.

Le cahier des charges qui est la source opérationnelle de ses activités date toutefois d'octobre 2014, et n'a pas été actualisé ce qui empêche en particulier l'application des dispositions de la LOTI en matière de critères d'accès aux professions du transport routier qui ne sont toujours pas pris en compte lors de l'inscription des entreprises au registre des transporteurs.

3.2.5 Le contrôle technique automobile

3.2.5.1 Le cadre légal

Le Code de la Route Ivoirien (Décret 64-212 du 26 mai 1964 article 25 et ses évolutions), a établi l'obligation d'inspection technique des véhicules tous les ans à partir de la date de première mise en circulation pour les voitures particulières et les véhicules de transport de marchandises et tous les six mois depuis la date de leur mise en circulation pour les véhicules de transport public ou privé de personnes.

Le nouveau Code de la Route issu du décret 2016-864 du 3 novembre 2016 portant règlementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique prévoit la libéralisation des activités des centres de contrôle technique moyennant l'obtention d'un agrément.

3.2.5.2 La Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) : l'acteur historique

Dans le cadre de l'obligation de visite technique périodique des véhicules mise en place en Avril 1959, la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) a été créée en 1974 sous le statut d'entreprise publique.

En 1990 la société est privatisée et est rachetée par le groupe suisse SGS. Elle agit depuis cette date dans le domaine du contrôle technique des véhicules sur la base d'un contrat de concession.

SICTA couvre l'ensemble du territoire avec 27 Stations permanentes (Vridi, Abatta, Guichet Unique, Marcory, Plateau, Yopougon, Abengourou, Aboisso, Adzopé, Agnibilékro, Agboville, Bondoukou, Bouaké, Bouaflé, Dabou, Daloa, Daoukro, Divo, Gagnoa, Guiglo, Korhogo, Man, Odienné, San Pédro, Soubéré, Yamoussoukro et Yaou), 22 Stations temporaires (Bongouanou, Boundiali, Bouna, Danané, Dimbokro, Duékoué, Fresco, Ferkéssédougou, Grand Lahou, Issia, Katiola, M'bahiakro, Méagui, Oume, Sassandra, Séguéla, Tabou, Tiassalé, Tengrela, Toumodi, Touba, Zuénoula) et 6Equipes mobiles.

Sur le plan des équipements, SICTA exploite 19 lignes de contrôles techniques totalement informatisées à Abidjan, 23 lignes de contrôles techniques totalement informatisées à l'intérieur, et un banc mobile homologué par la DGTTC selon les dispositions légales en vigueur, un deuxième étant en cours d'homologation.

3.2.5.3 Mayelia Logistics & Automotive : le nouveau venu

Au bénéfice de la libéralisation des activités de Contrôle Technique introduite par le décret 2016-864 du 3 novembre 2016, Mayelia Logistics & Automotive qui est une filiale de MAYELIA Participations a obtenu un contrat de concession pour la réalisation du

contrôle technique automobile en Côte d'Ivoire. La première station a été ouverte au public à Vridi sur la commune de Port Bouet le 11 mai 2020. Il est prévu qu'au cours de l'année 2020, MAYELIA LOGISTICS & AUTOMOTIVE ouvrira trois (3) autres stations fixes dans diverses communes d'Abidjan (Grand- Bassam, Abatta, Adjamé) avant en 2021 d'ouvrir quatre (4) centres fixes et six (6) stations mobiles supplémentaires repartis sur l'étendue du territoire national.

3.2.5.4 AFRIKIA CONTRÔLE TECHNIQUE INDUSTRIEL ET AUTOMOBILE (ACTIA S.A)

AFRIKIA CONTRÔLE TECHNIQUE INDUSTRIEL ET AUTOMOBILE (ACTIA S.A), Société Anonyme avec Conseil d'Administration, est le troisième opérateur agréé à la faveur de la libéralisation des activités de Contrôle Technique Industriel et Automobile en Côte d'Ivoire par arrêté n°001/MT/CAB/DG du 3 Février 2020.

Le siège de ACTIA S.A est à Cocody Danga. Avec un capital de 200 millions de francs CFA, ACTIA S.A est née de l'union d'Experts et de Génie-Mécaniques ivoiriens dont certains ont plus de trente ans d'exercice du contrôle technique dans notre pays.

Les activités de ACTIA S.A ont été négativement impactées par la maladie à COVID 19. Maladie épidémique qui a entraîné un arrêt dans la fabrication de son matériel d'exploitation en Espagne.

ACTIA S.A construit en ce moment une station de contrôle technique de plus de 7 lignes dans la zone d'Abidjan Nord sur l'AXE Abobo-Alépé avec toutes les commodités. La superficie du centre en construction est de 5 Hectares.

Dans quelques semaines, c'est-à-dire courant Novembre 2020, elle va ouvrir un relais ACTIA avec une capacité de contrôle de 300 véhicules jour pour démarrer ses activités.

La réception de 14 bancs mobiles pour le contrôle in situ est prévu dès que les conditions permettront leur acheminement en Côte d'Ivoire, ils seront opérationnalisés dès homologation par la DGTTA selon les dispositions réglementaires en vigueur.

3.2.6 La SOTRA

La Société des Transports Abidjanais (SOTRA), exploite depuis 1960, le service public de transport en commun de personnes par autobus dans l'agglomération d'Abidjan.

3.2.6.1 Le cadre légal

Le cadre légal d'exploitation de la SOTRA est défini par une convention de concession, signée avec l'Etat de Côte d'Ivoire, qui a été renouvelée en novembre 1998 pour une durée de 15 ans. L'on constate que cette Convention est arrivée à échéance depuis novembre 2013 mais elle n'a toujours pas été renouvelée ce qui pose la légalité de l'exploitation de la SOTRA depuis 2013 à ce jour.

Selon le Cahier des Charges de la Convention de Concession signé en 1998, La SOTRA Concessionnaire bénéficiait de l'exclusivité du service public de transport collectif urbain de personnes sur routes et lagunes dans la ville d'Abidjan. Les Services concédés comprennent principalement :

- L'exploitation de lignes de transport par autobus ;
- L'exploitation de lignes de vedettes sur l'ensemble du plan d'eau lagunaire d'Abidjan ;
- Les taxis bagages.

Les dessertes sont modifiées sur l'initiative soit, de l'Autorité Concédante (Etat) ou de son représentant (le Ministre des Transports) lorsque l'intérêt général ou un bon fonctionnement des Services le commande, soit sur l'initiative du Concessionnaire (la SOTRA).

3.2.6.2 Les statuts

La SOTRA a été constituée en Société concessionnaire Anonyme de droit ivoirien depuis 1998. Son Capital social est de 3 Milliards de FCFA actuellement réparti comme suit :

- Etat de Côte d'Ivoire	:	60,2%
- IVECO France	:	39,8%
- District ABIDJAN	:	0,07%
- Privé ivoirien	:	0,03%

3.3 L'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)

3.3.1 Le cadre légal

La LOTI instaure l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur.

Toutefois, tour à tour l'Ordonnance 2018-09 du 10 janvier 2018 et l'Ordonnance 2019-99 du 30 janvier 2019 portant adaptation de la LOTI ont ajusté les dispositions initiales de la LOTI pour ce qui concerne l'ARTI.

Finalement c'est le Décret 2019-101 du 30 janvier 2019 qui fixe l'organisation et le fonctionnement de l'ARTI.

3.3.2 Le statut, la structure et le financement de l'ARTI :

L'ARTI est une Autorité administrative indépendante chargée de la régulation du secteur du Transport intérieur, elle est dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

L'ARTI est structuré au travers de diverses instances :

- Le Conseil de Régulation qui est l'organe collégial chargé de la conduite des missions de l'autorité
- Une Direction Générale chargée des affaires techniques, administratives et financières
- De 4 directions : une direction de l'audit interne, une direction de la formation et de la documentation, une direction des affaires administratives et financières et une direction des services d'information
- De 2 entités indépendantes : la commission nationale de surveillance du transport intérieur (CNSTI) et le Comité de règlementation et des recours (C2R)

Le financement de l'ARTI est réalisé au travers des ressources suivantes :

- Quote part des ressources fiscales et parafiscales des transport routiers, ferroviaires, lagunaires, lacustres et fluviaux
- Quote part des amendes à la LOTI
- Subventions
- Dotations de l'Etats
- Dons et legs

3.3.3 Les missions et les responsabilités de l'ARTI

Les missions de l'ARTI sont :

- Le conseil de l'Etat, de ses démembrements et de tous intervenants dans le secteur du Transport intérieur
- Le contrôle et le suivi de l'exécution des conventions dans le secteur du Transport intérieur
- L'arbitrage des conflits entre les acteurs du secteur du Transport intérieur
- La défense des intérêts des usagers et tous autres acteurs du secteur du Transport intérieur

Pour remplir ses missions, l'ARTI est en particulier responsable de :

- Enjoindre les structures publiques ou privées détentrices de données en matière de transport intérieur ou pouvant être utilisées en matière de transport intérieur, de les mettre à la disposition des structures compétentes du Ministère chargé des transports ou tout autre structure déléguée à cet effet
- Formuler des avis au Ministre chargé du Transport pour la définition et l'amélioration des politiques en vue des actions de réforme du secteur des transports intérieurs

- Veiller à l'application des principes de bonne gouvernance, notamment par la mise en œuvre des moyens préventifs permettant de lutter contre la fraude et la corruption dans le secteur
- Connaitre en premier ressort des litiges dans le secteur du transport intérieur et de les régler
- Procéder à des conciliations, le cas échéant, en matière d'exécution des conventions dans le secteur du transport intérieur
- Préserver les intérêts des usagers et de tous autres acteurs du transport intérieur, dans le respect du principe d'équité
- Assurer le suivi des décisions portant sur le règlement des litiges qui lui sont soumis
- Prononcer des sanctions à l'encontre des acteurs privés du transport intérieur ayant agi en violation de la réglementation en vigueur
- Proposer aux autorités compétentes des sanctions à l'encontre des acteurs publics du transport intérieur ayant agi en violation de la réglementation en vigueur
- Créer et animer un cadre d'échange et d'écoute de l'ensemble des acteurs du système des transports intérieurs.

3.4 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AOMU)

3.4.1 Le cadre général des AOMU

3.4.1.1 Le cadre légal

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AOMU) ne sont pas prévues par la LOTI dans sa version initiale, elles sont introduites par l'ordonnance du 30 janvier 2019 portant modification de la LOTI.

Les AOMU sont des Autorités administratives indépendantes dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

3.4.1.2 Les missions des AOMU dans leur périmètre de compétence géographique

Les AOMU exercent de manière exclusive à l'intérieur du périmètre des transports urbains qui leur est dédié, et selon les modalités établies dans leurs actes de création, les compétences en matière de mobilité et de transport.

L'ordonnance prévoit qu'en l'absence d'une AOMU, ces pouvoirs sont exercés par la collectivité territoriale compétente par délégation et transfert de compétence de l'Etat.

Les missions des AOMU sont définies comme suit dans leur périmètre de compétence géographique :

- Assurer la coordination des différents modes de transport et gérer les autorisations de transport
- Définir et organiser la mise en concurrence des acteurs
- Faire appliquer la réglementation régissant le secteur
- Édicter les règles dans les domaines de compétence pour lesquels elle a été habilitée
- Réaliser des audits indépendants des convention de concession de service public et assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations qui en résultent
- Imposer des sanctions administratives aux acteurs qui violent la réglementation en vigueur
- Fixer la tarification applicable dans le secteur
- Formuler des recommandations en matière de parafiscalité dans le secteur
- Formuler des avis au Ministre pour la définition et l'amélioration des politiques et des réformes

3.4.1.3 Points spécifiques d'attention afin d'éviter une incohérence légale quant aux missions des AOMU

Les ordonnances modificatives de la LOTI confient aux AOMU la gestion des autorisations de transport urbain de marchandise et de personnes, ce qui de fait, crée une strate de titre de transport de plus par rapport à ceux existants, sans pour autant donner de détail sur l'articulation entre le Registre des transporteurs, les autorisations générales de transport et les autorisations urbaines.

De plus, les ordonnances confient aux AOMU la définition des tarifs de transport, ce qui est en conflit direct avec le principe de libre concurrence établi par la LOTI, et avec la possibilité de définir des « tarifs indicatifs ».

Ces dispositions doivent faire l'objet de clarification pour éviter toute difficulté de mise en œuvre ou de conflit de compétence.

3.4.2 L'Autorité pour la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA)

3.4.2.1 Le cadre légal instituant l'AMUGA

C'est l'ordonnance du 30 janvier 2019 portant modification de la LOTI qui instaure l'Autorité pour la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA), celle-ci étant la première AOMU.

C'est le Décret 2019-100 du 30 janvier 2019 qui détermine l'organisation et le fonctionnement de l'AMUGA.

L'AMUGA a pour mission générale d'organiser et de coordonner les modes de transport du périmètre des transports urbains de sa compétence, à savoir :

- le District Autonome d'Abidjan ainsi que les Communes qui le composent, à savoir Abobo, Adjamé, Anyama, Attécoubé, Bingerville, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouët, Songon, Treichville et Yopougon ;
- les Communes périphériques d'Alépé, d'Azaguié, de Dabou, de Grand-Bassam de Bonoua et de Jacqueville.

L'ensemble formé par le District Autonome d'Abidjan et les communes périphériques constitue le Grand Abidjan.

3.4.2.2 Les responsabilités de l'AMUGA

Dans le cadre global fixé, l'AMUGA est responsable de :

- Anticiper les évolutions du développement territorial du GA par un Plan de Déplacement Urbain
- Définir et déployer une politique unique, structurée, homogène et cohérente
- Editer et délivrer les autorisations de transport urbain
- Assurer le contrôle de l'application et du respect des règles par tous les acteurs
- Etudier, mettre en place et gérer les redevances et taxes résultant de l'activité de transport à l'intérieur du périmètre
- Définir et organiser le réseau routier, ferroviaire et fluvio-lagunaire de transport maillé dans le périmètre
- Définir et organiser la mise en concurrence des opérateurs de transport urbain
- Mesurer la performance du système de transport urbain
- Programmer et contractualiser la réalisation des aménagements d'infrastructures de transport, de mobilité et de stationnement et les moyens de transport adaptés
- Porter et assurer la Maitrise d'Ouvrage Délégée des projets d'investissement des projets de transport public
- Être l'interlocuteur des acteurs économiques et institutionnels en activité dans le périmètre

3.5 La Représentation Professionnelle : le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire (HCPETR-CI)

3.5.1 Le contexte de la création du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire

Dans le contexte d'un secteur déstructuré et non organisé, la représentation professionnelle s'est longtemps caractérisée par une atomicité de syndicats nationaux, régionaux et locaux (on parlait de 350 entités différentes) rendant peu audible la voie de la profession et impossible la conduite d'une concertation avec les pouvoirs publics.

Cette complexité était renforcée par l'implication des divers syndicats locaux dans les circuits de distribution du fret, si bien qu'il règne une grande ambiguïté dans leur rôle. La défense des intérêts professionnels passe souvent au second rang derrière les implications commerciales et surtout financières liées à la distribution du fret.

C'est la raison pour laquelle, dans la perspective d'un renforcement du secteur au travers d'une professionnalisation des acteurs, le Ministère des Transports a promu la constitution d'une Fédération Professionnelle dans le but de faciliter le dialogue et la concertation Public/Privé ainsi que le renforcement de la représentativité professionnelle.

Ainsi, après plusieurs années d'efforts, le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire a été établi par son Assemblée Générale Constitutive qui s'est tenue le 8 Septembre 2014.

3.5.2 Les Membres et les Organes du HCPETR-CI

Sur le plan juridique, le HCPETR-CI est une fédération de sociétés coopératives, mais son statut évoluera sans doute au cours du temps pour devenir une véritable Organisation Professionnelle Patronale, le statut de coopérative étant incompatible avec l'obligation de neutralité économique d'une organisation professionnelle représentative.

Les membres du HCPETR-CI sont répartis en 3 catégories :

- Les membres actifs coopérateurs constitués par les fondateurs et dirigeants de coopératives d'entreprises de transport et de sociétés de transport, adhérents
- Les membres associés non-coopérateurs constitués des structures publiques, parapubliques ou privées intervenant directement ou indirectement dans le secteur du transport routier
- Les membres d'honneur constitués des personnes physiques ou morales qui ont marqué le secteur de transport routier par leur contribution à son développement ou par des dons de manière désintéressée au HCPETR-CI

Les organes statutaires sont :

- L'Assemblée Générale qui est l'organe supérieur de décision
- Le Conseil d'Administration
- Le Conseil de Surveillance
- Les délégations départementales
- Le Commissariat aux comptes en qualité d'organe de contrôle et de vérification.

Il est important de noter que les délégations départementales ont vocation au niveau départemental :

- À être les relais et représentants du HCPETR-CI

- À veiller à l'application des décisions de l'Assemblée Générale et du Conseil d'Administration
- À saisir l'Assemblée Générale ou le Conseil d'Administration de toutes difficultés rencontrées dans leur ressort territorial.

3.5.3 Les Missions du HCPETR-CI

Le HCPETR-CI a pour objet la satisfaction des aspirations et besoins économiques de ses membres, la défense et l'assistance de ceux-ci ainsi que la représentation et la promotion professionnelle.

Pour remplir sa fonction, le HCPETR-CI voit ses interventions concentrées autour de quelques grands axes qui peuvent se résumer ainsi :

- Défendre et promouvoir des intérêts moraux et professionnels de ses membres au niveau national, régional et international

Dans ce cadre le HCPETR-CI a pour mission de prévenir et tenter de concilier tous différends qui viendraient à surgir à l'occasion de la législation, de la réglementation et des contrats afférents au transport et à la logistique.

Dans l'accomplissement de ses missions, il doit contribuer à créer ou promouvoir toutes institutions d'intérêt collectif professionnel ou social.

Il doit aussi entreprendre toutes actions en vue de promouvoir le transport routier et la logistique au niveau interprofessionnel, au niveau politique et au niveau du grand public.

- Être une force de proposition

En plus de la défense professionnelle le HCPETR-CI doit devenir une force constructive de propositions pour ses membres et pour le Gouvernement.

A cette fin, il doit étudier toutes questions à caractère économique, professionnel ou social, émettre toutes suggestions en vue d'un renforcement de la profession.

C'est aussi dans ce contexte qu'il doit collaborer avec le Gouvernement sur la mise en œuvre de la politique d'accès à la profession, d'organisation du marché, d'amélioration de la sécurité et de la qualité du service, de l'instauration de l'ordre et de la discipline dans le secteur, de la lutte contre le racket et la corruption, du renforcement des capacités des acteurs du transport routier en vue de leur professionnalisation.

- Être un relais naturel et un centre d'expertise

La défense et la promotion des intérêts professionnels et son aptitude à interagir avec le Gouvernement induit que le HCPETR-CI soit à même de constituer un relai de communication vis-à-vis de ses membres et du Gouvernement pour tous renseignements, études, informations ou documentations utiles à l'activité de ses membres.

A cette fin, le HCPETR-CI doit être une structure de veille pour pouvoir répercuter auprès de ses membres toutes les modifications législatives ou réglementaires ayant un impact sur les activités liées au transport et à la logistique et pour pouvoir diffuser et faire appliquer les décisions professionnelles.

3.5.4 Les actions en cours et les prochaines étapes

Le HCPETR-CI a bénéficié d'un appui conséquent dans la cadre de l'Assistance Technique pour l'Amélioration de l'Organisation du Secteur des Transports Routiers de Marchandises en Côte D'Ivoire financé par l'Union Européenne jusqu'en 2018.

La poursuite de cet appui est prévue dans le cadre de l'Assistance Technique pour la Gouvernance Transports financé par l'Union Européenne.

Ainsi, les efforts seront poursuivis pour procéder à certains ajustements de son statut juridique et pour structurer ses actions et son financement et pour finaliser la signature d'un Mémorandum de Partenariat avec le Ministère des Transports pour contractualiser, sur la base d'objectifs clairs, une coopération au service du secteur et de l'économie et des populations ivoiriennes.

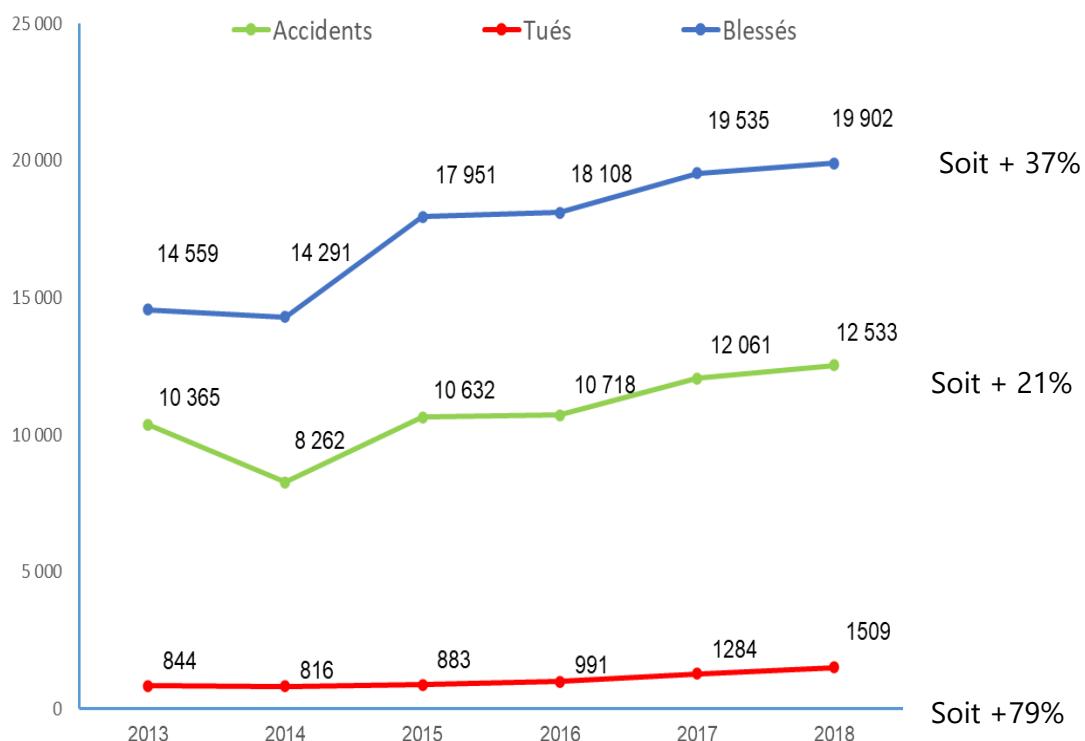
4 LA SECURITE ROUTIERE

4.1 Bilan de la Sécurité Routière en Côte d'Ivoire : une évolution préoccupante

4.1.1 Les données statistiques de 2013 à 2018

L'évolution des statistiques des accidents de la circulation et des victimes de la route en Côte d'Ivoire font apparaître une évolution à la hausse :

- Le nombre d'accidents de la circulation répertoriés passe entre 2013 et 2018 de 10 365 à 12 533, soit une augmentation de 21%
- Le nombre de tués répertoriés passe de 844 à 1 509 de 2013 à 2018 soit une augmentation de 79%
- Le nombre de blessés répertoriés passe quant à lui de 14 559 en 2013 à 19 902 en 2018, soit une augmentation de 37%



Source : DGTTC février 2020

Pour ce qui concerne le nombre de tués, divers rapports, dont celui de l'OMS publié en 2018 laissent entendre que la statistique officielle ne reflète pas nécessairement la réalité et l'OMS estime en 2016 que le nombre de tués lors d'accidents de la route est en fait estimé entre 4 635 et 6 529, soit une estimation moyenne de 5 582, soit près de 6 fois plus que le nombre rapporté.

En tout état de cause la situation est préoccupante.

L'analyse plus approfondie de ces données brutes, permet de constater que :

- Les piétons et les usagers des 2 ou 3 roues représentent 70% des victimes et plus de 60% des tués,
- 13% des tués sur la route sont en rapport avec un accident impliquant des poids lourds, tandis que 21% des tués résultent d'accidents impliquant des minicars ou des autobus.

En plus d'être un problème de santé publique, l'insécurité routière constitue un véritable frein au développement socio-économique du pays. Il est en effet estimé que les pertes en vies humaines et les conséquences des accidents de la circulation routière, absorbent près de 3% du PIB de la Côte d'Ivoire. En outre, les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes.

Il est estimé que si aucune action vigoureuse n'est entreprise dans ce domaine, ce sont environ 15 000 personnes qui perdront la vie sur les routes ivoiriennes au cours des cinq prochaines années, soit environs 3 000 tués par ans, soit le double du chiffre actuel.

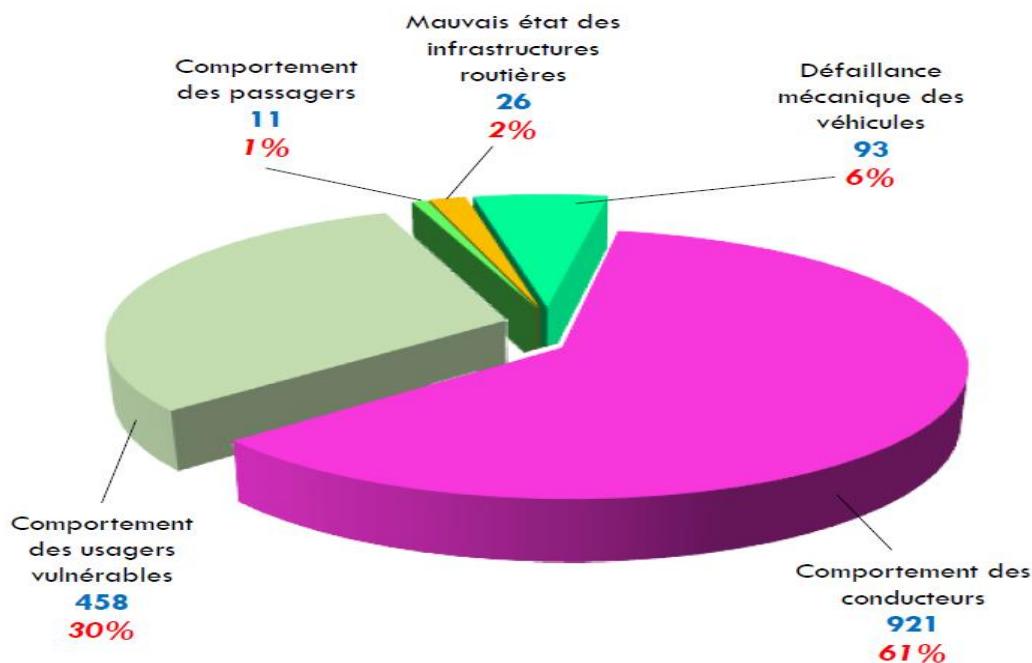
4.1.2 La causalité des accidents de la route

L'année 2018 a enregistré un nombre total de 1 509 morts sur les routes ivoiriennes.

L'analyse des causes d'accidents révèle que les causes de ces accidents sont multiples et se répartissent ainsi par ordre d'importance :

- **Le comportement des conducteurs** est en cause dans 62% des accidents qui ont entraîné 921 décès, soit 61% des tués,
- **Le comportement des usagers vulnérables** est en cause dans 35% des accidents, qui ont causé 458 décès soit 30% des tués,
- **La défaillance des véhicules** a causé 93 décès, soit 6% des tués,
- **Le mauvais état des infrastructures routières** est à l'origine de 26 décès, soit 2% des tués,
- **Le comportement des passagers** est à l'origine de 11 décès soit 1% des tués.

Le diagramme ci-dessous présente une situation visuelle de la situation de la mortalité par cause.



Source DGTTC, février 2020

Cette analyse de causalité démontre la prépondérance du facteur humain qui est en cause dans 92% des cas de décès, qu'il s'agisse des agissements des conducteurs, celui des usagers vulnérables des voies ouvertes à la circulation ou des passagers.

Il en résulte clairement que la formation des conducteurs et la sensibilisation des usagers doivent être des axes prioritaires d'actions, mais cela révèle aussi l'importance d'une action déterminée en matière de contrôle et de répression des infractions routières.

4.2 Le cadre de gouvernance et de gestion de la sécurité routière selon les instruments de l'UEMOA

Parmi les différents instruments de l'UEMOA dans le domaine de la sécurité routière, on ne retiendra ici que la directive N°12/2009/CM/UEMOA portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA.

Cet instrument prescrit aux Etats membre l'adoption de législations / réglementations nationales pour mettre en place ce schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière qui repose sur le plan institutionnel sur les piliers suivants :

- **Une politique nationale de sécurité routière** définie par voie législative ou réglementaire ;
- **Un organisme consultatif multisectoriel**, donnant avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière, et composé de représentants des domaines visés ;

- **Un organisme directeur de gestion de la sécurité routière** doté de l'autonomie financière et de gestion, chargé de la conduite et de la mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité routière notamment la collecte des données d'accidents routiers, les études, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route ;
- **Un fonds autonome de la sécurité routière** consacré au financement des actions de sécurité routière.

Ce cadre global est complété par des instruments plus techniques :

- La directive N°13/2009/CM/UEMOA portant institution de l'audit de sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA
- La directive N°14/2009/CM/UEMOA portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière dans les Etats membres de l'UEMOA.

Ces instruments régionaux, dont l'adoption remonte à plus de 10 ans, ont diversement inspiré d'une part l'esquisse d'une stratégie de sécurité routière et d'autre part une évolution réglementaire visant à une transposition des principes de l'UEMOA.

4.3 Le cadre stratégique en place et ses dernières évolutions

La sécurité routière est une préoccupation grandissante qui se traduit par de nombreuses initiatives au niveau stratégique et au niveau de la gouvernance des organes en charge.

4.3.1 Le Plan National d'Actions pour la Décennie de la Sécurité Routière 2011-2020

A la suite de la proclamation par les Nations Unies de la Décennie de la Sécurité Routière, la Côte d'Ivoire s'est dotée d'un Plan National.

Le plan national d'actions pour la décennie de sécurité routière 2011-2020 a pour objectif une réduction de 50% du nombre des accidents de la circulation d'ici 2020 par la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions qui s'articulent autour de cinq piliers :

Pilier 1 : gestion de la sécurité routière autour de trois actions principales :

- Création/renforcement des Agences principales de sécurité routière,
- Amélioration de la gestion des données
- Développement/renforcement des partenariats et de la collaboration

Pilier 2 : sécurité des routes et mobilité au travers d'une action centrale :

- Sécuriser les infrastructures routières pour tous les usagers de la route

Pilier 3 : sécurité des véhicules

- Homologation des normes de sécurité des véhicules

Pilier 4 : sécurité des usagers de la route

- Education du public
- Utilisation des casques,
- Port de la Ceinture de sécurité
- Lutte contre l'Alcool au volant

Pilier 5 : prise en charge post-accident

- Organisation et développement des Soins d'urgence

C'est l'OSER qui est le maître d'œuvre de ce plan d'actions.

4.3.2 Le PND 2016-2020 et la sécurité routière

Le PND 2016-2020 contient de nombreuses références à la Sécurité Routière, on retiendra en particulier pour les aspects institutionnels :

- L'Impact 1, Effet 1, Extant 1.1, l'Action 1.1.10 visant à la transformation de l'OSER en EPIC et l'Action 1.1.11 visant à la mise en œuvre du Décret portant création de la Commission Nationale de Sécurité Routière de l'Axe 4 de la Matrice d'Actions du PND,
- L'Action 1.2.36 de l'Impact 1, Effet 1, Extant 1.2 de l'Axe 4 de la Matrice d'Actions du nouveau PND prévoit d' « élaborer et mettre en œuvre la Politique Nationale de Sécurité Routière ».
- L'Action 1.1.12 de l'Impact 1, Effet 1, Extant 1.1, de l'Axe 4 de la Matrice d'Actions du nouveau PND prévoit la signature du Décret portant création du fonds de SR.

Par ailleurs de nombreuses initiatives ont été déployées et plan d'actions élaborés au cours de cette période 2016-2020 pour transcrire en action ces principes.

Certaines de ces actions se sont traduites par des mesures concrètes, d'autres restent à réaliser, comme cela sera démontré plus loin.

4.3.3 La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises validée en juin 2017

L'aspect institutionnel et la gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire est largement abordée dans les deux tomes qui constituent la stratégie sectorielle du transport routier de marchandises validée en juin 2017.

Outre les aspects spécifiques liés à l'organisation, au fonctionnement et à la professionnalisation des acteurs du secteur, l'Objectif Stratégique 4 de la stratégie sectorielle est intitulé : « Faire de la sécurité routière une priorité du secteur des transports routiers en en faisant un instrument de compétitivité ».

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre de diverses actions consistant à :

- Revoir le cadre institutionnel de la gestion de la SR et anticiper dans la définition de la Politique Nationale de Sécurité Routière, l'application de la Charte Africaine de SR.
- Définir une politique sectorielle de SR s'appuyant sur des dispositifs de sensibilisation, de formation et une application effective des sanctions.
- Créer les conditions opérationnelles et financières pour organiser le renforcement des capacités dans le domaine de la SR.
- Sensibiliser les opérateurs (transport public et privé et utilisateurs des services de transport) aux impératifs de SR en particulier dans le domaine de la conduite, de l'entretien des véhicules et de la sécurisation des chargements.
- Sensibiliser les autres usagers de la route aux spécificités de la conduite de véhicules lourds afin que dans leurs propres comportements de conduite ils anticipent les conséquences des impératifs pesant sur les véhicules lourds.
- Intégrer dans la gestion des entreprises prestataires et utilisatrices de services de transport la prévention des accidents de circulation tant au niveau de la gestion du personnel que de l'approche commerciale et économique.
- Inciter les Compagnies d'Assurances offrant des couvertures dans le domaine du transport routier à prendre en compte dans la définition de leurs conditions et dans leur tarification des politiques d'entreprise en matière de sécurité routière et de leurs résultats en termes de sinistralité.

Toutes ces actions proposées trouvent un ancrage dans certains axes du PND 2016-2020 mentionnés ci-dessus.

4.3.4 Vers une Stratégie Nationale de Sécurité Routière

4.3.4.1 Les étapes franchies

Avec l'appui du SSATP une étude a été conduite et a donné lieu à trois rapports visant à faciliter la définition de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

Ces rapports sont :

- Rapport 1 : Evaluation des capacités de gestion de la sécurité routière,
- Rapport 2 : Projet de stratégie multisectorielle de sécurité routière,
- Rapport 3 : Projet de plan d'action de la sécurité routière à court et moyen terme

Ces rapports ont été réalisés en 2017 et 2018. Une réunion de validation s'est tenue en 2019, mais la version finale de ces rapports demeure inaccessible.

4.3.4.2 Eléments à retenir des rapports émis

Les rapports sont très fouillés et documentés.

Toutefois ils pourraient valablement être complétés des éléments suivants afin de disposer d'une vue globale pour finaliser une vision d'ensemble notamment dans la perspective d'une transposition fidèle et efficace des instruments de l'UEMOA :

- Les acteurs cités dans les rapports ont un rôle éminent qui est bien décrit, toutefois, un certain nombre d'acteurs ont un rôle majeur à jouer dans le domaine de la SR et de la mise en œuvre de la future stratégie et mériraient d'être identifiés : le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire (HCPETR-Cl), les exploitants de véhicules commerciaux destinés au transport privé de marchandises et de personnes, les exploitant de transport publics urbain et les établissements d'enseignement à la conduite et auto-écoles.
- Si les rapports reflètent des benchmarking avec quelques pays européens, ils gagneraient à être enrichi d'une matrice comparative des missions actuelles des structures ayant un rôle dans la sécurité routière afin de mettre en évidence les éventuels doublons et les éventuels manques afin de permettre leur prise en compte dans le futur cadre.
- Si le renforcement de l'OSER est mentionné, il aurait été utile de décrire dans quels domaines ces renforcements sont nécessaires et de revoir les missions de l'OSER au regard de la prise successive de divers textes, en particulier les décrets 2017- 68, 69 et 71 qui doivent conduire à une redistribution des missions globales de sécurité routière selon les normes de l'UEMOA,
- Sur le plan du financement de la Sécurité Routière et donc de l'OSER, si les rapports recommandent la création d'un fonds, aucune analyse n'est faite sur le périmètre d'intervention de ce fonds ni sur sa forme.

On retiendra également que le Ministre des transports, dans sa communication au Conseil National de Sécurité du 2 mai 2019, insiste sur la revue des aspects institutionnels et en particulier, la Commission Nationale de Sécurité Routière, l'OSER, la PSSR, l'ajustement des missions respectives de ces instances et la revue du cadre règlementaire.

4.3.4.3 Vers la finalisation d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière

4.3.4.3.1 La situation actuelle

La situation se présente de la façon suivante :

- De nombreuses études ont été conduites dans le domaine de la sécurité routière, dont celle réalisée avec l'appui du SSATP,
- Ces rapports ont fait l'objet d'une réunion de validation tenue en mars 2019, (toutefois la version finale de ces rapports ne semble toujours pas disponible),

- Parmi les documents produits, figure une matrice d'actions à court ou moyen terme qui a été exploitée à diverses reprises pour notamment préparer une Communication au Conseil National de Sécurité au printemps 2020,
- En l'absence d'un document consolidé il n'a pas été possible de présenter la Stratégie Nationale de Sécurité Routière au Conseil des Ministre pour validation, un tel document reste à élaborer.

4.3.4.3.2 Les axes de réflexion

Sur ces bases, des travaux sont conduits pour parvenir à la formalisation de la Stratégie Nationale de sécurité routière.

Ces travaux menés au niveau du Ministère des transports avec l'ensemble des parties prenantes s'articule autour des principes suivants :

Les objectifs identifiés à court et moyen terme sont les suivants :

- Proposer une réponse globale à l'insécurité routière ;
- Parachever le cadre de gouvernance de la sécurité routière conformément aux engagements internationaux de la Côte d'Ivoire ;
- Réduire de 25% d'ici 2024, et de 50% à l'horizon 2029, le nombre des tués sur nos routes.

Pour ce qui concerne les actions de gouvernance il est proposé de parachever le cadre de gouvernance de la sécurité routière conformément aux engagements internationaux de la Côte d'Ivoire, notamment par :

- L'intensification des actions de la Commission Nationale de Sécurité Routière (CNSR)
- La réforme de l'Office de Sécurité Routière (OSER)
- La réorganisation et renforcement de la Police Spéciale de la Sécurité Routière (PSSR)
- Le renforcement du système d'information sur les accidents de la circulation routière par la réalisation des enquêtes techniques et administratives sur les accidents graves
- La ratification des conventions des Nations Unies sur les normes des véhicules automobiles
- La revalorisation des amendes liées aux infractions routières

Pour mener à bien cet ambitieux programme, il convient d'analyser le cadre institutionnel existant et le cadre réglementaire, pour le confronter aux exigences des instruments de l'UEMOA afin d'en déduire les actions concrètes à entreprendre.

4.4 Le cadre institutionnel historique

4.4.1 L'Office de Sécurité Routière (OSER)

L'OSER est l'acteur pionnier et historique de la sécurité routière en Côte d'Ivoire.

En effet, le cadre légal ivoirien a évolué dans le temps, mais on constate par la création de l'Office de Sécurité Routière (OSER) dès 1978, une approche pionnière de la sécurité routière.

Cette base légale initiale a été complétée et modifiée, notamment par les différents décrets et arrêtés succinctement résumés ci-après.

4.4.1.1 [Le Décret 84-916 du 25 juillet 1984 érigeant l'Office de Sécurité Routière \(OSER\) en Etablissement Public à caractère administratif et en fixant les règles d'organisation](#)

Ce Décret avait pour objectif essentiel de transformer la forme juridique de l'OSER en l'érigent en Etablissement Public à caractère administratif.

Toutefois, il définit également son organisation et donc indirectement ses missions exclusivement orientées sur les divers domaines de la Sécurité Routière, parmi lesquelles on trouve :

- Etudes et recherches sur les causes d'accident et la faculté de proposer les moyens de prévention et de répression des accidents de la route,
- La formation, l'information et l'éducation des usagers de la route,
- La mise en place de toutes les actions de prévention des accidents de la circulation en particulier au travers de son service Radars, de procéder, avec l'appui des forces de police et de gendarmerie, aux contrôles de vitesse en relation avec la direction centrale des transports terrestres.

4.4.1.2 [Le Décret 91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'OSER et fixant les règles d'organisation](#)

Ce Décret, qui abroge les dispositions contraires du Décret de 84, a pour premier but de changer la nature de l'OSER en l'érigent en Etablissement Public National à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'OSER est placé sous la tutelle technique du Ministère en charge des transports et sous la tutelle financière du Ministère chargé de l'économie, des finances et du commerce et du plan.

Par ailleurs ses missions sont précisées, on y retrouve en particulier :

- La lutte contre les accidents de la route avec l'aide des forces de l'ordre,
- La gestion de la circulation urbaine

Le Décret précise que le directeur de l'Office doit obtenir l'autorisation de la commission consultative de gestion pour la création de toute nouvelle structure au sein de l'Office.

Sur le plan de son organisation et indirectement de ses missions, l'OSER est composé, entre autres, des sous-directions suivantes :

- Sous-direction des études (missions : étude des causes des accidents et proposition de moyen de prévention et répression des accidents, inchangé par rapport à 1984)
- Sous-direction de la formation (missions similaires à celles de 1984, pédagogie, formation et information)
- Sous-direction des opérations qui procède avec l'appui des forces de police et gendarmerie aux contrôles de vitesse (inchangée par rapport à 1984)
- Sous-direction de la circulation urbaine : c'est une nouvelle direction dont la mission est centrée sur les études en matière de conception et de suivi des plans de circulation et l'entretien des dispositifs de signalisation.

4.4.1.3 [Le Décret 95-514 du 5 juillet 1995 relatif aux Commissions Spéciales Itinérantes](#)

Ce Décret Présidentiel amende le décret 65-29 du 30 Janvier 1965 en réorganisant la composition des Commissions Spéciales Itinérantes en y incluant des représentants de l'OSER et de la SICTA.

Ces Commissions Spéciales Itinérantes, placées sous l'autorité de la Commission Nationale de Sécurité Routière, sont dotées d'un pouvoir de constatation de certaines infractions et sont habilitées à faire engager des poursuites judiciaires contre les propriétaires de véhicules impliqués dans des accidents et étant en mauvais état technique ou dépourvu de documents officiels en particulier en matière d'assurance.

4.4.2 La PSSR

Bien que la PSSR est subordonnée à l'OSER, toutefois, la présentation de son cadre légal doit se faire de façon spécifique pour des raisons de clarté.

4.4.2.1 [L'Arrêté 072 du 5 avril 2016 portant création, attributions, organisation et fonctionnement de la Police Spéciale de la Sécurité Routière](#)

Cet arrêté détermine l'organisation et les missions de la PSSR ainsi que son ancrage institutionnel.

L'organisation de la Police Spéciale de la Sécurité Routière

L'Arrêté crée au sein de la direction de l'OSER un service de Police intitulé « Police Spéciale de la Sécurité Routière » qui est dirigée par un Commissaire de Police ayant

rang de sous-directeur d'administration centrale, et étant placé sous l'autorité du Directeur de l'OSER.

La PSSR est constituée de fonctionnaire de police mis à disposition du Ministère des Transports pour emploi. Elle peut solliciter le concours de toute Autorité Administrative ou de toute force publique dans l'accomplissement de ses missions.

Les missions de la Police Spéciale de la Sécurité Routière

La Police Spéciale a compétence sur tout le territoire ivoirien.

Elle est chargée de :

- Contrôler et vérifier l'authenticité des actes ou titres de transport,
- Centraliser les statistiques des accidents de la circulation et de renseigner la base de données sur la sécurité routière,
- Effectuer des contrôles inopinés dans les gares routières et sur les voies ouvertes à la circulation publique, de jour comme de nuit,
- Participer, en liaison avec les services compétents du Ministère des Transports, à la sensibilisation des usagers de la voie publique et à la formation des agents de la Police Nationale,
- Constater les infractions au code de la route, de les réprimer ou de les faire réprimer par les services compétents.

L'Arrêté précise que la Police Spéciale exerce ses missions en matière de Police de la Route et de répression des infractions au code de la route concurremment avec les services de Police et de Gendarmerie.

4.4.2.2 [Le Décret 2016-864 du 3 novembre 2016 portant règlementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique](#)

Ce décret, pourtant postérieur à l'Arrêté précité, qui instaure le nouveau code de la route, contient plusieurs références qui semblent correspondre à la PSSR sans pour autant en reprendre le nom exact.

Ainsi, l'article 55 du décret établit une police du roulage de la manière suivante :

Article 55 : Il est créé au sein du Ministère en charge du transport routier, une police du roulage chargée de veiller à l'application des règles relatives à la circulation et à la sécurité routières.

Elle est composée d'officiers de police judiciaire au sens de l'article 16 nouveau du code de procédure pénale et de fonctionnaires et agents du Ministère en charge du transport routier.

Le fonctionnement de cette police est déterminé par arrêté conjoint du Ministre chargé du transport routier, du Ministre chargé de l'Intérieur et de la Sécurité et du Ministre chargé de la Défense.

Le Ministre chargé du transport routier fixe par arrêté les règles relatives à la police de la circulation, notamment sur les autoroutes.

Par ailleurs, les articles 236 et 245 (alinéa1) du même décret évoque les agents de la Police spéciale des voies ouvertes à la circulation publique, tandis que l'alinéa 3 de l'article 245 mentionne cette fois la Police générale des voies ouvertes à la circulation publique.

Toutefois, il est clair que ces trois dénominations différentes contenues dans ce décret font belle et bien référence à la PSSR.

4.5 Les initiatives récentes en matière de gouvernance de la sécurité routière

Depuis 2017, de nombreuses initiatives règlementaires ont été prises dans le domaine de la gouvernance de la sécurité routière notamment pour tenter une transposition de la directive N°12/2009/CM/ de l'UEMOA instituant le schéma harmonisé de sécurité routière.

Ces initiatives se sont matérialisées au travers de quelques décrets présentés ci-dessous dans leur ordre chronologique de numérotation, dont on verra qu'il n'est pas toujours logique du point de vue de l'ordre institutionnel que ces textes établissent.

Cette transposition se fait par trois décrets 2017 68, 69 et 71 du 1er février 2017, détaillés ci-après. Le décret 2017-70 relatif au contrôle technique automobile est également cité pour mémoire, sans qu'il soit repris en détail ici, puisqu'il ne fait que libéraliser le domaine sans agir sur la gouvernance de la sécurité routière en tant que tel.

4.5.1 Le Décret 2017-68 du 1er février 2017 portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière en Côte d'Ivoire

Ce premier décret s'inscrit dans le cadre de la double transposition de la directive N°12/2009/CM/ de l'UEMOA instituant le schéma harmonisé de sécurité routière et de la directive N°14/2019/CM de l'UEMOA portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière (Annexe 5 bis).

Ce décret, dans son article 1 désigne l'OSER comme « l'administration en charge de la sécurité routière ».

On notera également d'une part, que la directive de l'UEMOA N°12 ne cite à aucun endroit l'établissement d'une administration en charge de la sécurité routière, et d'autre part, que ce décret définit, dans le même article l'organisme directeur, comme étant « la structure mise en place par l'Etat pour conduire et mettre en œuvre la politique, les programmes et les projets nationaux de sécurité routière », définition par ailleurs reprise dans la directive 14. On notera que le décret ne dit pas que cet organe est l'OSER, ce qui du point de vue de l'interprétation laisse à penser qu'il s'agit d'une entité distincte de l'OSER.

L'article 3 du décret attribue à l'administration en charge de la sécurité routière, la charge de :

- Mettre en place le système d'information sur les accidents de la circulation qui doit couvrir l'ensemble du territoire national,
- De centraliser les données du système, assurer la gestion centralisée au niveau national.

Le décret prévoit un formulaire de recueil de données et la formulation d'une procédure de collecte, l'article 7 définit quant à lui les informations à recueillir.

L'article 8 liste les acteurs du système d'information, au premier rang desquels on retrouve naturellement l'OSER et une liste de 12 entités,

L'article 9 indique que l'OSER recueille auprès de ces 12 autres acteurs les données des accidents. Et en assure le traitement et la publication. L'article 10 prévoit la transmission d'un rapport annuel au Ministre chargé du transport routier.

L'article 9 précise que les 12 acteurs sont tenus de fournir à l'OSER les informations d'accidents dans les meilleurs délais.

L'article 11 précise que plusieurs ministres sont chargés de l'application du décret, donc des mesures règlementaires d'application.

En résumé, ce décret confie à l'OSER la gestion du système d'information des accidents de la circulation en sa qualité d'administration en charge et non en tant qu'organisme directeur au sens de la directive. Il ne précise nullement les interactions entre les différents acteurs énumérés. Sur le plan technique, la transposition et l'opérationnalisation de la directive 14 reste à parfaire.

4.5.2 Le Décret 2017-69 du 1er février 2017 portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire

Ce décret vise, comme le précédent, à transposer la directive 12 de l'UEMOA, en matière de schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière.

Si l'article 2 recopie mot pour mot la directive, l'article 3 détaille de façon très précise les acteurs du secteur public, du secteur privé et les ONG et organisations professionnelles qui doivent être impliqués dans l'organisme consultatif multisectoriel prévu par le schéma harmonisé de l'UEMOA.

On notera l'absence dans cette liste des acteurs économiques donneurs d'ordres du transport routier de marchandises ni des acteurs du transport de personnes tels les tour-opérateurs ou agences de voyage.

L'article 4 indique qu'une évaluation du schéma harmonisé est faite tous les trois ans sur sa mise en œuvre et son impact social.

En résumé :

- Le décret fixe la composition ou les participants à l'organisme multisectoriel de sécurité routière,

- Le décret ne dénomme pas cette entité, en particulier il ne dit pas que c'est l'OSER ou autre qui en fait office,
- Le décret ne donne aucune indication quant au financement de cette structure ni ses implications ou interactions avec les autres acteurs institutionnels de la SR.

4.5.3 Décret 2017-71 du 1er février 2017 portant création, organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Sécurité Routière

Il s'agit du troisième décret de transposition de la directive UEMOA.

Pourtant, alors que les deux autres décrets citent en préambule la directive, curieusement, celui-ci ne l'évoque à aucun moment ni dans les visas, ni dans le corps du texte.

4.5.3.1 Les missions de la CNSR

Le décret, sans reprendre la terminologie de la directive, instaure la CNSR, qui selon l'article 2 du décret, est une instance consultative qui a pour mission de :

- Coordonner les actions de sécurité routière
- D'en dresser les bilans,
- De faire des propositions correctives

A ce titre le décret précise ses tâches de la manière suivante :

- Organiser des concertations sur les problèmes de sécurité routière,
- Proposer des mesures pour la définition de la politique nationale de sécurité routière (PNSR),
- Evaluer la mise en œuvre de la PNSR,
- Assurer la publication des décisions et des rapports annuels sur la PNSR.

On notera que le décret abroge le décret 95-513 du 5 juillet 1995 portant création de la commission nationale de sécurité routière.

4.5.3.2 La composition de la CNSR et son financement

Suivant l'article 3 du décret, la CNSR est composé de 13 Ministres, dont le Ministre chargé des transports qui en assure la présidence, on notera que la composition est uniquement ministérielle sans représentation des acteurs privé et de la société civile.

L'article 13 indique que le financement du fonctionnement de la CNSR créée au sein du Ministère chargé du transport routier et de ses organes, est pris en charge par le budget de l'Etat.

4.5.3.3 Les organes de la CNSR : le comité technique et le secrétariat

Le Comité Technique est chargé de l'analyse des questions de sécurité routière et de présenter des recommandations à la CNSR. Le Comité technique comprend des représentants du secteur privé, y compris du secteur automobile, des transports (HCPETR-Cl), et des organisations de conducteurs.

Le Comité Technique est présidé par le Directeur Général des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTC).

Le Secrétariat de la CNSR est l'organe d'exécution et de préparation du travail de la CNSR et du Comité Technique.

En résumé, ce décret définit une structure de gestion de la Sécurité Routière, sans se référer à la directive de l'UEMOA, tout en lui attribuant des missions qui sont celles définies par l'UEMOA comme étant celle de l'organe multisectoriel, qui est par ailleurs prévu par le décret 2017-69 détaillé ci-dessus.

4.6 L'analyse critique du cadre institutionnel et réglementaire existant

L'analyse critique du cadre institutionnel de la gouvernance et de la gestion de la sécurité routière se fonde en premier lieu sur les principes communautaires issus en particulier du cadre fixé par l'UEMOA.

4.6.1 Un cadre national de gouvernance de la sécurité routière à parfaire à la lumière des instruments de l'UEMOA

Une analyse critique des textes conduit à relever les conclusions présentées ci-dessous.

4.6.1.1 Une transposition à parfaire de la directive 12-2019 de l'UEMOA sur le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière

La directive de l'UEMOA ordonne la gestion de la sécurité routière dans les Etats membres selon une logique institutionnelle reposant sur 4 piliers.

Cette transposition en Côte d'Ivoire repose essentiellement sur le décret 2017-68, 69 et 71 du 1er février 2017.

4.6.1.1.1 L'adoption par voie législative ou réglementaire d'une politique nationale de sécurité routière

Aucune disposition législative ou réglementaire récente ne semble officialiser une politique nationale de sécurité routière.

Les documents et rapports produits sont toujours non finalisés, et la stratégie nationale de sécurité routière reste à élaborer.

La matrice d'actions quant à elle, si elle prône le renforcement de l'OSER, ne tient pas compte du cadre réglementaire mis en place par les décrets du 1er février 2017 en particulier, ni d'ailleurs des instruments de l'UEMOA.

Le décret 2017-69 portant institution du schéma harmonisé est supposé assurer la transcription de la directive 12 de l'UEMOA, mais elle ne reprend pas exactement la terminologie de la directive.

Compte tenu de ce qui précède, on ne peut que constaté que des efforts sont entrepris, mais une transposition fidèle des textes de l'UEMOA demeure à parfaire.

4.6.1.1.2 La mise en place d'un organisme consultatif multisectoriel, donnant avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière, et composé de représentants des domaines visés (à l'article 4 de la directive)

Il s'agit là du deuxième pilier à transposer.

Il est constaté que le décret 2017-69 instituant le schéma harmonisé et le décret 2017-71 instituant la CNSR traitent tous deux de ce point.

Cependant, le décret 2017-69 qui se contente de citer les acteurs devant participer à l'organisme consultatif multisectoriel n'est pas cité dans les visas du décret 2017-71 qui lui-même ne fait aucune référence à la directive UEMOA ni dans les visas ni dans le corps du texte.

Le décret 2017-71 instituant la CNSR ne mentionne nulle part que la CNSR correspond à l'organisme consultatif multisectoriel visé par la directive 12 de l'UEMOA, si bien que sur le plan juridique, et donc du cadre institutionnel, rien, si ce n'est la liste des missions, ne permet d'affirmer que la CNSR est l'organe consultatif.

Alors que le décret 2017-69 sur le schéma harmonisé indique dans son article 4 qu'il fait l'objet d'une évaluation de sa mise en œuvre et de son impact tous les 3 ans, le décret n'indique pas quelle structure a la charge de cette évaluation, et le décret 2017-71 sur la CNSR, ne mentionne à aucun endroit la réalisation de cette évaluation comme étant une attribution de la CNSR, ou de quelque autre institution.

Il résulte de cette analyse que les deux décrets cités ne sont pas cohérents l'un vis-à-vis de l'autre, et que la mission d'évaluation du schéma harmonisé de gestion n'est attribuée à aucune structure.

4.6.1.1.3 La mise en place d'un organisme directeur de gestion de la sécurité routière doté de l'autonomie financière et de gestion, chargé de la conduite et de la mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité routière notamment la collecte des données d'accidents routiers, les études, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route

Il s'agit là du troisième pilier du schéma harmonisé de l'UEMOA.

Il est clair que les décrets 2017-68 et 71 ne traitent pas de la création de l'organisme directeur.

Il faut se reporter au décret 207-68 sur le système des accidents de la circulation pour constater que selon l'article 1, l'OSER est « l'administration en charge de la sécurité routière ».

On notera aussi comme précédemment relevé que ce même article, définit, l'organisme directeur comme étant la structure mise en place par l'Etat pour conduire et mettre en œuvre la politique, les programmes et les projets nationaux de sécurité routière. Si cette définition correspond à peu près à celle de la directive de l'UEMOA reprise en titre, on ne peut que conclure que si le décret désigne l'OSER comme l'administration en charge de la sécurité routière, il ne désigne pas l'OSER comme organisme directeur au sens de la directive. Or il est unanimement admis, qu'au sens des textes de l'UEMOA, « l'administration en charge » est le ministère de tutelle de la sécurité routière, il s'en suit que si l'OSER peut légitimement prétendre être l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière, il n'est pas l'administration en charge.

Par ailleurs, si le décret est sensé instituer et organiser le système d'information sur les accidents de la circulation, on constate :

- Qu'il ne fait que lister les informations qui doivent se trouver dans la base de données sans en déterminer le formulaire de collecte (papier ou par voie électronique) ni renvoyer à un arrêté d'application,
- Qu'il désigne les acteurs impliqués dans la collecte, sans préciser leur niveau d'intervention ni la nature de celle-ci,

En résumé, l'OSER n'est pas identifié comme étant l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière au sens de la directive, mais la gestion du système d'information lui est confié en qualité d'administration en charge, alors que la directive en fait une activité de l'organisme directeur. On notera enfin que la dénomination d'administration en charge est incompatible avec le principe de la directive qui veut que cet organisme directeur soit doté de l'autonomie financière et de gestion.

On relèvera enfin que le décret ne permet pas une opérationnalisation optimale du système d'information sur les accidents de la circulation puisqu'il ne clarifie pas les rôles de chaque acteur et n'organise pas la coopération interministérielle qui doit prévaloir dans ce domaine. Par ailleurs, le décret ne traite pas du financement de cette activité.

4.6.1.1.4 La mise en place d'un fonds autonome de la sécurité routière consacré au financement des actions de sécurité routière.

Cette disposition de la directive, si elle est bien mentionnée à l'article 2 du décret 2017-69, n'a donné lieu à aucun texte de transposition et d'application.

4.6.1.1.5 La question de l'audit de sécurité routière

On ajoutera à ce constat que la question importante de la prise en compte de la directive N°13/2009/CM/UEMOA portant institution de l'audit de sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA ne semble pas avoir fait l'objet d'une prise en compte globale et transversale effective dans le cadre organisationnel et règlementaire de la sécurité routière.

4.6.1.1.6 L'OSER, ses missions et son fonctionnement à la lumière de la directive de l'UEMOA sur le schéma harmonisé

Si la création de l'OSER a été une œuvre pionnière, on constate aujourd'hui que ses bases légales et donc ses missions n'ont pas été adaptées pour prendre en compte les évolutions issues de la directive 12 de 2009 de l'UEMOA.

En effet si les missions de la CNSR semblent en adéquation avec les termes de la Directive de l'UEMOA pour ce qui concerne la définition des missions de l'organisme consultatif multisectoriel, donnant avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière, et composé de représentants des domaines visés, **on constate aisément que les missions actuelles de l'OSER semblent largement dévier des missions assignées par la directive UEMOA à l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière** (pour mémoire, chargé de la conduite et de la mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité routière notamment la collecte des données d'accidents routiers, les études, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route).

Enfin, on constate que la directive ne mentionne à aucun égard le rôle de contrôle et de répression de l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière dont l'OSER dispose au travers du rattachement de la PSSR et des missions qu'elles semblent s'être auto attribuée en matière de certains contrôles sur route et de collecte d'amende.

On constate également une source potentielle de confusion et de conflit de compétence entre la CNSR qui est chargée de la publication des rapports annuels de la PNSR et le rôle attribué à l'OSER en matière de publication des statistiques d'accidents de la circulation.

Enfin, on constate également que le Décret de 2017 instituant la CNSR ne traite absolument pas des rapports institutionnels qui doivent pourtant exister entre la CNSR et l'OSER.

Si rien dans l'arsenal réglementaire actuel ne désigne formellement l'OSER comme étant l'organisme directeur mentionné par la directive, il en remplit cependant certaines des conditions, et contrairement à ce qui est mentionné dans le décret 2017-68, l'OSER n'est pas une administration en charge de la sécurité mais une structure autonome qui jouit de l'autonomie financière et de gestion, et à qui les missions attribuées par la directive peuvent donc être confiées.

Il est donc important de corriger cette situation en redéfinissant clairement les missions de l'OSER au regard des évolutions intervenues.

Enfin, on notera que la mission confiée à l'organisme directeur prévu par la directive UEMOA n'ayant aucun caractère commercial, le statut d'EPA semble toujours le plus approprié pour l'OSER, d'ailleurs, c'est celui retenu dans de nombreux pays de la sous-région, le dernier exemple en date étant le Niger avec le statut d'EPA conféré à l'Agence Nigérienne de Sécurité Routière (ANISER).

4.6.1.1.7 La PSSR : son rattachement et ses missions doivent être revus

La PSSR est créée dans un cadre juridique incertain

On notera de première part que la PSSR est créée par un simple arrêté conjoint d'avril 2016 du Ministre d'Etat, Ministre de l'intérieur et de la sécurité et du Ministre des transports.

On notera de deuxième part, qu'un décret postérieur à cet arrêté, celui du 3 novembre 2016, évoque la Police du roulage, la Police spéciale (voire générale) des voies ouvertes à la circulation publique. Or, Cette référence renvoie à l'évidence à la PSSR sans pour autant en retenir la dénomination, ce qui crée une incertitude juridique assez sérieuse au moins sur deux plans :

- Comment une Police spéciale peut être créée par un arrêté puis être évoquée dans un décret supérieur postérieur qui en change la dénomination, sans que cette dénomination ne soit reprise de façon définitive,
- L'incertitude de la valeur des textes de création entache aussi la valeur des actions entreprises par la PSSR qui pourraient être invalidées en raison de la confusion des textes de création de cette police.

Au-delà de cette situation, on notera de troisième part que l'arrêté de 2016 adjoint à l'OSER une nouvelle structure alors que le décret modificatif de 1991 qui révise les missions de l'OSER mentionne explicitement que le directeur de l'Office doit obtenir l'autorisation de la commission consultative de gestion pour la création de toute nouvelle structure au sein de l'Office.

En l'occurrence, il semble que le rattachement à l'OSER de la Police Spéciale de la Sécurité Routière se soit opéré sans respect de cette disposition statutaire, or il ne semble pas possible de soutenir sur le plan juridique qu'un arrêté même conjoint puisse aller à l'encontre des dispositions d'un décret, par nature de valeur supérieure et qui plus est postérieur.

On notera que selon les deux Décrets de 1984 et de 1991, outre le contrôle de vitesse avec l'appui des forces de l'ordre (police et gendarmerie) l'OSER ne dispose pas de pouvoir de contrôle ni de répression des infractions.

En effet, les deux Décrets marquent clairement que l'OSER, dans le cadre strict des contrôles Radar, est chargé de « Procéder aux contrôles de vitesse avec l'appui des forces de Police et de Gendarmerie ». L'OSER ne dispose donc pas de pouvoir de verbalisation ni de police, elle est chargée simplement de mettre en œuvre le dispositif de contrôle Radar.

Or, selon l'Arrêté de 2016, les compétences de la Police Spéciale vont bien au-delà des contrôles de vitesse en prévoyant que la Police Spéciale de la Sécurité Routière a une compétence nationale et qu'en matière de Police de la Route et de répression des infractions au code de la route elle agit concurremment avec la Police et la Gendarmerie.

Cela signifie donc que la PSSR a une compétence qui va au-delà de celle de l'Office auquel elle est pourtant soumise.

Or selon un principe juridique et d'ailleurs de bon sens, une entité subalterne ne peut détenir plus de pouvoir que l'entité supérieure à laquelle elle est soumise et rattachée.

Au surplus, on notera que l'arrêté indique qu'en matière de Police de la Route et de répression des infractions au code de la route, la PSSR agit concurremment avec la Police et la Gendarmerie. Or le terme « Concurremment » semble antagonique avec la soumission de la PSSR à l'OSER et à son DG, puisqu'il implique une autonomie d'action et d'initiative de la PSSR en lien direct avec la police et la gendarmerie.

4.6.1.2 Conclusion préliminaire

De gros efforts ont été mis en œuvre pour donner à la sécurité routière un cadre de plus en plus moderne.

Cependant on ne peut que constater que ces efforts n'ont abouti qu'à une transposition partielle et parfois inadaptée du cadre légal régional (UEMOA).

Les actions prévues dans le cadre du PND 2016-2020 ont été partiellement mise en œuvre au travers de la prise de certains textes.

Toutefois on constate que ces initiatives ne semblent pas résulter d'une vision globale, complète et stratégiquement conçue.

En effet, si la création de la CNSR est louable et remplit en les conditions fixées par l'UEMOA, il ne semble pas que le volet financier de cette création ait fait l'objet de mesures destinées à en assurer le fonctionnement.

De plus, la création de la CNSR n'a pas entraîné de révision des missions et de la structure de l'OSER ni une organisation de la coopération institutionnelle indispensable entre la CNSR et l'OSER.

En fait, la transposition imparfaite de la directive 12 de l'UEMOA sur le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière par les décrets du 1er février 2017 crée une certaine confusion et une incertitude en raison des lacunes et contradictions internes de ces

textes, alors qu'ils devraient apporter de la clarté, de la lisibilité et de la transparence dans l'arsenal institutionnel d'organisation et de gestion de la sécurité routière.

Par ailleurs, si des initiatives semblent prises pour initier la création du fonds autonome pour la SR, aucune action ne semble entreprise pour d'abord clarifier les rôles et missions des différentes instances, en analyser les conséquences en termes de frais de fonctionnement et donc d'identification des ressources nécessaires que le fonds autonome devra couvrir.

Enfin, la dissociation des actions de sécurité routière et celles des contrôles et des sanctions, donc le repositionnement de la PSSR et la redéfinition de ses missions en tenant compte des dernières évolutions (vidéoverbalisation), si elle est pressentie, elle ne semble pas s'intégrer dans une réflexion globale qui doit en garantir le fonctionnement et le financement pérenne.

Or les incertitudes juridiques découlant à la fois du choix du type d'instrument juridique utilisé pour la création de la PSSR, et celles des concurrences de compétences manifestes qui sont créés tant avec les forces de Police et de Gendarmerie qu'avec certaines missions de l'OFT et autres organes, risquent de compromettre la légalité des actions menées par ladite Police Spéciale qui peuvent entraîner des recours des contrevenants fondés sur l'incohérence du cadre juridique dans lequel les sanctions sont infligées. Il est donc indispensable de clarifier le cadre légal global applicable, pour permettre la poursuite des actions de la PSSR sans risque juridique.

De plus, il apparaît clairement que :

- La police spéciale, de par sa soumission à l'OSER et à son DG, ne dispose pas de la liberté d'action qu'implique ses missions,
- La police spéciale ne dispose pas des moyens budgétaires requis pour l'accomplissement de ses missions, lesquels dépendent de l'OSER qui est lui-même en situation budgétaire délicate,
- La mise en place du dispositif de vidéoverbalisation (en phase initiale à Abidjan puis de façon généralisée dans un avenir proche) remet en cause la mission de l'OSER en matière de contrôle des vitesses par Radar.

Enfin, la prise en compte des impératifs d'audit de sécurité routière des infrastructures doit être assurée par la prise de textes règlementaires interministériels opérationnalisant la directive 13/2009 de l'UEMOA.

En conclusion, on ne peut que constater les énormes efforts qui ont été déployés ces dernières années par divers acteurs institutionnels et bailleurs de fonds, ont plus conduit à la juxtaposition de textes, institutions et missions sans que la cohérence de l'ensemble ait été véritablement confrontée d'une part au cadre régional, et d'autre part aux besoins de transparence pour permettre la conduite éclairée d'une politique de sécurité routière identifiée.

4.6.2 La question clé du financement des actions de sécurité routière

La question du financement de la sécurité routière se pose de façon aigue, et s'il est tentant de se lancer tête baissée dans la création du fonds prévu par les textes de l'UEMOA, il conviendra d'abord d'identifier les besoins de financement des différents organismes impliqués et de clarifier le rôle exact de ce fonds.

En effet, la directive 12 de l'UEMOA prévoit la création d'un fonds autonome de la sécurité routière consacré au financement des actions de sécurité routière. Or le libellé même conduit à penser que ce fonds est destiné au financement des actions de sécurité routière, quel qu'en soit le promoteur, et non le financement des structures ou institutions impliquées dans la sécurité routière.

Cela signifie que la conception même du fonds à mettre en place doit d'abord être clarifiée pour ensuite élaborer sa structure, ses missions et ses ressources.

En effet,

- Si le fonds à mettre en place doit financer le fonctionnement de l'ensemble des structures à vocation de sécurité routière, cela signifie qu'il doit être alimenté par des ressources pérennes et garanties qui couvrent l'ensemble des couts de fonctionnement et d'investissement de ces structures, y compris leurs activités et actions spécifiques. Il s'en suit un processus budgétaire spécifique et un cadre réglementaire particulier. Et cela implique que les structures n'ont pas d'autre financement que celui du fonds.
- Si au contraire, le fonds ne doit couvrir que les actions de sécurité routière mise en œuvre par les structures impliquées et au-delà, cela signifie que les structures identifiées (OSER, CNSR, voir en partie la PSSR) doivent disposer de leurs ressources propres pour assurer leur fonctionnement et que pour le financement d'activités spécifiques (campagne de sensibilisation, audit ..) qu'elles mettraient en œuvre elles trouveraient le financement auprès du fonds, ce qui suppose une procédure de soumission des projets, de validation des budgets, de contrôle de l'utilisation des fonds....

Cela signifie que la question du financement doit être posée a priori et de façon globale et tranchée avant de se lancer dans les montages juridiques.

Cela signifie aussi que l'approche proposée sort des sentiers habituels où on crée d'abord le cadre légal et une fois en place la question du financement non anticipée empêche la réalisation pérenne des ambitions.

4.7 Vers une nouvelle gouvernance de la sécurité routière

L'analyse des efforts mis en œuvre et des accomplissements réalisés ainsi que les lacunes observées conduisent à redéfinir le cadre institutionnel et de gouvernance de la sécurité routière pour permettre une transposition fidèle et complète des instruments de l'UEMOA dans le cadre d'une vision renouvelée, globale et inclusive.

A cette fin, il est prévu de réorganiser le cadre institutionnel sur la base de nouveaux textes, cohérents entre eux et traduisant les principes de l'UEMOA.

4.7.1 Proposition d'un projet de décret portant précision sur les missions, l'organisation et le fonctionnement de la commission nationale de sécurité routière (CNSR)

Le projet de décret proposé traduit les éléments précités, il est structuré en 4 chapitres comme suit :

- **Chapitre premier** : Objet et missions de la Commission Nationale de Sécurité Routière
Ce chapitre resitue la CNSR dans le cadre global de la gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire en la désignant clairement comme étant l'organisme consultatif multisectoriel visé par la directive N°12/2009/CM/UEMOA.
- **Chapitre 2** : Composition de la Commission Nationale de Sécurité Routière et de ses organes
Ce chapitre détermine la composition de la CNSR et celle de son Comité technique
- **Chapitre 3** : Organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Sécurité Routière et de ses organes
Ce chapitre est central car il détermine les missions et le fonctionnement de la CNSR, de son Comité technique et de son secrétariat. Il est divisé en 3 sections :
 - ✓ **Section 1** : La Commission Nationale de Sécurité Routière
 - ✓ **Section 2** : Le Comité Technique
 - ✓ **Section 3** : Le secrétariat de la Commission et du Comité Technique
- **Chapitre 4** : Dispositions diverses et finales
Ce chapitre abroge toute disposition antérieure contraires. En particulier, il abroge et remplace les articles 2 à 15 du décret N°2017-71 du 1er février 2017 portant création, organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Sécurité Routière.
Il abroge également le décret 2017-69 du 1er février 2017 portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire qui n'a pas d'utilité puisque confus et ne traduisant pas exactement la directive correspondante de l'UEMOA.

4.7.2 Proposition d'un projet de décret portant redéfinition des missions et réorganisation de l'office de sécurité routière, en abrège OSER

Le projet de décret proposé traduit les éléments d'analyse précités.

Sur la question de la nature juridique de l'OSER, actuellement constitué en EPA, il apparaît d'une part, que la mission qui est confiée à l'organisme directeur prévu par la directive UEMOA n'a aucun caractère commercial, et que la mise en place prochaine du

Fonds autonome pour le financement des actions de sécurité routière d'autre part, militent pour que le statut d'EPA soit maintenu car plus approprié pour un organisme chargé d'un service public non commercial.

On notera d'ailleurs que c'est le statut d'EPA qui est retenu dans de nombreux pays de la sous-région, le dernier exemple en date étant le Niger avec le statut d'EPA conféré à l'Agence Nigérienne de Sécurité Routière (ANISER).

On notera également qu'un projet de loi fixant les règles générales relatives aux établissements publics nationaux et portant création de catégories d'établissements publics (DB 168A) est en cours d'examen au niveau des commissions parlementaires et est inscrit à l'ordre du jour de la séance publique de l'Assemblée Nationale le 25 juin 2020.

Ainsi, le projet de décret proposé est structuré en 6 chapitres comme suit :

- **Chapitre premier** : Objet et champ d'application du présent décret
Ce chapitre resitue l'OSER dans le contexte du cadre global du schéma directeur de gestion de la sécurité routière de l'UEMOA et désigne à cet égard l'OSER comme l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière en Côte d'Ivoire au sens de l'Article 3, alinéa 3 de la directive N°12/2009/CM/UEMOA
- **Chapitre 2** : Les missions de l'OSER
Ce chapitre réordonne les missions de l'OSER à la lumière de celles d'un organisme directeur de la SR.
- **Chapitre 3** : Les organes d'administration et de direction de l'OSER
Ce chapitre décrit le rôle et les missions des organes directeur de l'OSER en application des règles relatives aux EPA, il est divisé en 3 sections :
 - ✓ **Section 1** : Le conseil de gestion
 - ✓ **Section 2** : Le directeur
 - ✓ **Section 3** : L'Agent comptable et le contrôleur budgétaire
- **Chapitre 4** : Les services de l'OSER et son personnel
Ce chapitre propose l'organisation interne de l'Office sur la base des missions qui lui sont assignées par le décret.
- **Chapitre 5** : Les ressources et les dépenses de l'OSER, son budget et les dispositions financières et comptables
Ce chapitre rétablit une logique budgétaire en prévision de l'établissement prochain du Fonds autonome de financement des actions de sécurité routières qui est amené à constituer la source principale de financement des activités de l'OSER.
- **Chapitre 6** : Dispositions finales
Ce chapitre abroge toute disposition contraires antérieure et en particulier le décret n°84-916 du 25 juillet 1984 érigeant l'Office de Sécurité Routière, en abrégé OSER, en Etablissement Public à caractère administratif et en fixant les règles d'organisation. Il abroge également le décret n°91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'Office de Sécurité Routière, en abrégé OSER et fixant les règles d'organisation, ainsi que leurs textes d'application.

4.7.3 Proposition d'un projet de décret portant redéfinition et organisation du système d'information sur les accidents de la circulation

Le projet de décret proposé traduit les éléments d'analyse précités.

Il est structuré en 5 chapitres :

- **Chapitre premier** : Objet et champ d'application du présent décret et définitions
Ce chapitre situe le système d'information dans le contexte de la directive de l'UEMOA y relative, et en transcrit les définitions, il désigne également la DGTC comme Administration en charge au sens de la directive et l'OSER en qualité de gestionnaire de la collecte et de l'exploitation des données selon le rôle dévolu à l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière. Il définit les acteurs du système et renvoie la description de leur rôle spécifique aux chapitres suivants.
- **Chapitre 2** : Le formulaire d'enregistrement des données d'accidents de la circulation et la procédure de collecte
Ce chapitre recadre le formulaire de collecte, et décrit le rôle des acteurs concernés dans le processus de recueil de transmission des données.
- **Chapitre 3** : La base de données des accidents de la circulation routière et sa gestion
Ce chapitre détaille le contenu de la base de données et les modalités de sa gestion par l'OSER en lien avec les acteurs contributeurs.
- **Chapitre 4** : L'exploitation des données et l'évaluation du système
Ce chapitre détaille la façon dont les données sont exploitées, et les rapports qui en résultent.
- **Chapitre 5** : Dispositions diverses et finales
Ce chapitre précise les conditions de financement du système, les règles de protection des données personnelles, la propriété des données qui revient au Ministère des transports et son droit d'accès direct aux données. Enfin, ce chapitre abroge et remplace le décret 2017-68 du 1er février 2017 portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire et toutes dispositions antérieures contraires.

4.7.4 Proposition d'un projet de décret portant réorganisation et précision des missions de la police spéciale de sécurité routière, en abrège PSSR

Le projet de décret est structuré de façon à placer le PSSR sous l'autorité directe du Ministre des transports. Il redéfinit les missions de la PSSR, il clarifie son rôle dans le système d'information des accidents de la circulation et définit les principales responsabilités du Commissaire divisionnaire de police placé à sa tête.

4.7.5 Orientation pour la création du fonds autonome pour le financement des actions de sécurité routière

Il s'agit du dernier élément prévu par la directive 12/2009/CM/UEMOA instituant le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière.

A ce stade, il n'est pas possible de proposer un texte élaboré complet, toutefois la rédaction des textes précédemment exposés permet de dégager les orientations suivantes :

- Le fonds autonome aura pour mission de financer les actions qui découlent du plan d'action validé par la CNSR et du budget correspondant,
- Sont inclus dans ce plan d'action, les missions générales de l'OSER, y compris celles relatives à la gestion du système d'information sur les accidents de la circulation routière,
- Les autres activités de l'OSER, en matière de formation par exemple seront financés par une subvention de l'Etat et la contribution des formés,
- Il s'ensuit que le fonds sera le seul collecteur des ressources financières destinées au financement des actions validés de sécurité routière, et sera le seul financeur des bénéficiaires pour la réalisation de ces actions.

De ces principes il découle que les bénéficiaires du Fonds autonome sont, bien sur l'OSER pour l'essentiel de son financement, mais aussi le Ministère des transports via la DGTTC en sa qualité d'administration en charge de la sécurité routière, et le cas échéant les prestataires qui seraient sollicités par un bénéficiaire pour la réalisation d'actions de sécurité routière validés par la CNSR.

Il conviendra dès lors de définir clairement :

- Les sources de financement du fonds autonome, et de prévoir le cadre réglementaire de leur affectation au fonds,
- Le statut du fonds et son administration qui doit être la plus légère possible pour éviter que ses frais de fonctionnement n'absorbent une grande partie des fonds disponibles comme cela est souvent observé,
- Les organes de gestion et de supervision du fonds, des fonds alloués et de leur utilisation.

C'est sur la base des décisions qui seront prises sur ces éléments que le projet de texte portant création du fonds sera élaboré.

5 LES ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES ET LES CAPACITES DE TRANSPORT

5.1 Approche d'une typologie du transport routier de marchandises et de personnes pour dresser une photographie de l'état de la capacité de transport routier de marchandises et de personnes

5.1.1 Cadre et méthode

Afin d'élaborer une typologie sectorielle, les données statistiques d'enregistrement des véhicules obtenues de Quipux Afrique ont été analysées de façon méthodique. Ces données ont fait l'objet d'un traitement par filtrage multicritère sur tableur Excell.

Ce filtrage a ainsi permis de consolider 2 principaux fichiers, un fichier Transport de personnes et un fichier Transport marchandises, chacun des 2 principaux fichiers étant subdivisés en 2 parties, l'une relative au transport public et l'autre au transport privé ou pour compte propre, ce qui permet de distinguer :

- ✓ Les entreprises et véhicules de transport de marchandises pour le transport public et pour le transport privé ;
- ✓ Les entreprises et véhicules de transport de voyageurs, pour le transport public et pour le transport privé.

Il faut cependant noter que la base de données primaire de Quipux Afrique qui a été exploitée pour aboutir à une typologie sectorielle et donc à une photographie de l'offre de transport routier de marchandises et de personnes comporte un certain nombre de faiblesses qui n'ont pu toutes corriger, parmi lesquelles :

- ✓ L'absence d'enregistrement spécifique des taxis compteurs, des taxis communaux woro-woro et des minibus gbakas qui constituent la composante informelle ou non structurée des transports routiers urbains d'Abidjan ; à ce sujet, la Direction Générale de Quipux Afrique nous avait averti de cette lacune de leur base de données ;
- ✓ Des incohérences entre la capacité du véhicule ou le charge utile (CU) et le type de véhicule (par exemple : minicar de 50 places, autocar de 11 places, camion de 1,5 t ou Semi-Remorque de 3 t, camionnette de 20 t, etc.) ;
- ✓ Des incohérences entre le type de véhicule et la carrosserie (minibus enregistré comme fourgon, autocar enregistré benne, etc.) ;
- ✓ Des incohérences entre la catégorie de transport (voyageurs ou marchandises) et le type de véhicule (autobus enregistré pour transport de marchandises et camion ou camionnette enregistré pour transport de voyageurs, etc.) ;
- ✓ Tous les véhicules de transport public ne sont pas systématiquement enregistrés dans la base de Quipux Afrique et à date, tous les véhicules enregistrés ne sont

pas effectivement en exploitation ou actifs sur le marché du transport ; en effet, la base n'est pas régulièrement mise à jour et l'on soupçonne que des véhicules non actifs ou tout simplement hors exploitation (mis au rebut) y soient toujours inscrits comme faisant partie du parc.

Ces incohérences affectent la qualité et la fiabilité des données et informations enregistrées par Quipux Afrique et interrogent à la fois sur l'efficience de la base de données correspondante. En effet, elles montrent soit qu'il n'existe pas de nomenclature normative du répertoire des véhicules validée et prescrite par le Ministère des Transports, soit si une telle nomenclature existe, elle ne serait pas respectée dans le cadre des procédures d'enregistrement par Quipux Afrique, dans l'exécution de sa mission. Il est de ce fait indispensable pour le Ministère des Transports de remédier rapidement à ces lacunes qui entachent d'incohérence, la base de données mère des transports qui est sous la responsabilité technique de Quipux Afrique.

L'apurement de ces fichiers primaires reçus de Quipux Afrique a permis de corriger la plupart des incohérences relevées. Les données corrigées ont ensuite été consolidées, en ce qui concerne le transport de marchandises, par l'exploitation des statistiques douanières Import/Export par la route et les émissions des DUT par l'OIC. Pour le transport de personnes, des croisements ont été opérés avec la base de données de la SICTA pour les visites techniques de 2019 et 2020.

Enfin, ce diagnostic sectoriel ne couvrira pas une analyse de la demande de transport aussi bien de marchandises que de personnes. En effet, non seulement les TdR de la mission n'adressent pas cette problématique qui aurait constitué en elle-même une étude à part entière, nécessitant une campagne d'enquêtes spécifiques comme par exemple pour une étude de Plan National de Transport, l'absence de données ne permet pas de la traiter. S'il est possible, comme envisagé, de caractériser l'offre malgré des difficultés en raison de l'absence de données économiques et sociales sectorielles consolidées, il n'est pas possible dans un tel contexte de se lancer dans une étude complète de l'offre et encore moins de la demande de transport qui dépasse largement le cadre du diagnostic.

5.1.2 Approche d'une catégorisation des entreprises du secteur

En l'absence de données précises sur les différentes formes ou catégories d'entreprises de transport public routier, notamment, les artisans, les petites, moyennes ou grandes entreprises, il est possible d'approcher cette catégorisation en établissant une hiérarchie selon la taille ou le nombre de véhicules exploités. Cette approche, basée sur les données et les analyses précédentes, donne les résultats présentés dans les tableaux et commentés ci-après.

REPARTITION DES ENTREPRISES PAR TAILLE (ou nombre de véhicules possédés)				
Taille des Entreprises	VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Entreprises	Parc véhicules	Entreprises	Parc véhicules
1 véhicule	58,9%	22,6%	42,9%	9,2%
2 à 4 véhicule	30,2%	29,9%	35,6%	20,1%
5 à 9 véhicules	6,8%	16,7%	12,0%	16,9%
10 à 19 véhicules	3,1%	15,8%	5,9%	16,8%
20 à 29 véhicules	0,6%	5,5%	1,6%	8,0%
30 à 49 véhicules	0,3%	3,6%	1,1%	8,4%
50 à 99 véhicules	0,2%	3,6%	0,6%	8,7%
100 véhicules et plus	0,04%	2,3%	0,3%	12,0%
TOTAL ENTREPRISES	100%	100%	100%	100%

Si, abstraction faite du chiffre d'affaires, l'on assimile les artisans transporteurs aux entreprises disposant d'un parc de moins de 5 véhicules, les petites & moyennes entreprises à celles disposant d'un parc de 5 à 49 véhicules, et les grandes à celles de 100 véhicules et plus, la répartition nous donne le tableau ci-dessous.

REPARTITION DES ENTREPRISES PAR TAILLE (ou nombre de véhicules possédés)				
Taille des Entreprises	VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Entreprises	Parc véhicules	Entreprises	Parc véhicules
Artisans	89,0%	52,6%	78,5%	29,3%
Petites et moyennes entreprises	10,8%	41,5%	20,6%	50,1%
Grandes Entreprises	0,2%	5,9%	0,9%	20,7%
TOTAL ENTREPRISES	100%	100%	100%	100%

Ainsi, en ce qui concerne les entreprises de transport de personnes :

- 89% seraient des artisans qui possèdent 52,6% du parc total ;
- 10,8% seraient des petites & moyennes entreprises avec 41,5% du parc ;
- 0,2% de grandes entreprises possédant près de 6% du parc total.

Concernant le transport de marchandises :

- 78,5% seraient constitués d'artisans possédant 29% du parc total ;
- 20,6% seraient de petites et moyennes entreprises pour 50% du parc ;
- 0,9% seraient de grandes entreprises avec 21% du parc.

L'atomicité du secteur est plus prononcée dans le transport de voyageurs (89% sont des artisans possédant plus de la moitié du parc) que dans celui de marchandises avec un poids relativement faible d'artisans (78,5%) disposant de seulement 29% du parc.

La taille moyenne estimée par catégorie de transporteur ou d'entreprise est synthétisée dans le tableau ci-dessous, en exploitant les mêmes données des analyses précédentes, avec la classification catégorielle adoptée ci-dessus.

Nombre d'entreprises et leur taille moyenne (parc possédé) par catégorie				
Taille des Entreprises	VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Nbre Entreprises	Taille moyenne	Nbre Entreprises	Taille moyenne
Artisans	6 426	1,5	7 003	1,7
Petites et moyennes entreprises	777	10,0	1 836	11,3
Grandes Entreprises	14	79,5	78	110,1
TOTAL ENTREPRISES	7 217	2,6	8 917	4,7

Sur cette base :

- Concernant le transport de personnes, les artisans qui regroupent 89% des entreprises disposent en moyenne de 1,5 véhicule chacun, contre 10,8% de PME avec une moyenne de 10 véhicules chacune et les grandes entreprises qui ne représentent que 0,2% avec une taille moyenne de près de 80 véhicules.
- Concernant le transport de marchandises, ceux considérés comme artisans représenteraient 78,5% des entreprises avec en moyenne près de 2 véhicules chacun, contre 20,6% de PME avec une moyenne de 11 véhicules chacun et 0,9% de grandes entreprises avec 110 véhicules possédés en moyenne.

5.2 Typologie des acteurs du transport routier de marchandises et la capacité de transport

5.2.1 Les professionnels du transport routier de marchandises

Bien que de nombreux efforts aient été entrepris depuis 2017 pour rationaliser le secteur et le rendre plus transparent, il n'en demeure pas moins que dresser une liste des acteurs intervenant dans les chaînes de transport routier et de la logistique renvoie inévitablement à deux difficultés principales : l'existence d'un secteur informel prédominant tant en transport de marchandises qu'en transport de personnes, une part grandissante du transport privé ou pour compte propre et d'une façon générale une grande confusion dans la définition des métiers et professions du secteur.

En réalité, il y a :

- Des opérateurs dont l'accès à la profession est réglementé et qui s'y conforment plus ou moins,
- Un vaste secteur informel qui échappe complaisamment à tout contrôle,

- Des activités qui agissent sans encadrement légal faute de texte en définissant les missions et en organisant l'accès et l'exercice.

5.2.1.1 Le cadre

L'Ordonnance de 2000, puis la LOTI du 14 décembre 2014 encadrent l'accès et l'exercice de la profession de transporteur (public et privé) routier de marchandises. (Obligation d'inscription au registre et obtention d'autorisation de transport national ou international, les cartes vertes CEDEAO).

Si les acteurs du transport privé ou pour compte propre peuvent être des personnes physiques ou morales, les transporteurs publics doivent en principe depuis la LOTI être constitués en sociétés commerciales même unipersonnelles telles que définies par le droit commercial OHADA. On verra en réalité au chapitre suivant que cette condition n'est pas mise en œuvre, en tout cas de façon complète.

En principe donc, la profession ne peut être exercée sans que les conditions légales soient remplies. En pratique toutefois, le secteur informel existe et perturbe le jeu normal du marché.

A l'inverse de ce qui se passe dans de nombreux pays, le transporteur n'est pas en principe en relation directe avec le chargeur, il est soumis à la loi de nombreux intermédiaires.

5.2.1.2 La typologie des acteurs du transport public de marchandises

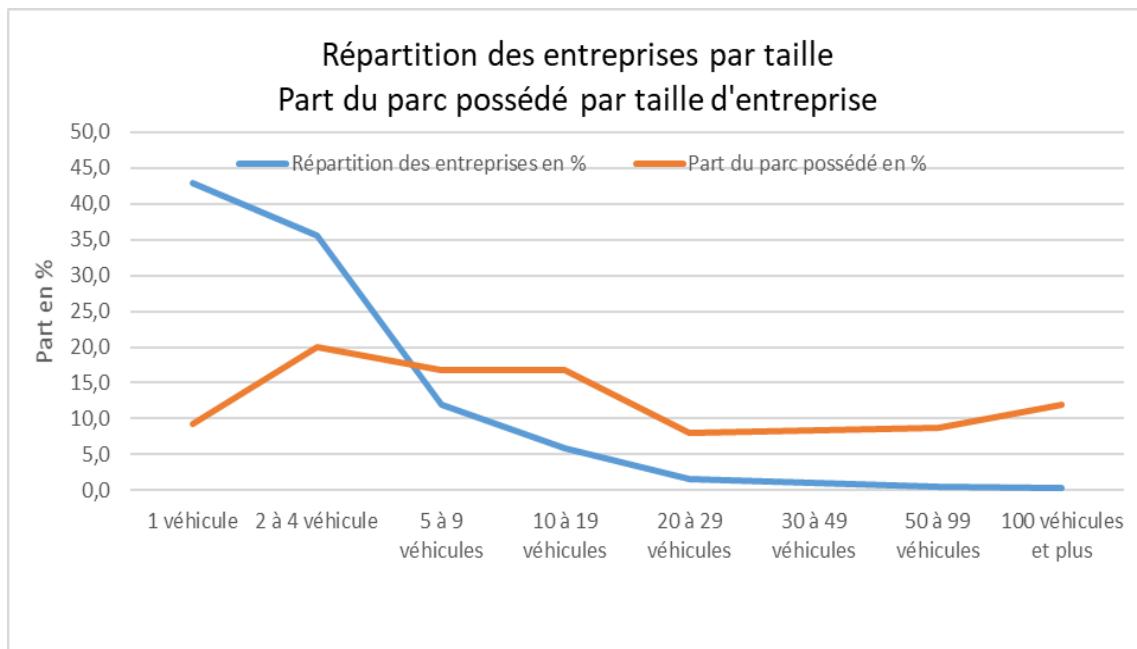
Le tableau et le graphique ci-après présentent les principales caractéristiques marginales des acteurs de transport public de marchandises.

REPARTITION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES PAR TAILLE (nombre de véhicules possédés)					
Taille des Entreprises	Nombre d'Entreprises		Parc de véhicules		
	Nombre	%	Nombre	%	Age moyen (An)
1 véhicule	3 829	42,94	3 829	9,2	25,0
2 à 4 véhicule	3 174	35,59	8 340	20,1	25,9
5 à 9 véhicules	1 074	12,04	7 010	16,9	25,2
10 à 19 véhicules	524	5,88	6 964	16,8	24,0
20 à 29 véhicules	142	1,59	3 342	8,0	23,2
30 à 49 véhicules	96	1,08	3 490	8,4	21,5
50 à 99 véhicules	54	0,61	3 616	8,7	18,4
100 véhicules et plus	24	0,27	4 971	12,0	13,6
TOTAL ENTREPRISES	8 917	100	41 562	100	23

L'on dénombre 8 917 entreprises de transport ou transporteurs publics de marchandises régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique à Mai 2020. La taille moyenne de ces entreprises est de 4,7 véhicules.

L'on observe qu'ici également, les entreprises de grande taille ont un parc plus jeune et inversement les plus petites ont un parc plus âgé, comme illustré au graphique ci-dessous. Le secteur est également atomisé :

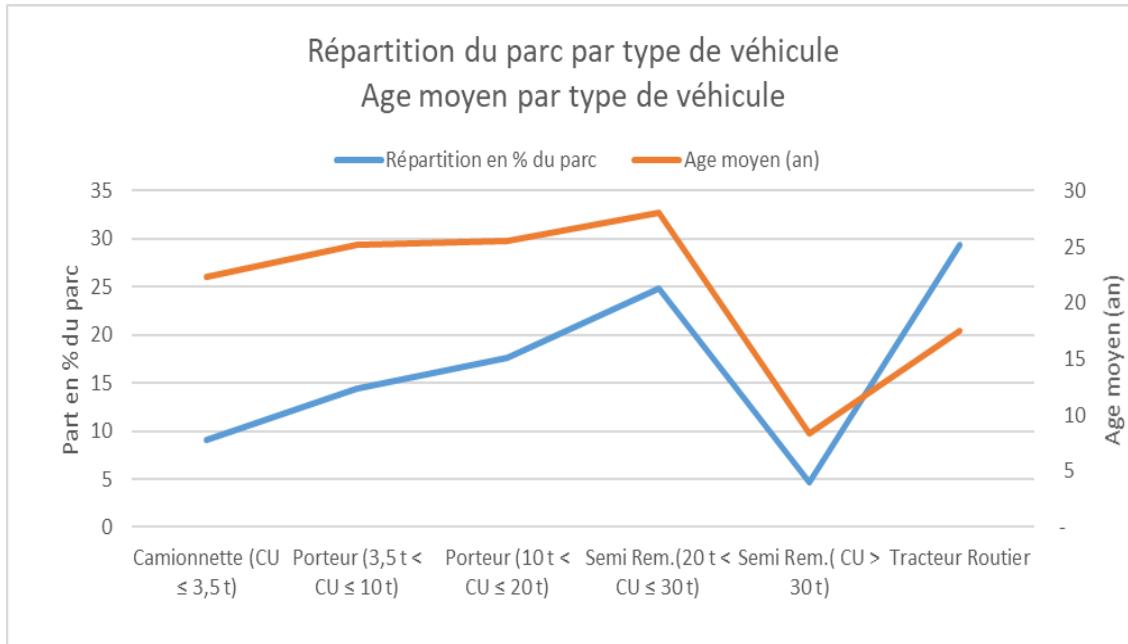
- 3 829 transporteurs, soit 43% des entreprises, disposent d'un seul véhicule ;
- Environ 7 000 transporteurs, soit 78,5% des effectifs, possèdent moins de 5 véhicules.
- Seulement 3,5% des entreprises disposent de 37% du parc contre 96,5% qui possèdent 63% du parc.



5.2.1.3 Le parc de véhicule : un constat amer

La répartition du parc total par type de véhicules, avec leur âge moyen est présentée au tableau et illustrée par le graphique ci-dessous.

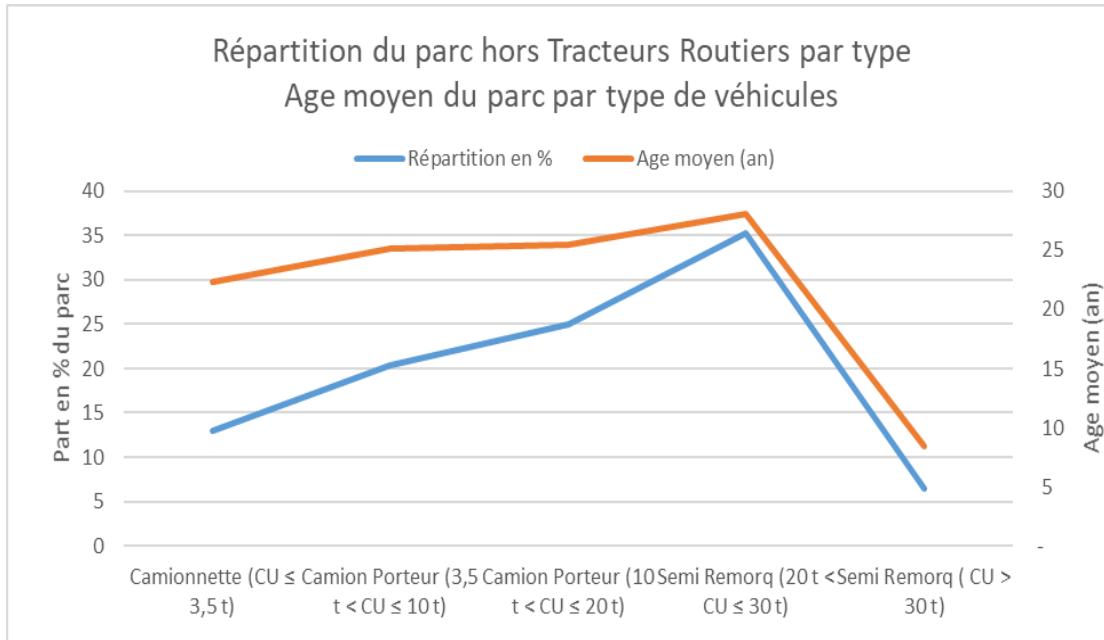
Répartition du Parc par type ou classe de CU				
TYPE DE VEHICULES	Classe CU (T)	Nombre	%	Age moyen(an)
Tracteur Routier		12 231	29,4	17
Camionnette	≤ 3,5	3 794	9,1	22
Camion Porteur 1	3,5 < CU ≤ 10	5 968	14,4	25
Camion Porteur 2	10 < CU ≤ 20	7 327	17,6	25
Semi Remorque 1	20 < CU ≤ 30	10 329	24,9	28
Semi Remorque 2	> 30	1 913	4,6	8
TOTAL		41 562	100,0	22,7



Le parc total de véhicules de transport public de marchandises régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique à Mai 2020 est estimé à 41 562 véhicules, dont 12 231 (29,4%) de Tracteurs Routiers, 12 242 (29,5%) de semi-remorques, ce qui donne un faible ratio de 1 Semi-Remorque pour un Tracteur Routier.

La répartition du parc hors Tracteurs Routiers reprise au tableau et illustrée au graphique ci-dessous donne une capacité nominale globale de transport de 29 331 véhicules dont 13% de camionnettes de 22 ans de moyenne d'âge, 45% de camions porteurs âgés en moyenne 25 ans et 42% de semi-remorques dont 35,2% sont âgés en moyenne de 28 ans.

Répartition du Parc hors tracteur routier par type ou classe de CU				
Type de véhicules	Classe CU (T)	Nombre	%	Age moyen (an)
Camionnette	≤ 3,5	3 794	12,9	22
Porteur1	3,5 < CU ≤ 10	5 968	20,3	25
Porteur2	10 < CU ≤ 20	7 327	25,0	25
Semi R1	20 < CU ≤ 30	10 329	35,2	28
Semi R2	> 30	1 913	6,5	8
TOTAL		29 331	100,0	24,8

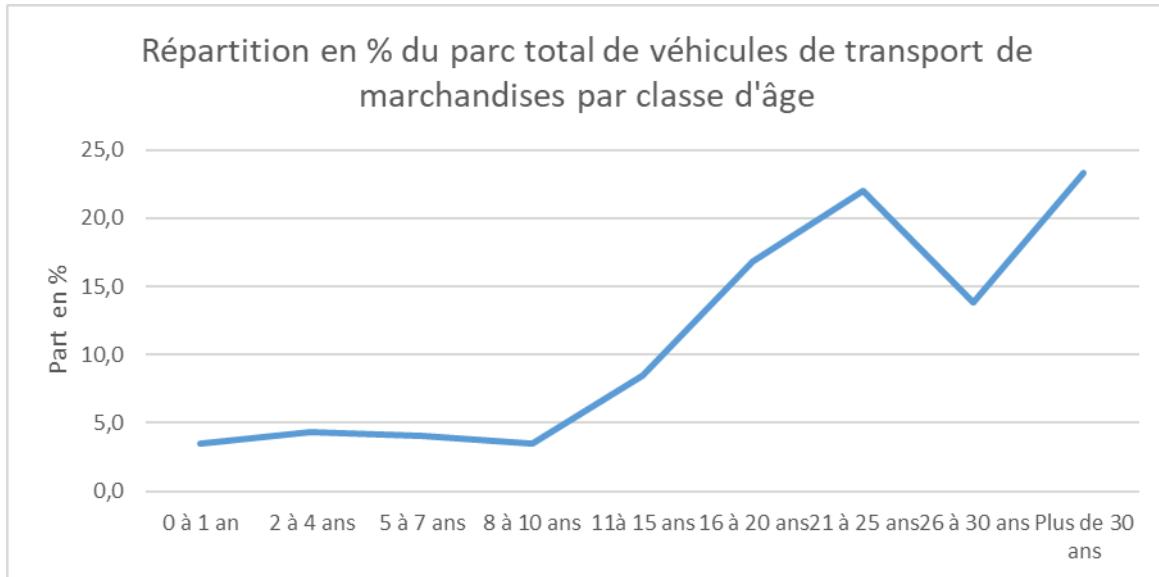


La répartition du parc par classe d'âge est présentée au tableau et illustrée au graphique ci-après. De même que pour le transport de voyageurs, le parc de véhicules de transport de marchandises est aussi et même plus âgé, avec une moyenne d'âge de 23 ans !

Tous les types de véhicules sont très âgés, avec un âge moyen variant de 22 à 28 ans, seules les semi-remorques de plus de 30 t de charge utile (moins de 5% du parc) sont relativement plus jeunes avec un âge moyen de 8 ans !

76% du parc total ont plus de 15 ans et 59% ont plus de 20 ans ! En d'autres termes, le parc de véhicules de transport routier de marchandises enregistrés dans la base de Quipux Afrique à ce jour est largement vieillissant.

Répartition des véhicules par classe d'âge				
Classe d'âge (an)	Nombre	%	Age moyen (an)	
0 à 1 an	1 447	3,5	0,8	
2 à 4 ans	1 816	4,4	2,7	
5 à 7 ans	1 688	4,1	6,0	
8 à 10 ans	1 458	3,5	9,1	
11 à 15 ans	3 517	8,5	13,1	
16 à 20 ans	7 001	16,8	18,5	
21 à 25 ans	9 168	22,1	22,8	
26 à 30 ans	5 753	13,8	28,1	
Plus de 30 ans	9 714	23,4	37,9	
TOTAL PARC	41 562	100	22,7	



5.2.1.4 Les donneurs d'ordres, les transporteurs privés ou pour compte propre et l'importance des acteurs maritimes dans le marché du fret terrestre

5.2.1.4.1 Le cadre

Les donneurs d'ordre, improprement qualifiés de « Chargeurs » sont à la fois les pourvoeureurs de fret pour le transport public, mais sont aussi très souvent opérateurs de transport privé ou pour compte propre.

D'ailleurs, du point de vue du poids économique et social le transport pour compte propre supplante le transport pour compte d'autrui sur bien des plans et en particulier dans les trafics inter-Etats, où sur certains corridors, ils représentent de 70 à 80% des tonnages transportés.

Du point de vue réglementaire, le transport pour compte propre est encadré, il est soumis à inscription au registre et sa définition est précisée dans le Décret d'application de la LOTI d'avril 2015.

Par ailleurs, une entreprise inscrite pour l'activité de compte propre ne peut s'inscrire aussi pour le transport public.

Toutefois, en pratique il est rapporté que des opérateurs en compte propre réalisent aussi des transports publics en particulier dans le trafic inter-Etats, ce qui perturbe les conditions normales de concurrence.

Aux donneurs d'ordre ou chargeurs au sens classique, doivent être ajoutées les Coopératives Agricoles qui agissent pour leurs membres en qualité de « chargeur » pour optimiser les transports des produits agricoles vers les points d'exportation ou les bassins de consommation.

Enfin, les Compagnies Maritimes jouent un rôle important dans l'organisation des transports terrestres de pré ou post acheminement, en particulier dans le cadre des

connaissances directs. En effet, sous le régime du connaissance direct, c'est-à-dire de contrat de transport de bout en bout, c'est la compagnie maritime qui organise la partie terrestre du transport de pré ou post acheminement. Elles endoscent en quelque sorte un rôle de chargeur, soit directement soit par leur société captive local de transit, vis-à-vis des transporteurs ivoiriens ou des pays de l'hinterland. La difficulté ici réside dans l'accumulation des métiers et professions par des acteurs maritimes qui en fait cartellisent le fret terrestre, et sont par filiales interposées, à la fois détenteur de fret, organisateur de transport, et parfois même transporteurs lorsqu'ils exploitent une flotte de véhicules en fait dédié aux pré / post acheminements maritimes.

5.2.1.4.2 La typologie des acteurs du transport routier privé ou pour compte propre

Les principales caractéristiques marginales des entreprises de transport de marchandises pour compte sont présentées dans le tableau ci-dessous.

REPARTITION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PRIVE DE MARCHANDISES PAR TAILLE (nombre de véhicules possédés)					
Taille des Entreprises	Nombre d'Entreprises		Parc de véhicules		
	Nombre	%	Nombre	%	Age moyen (An)
1 véhicule	4 256	55,0	4 256	14,8	21,3
2 à 4 véhicules	2 248	29,1	5 745	20,0	20,5
5 à 9 véhicules	713	9,2	4 517	15,7	19,9
10 à 19 véhicules	311	4,0	4 059	14,1	19,0
20 à 29 véhicules	86	1,1	2 041	7,1	17,3
30 à 49 véhicules	68	0,9	2 690	9,4	14,8
50 à 99 véhicules	35	0,5	2 314	8,1	13,6
100 véhicules et plus	17	0,2	3 069	10,7	11,2
TOTAL ENTREPRISES	7 734	100	28 691	100	18

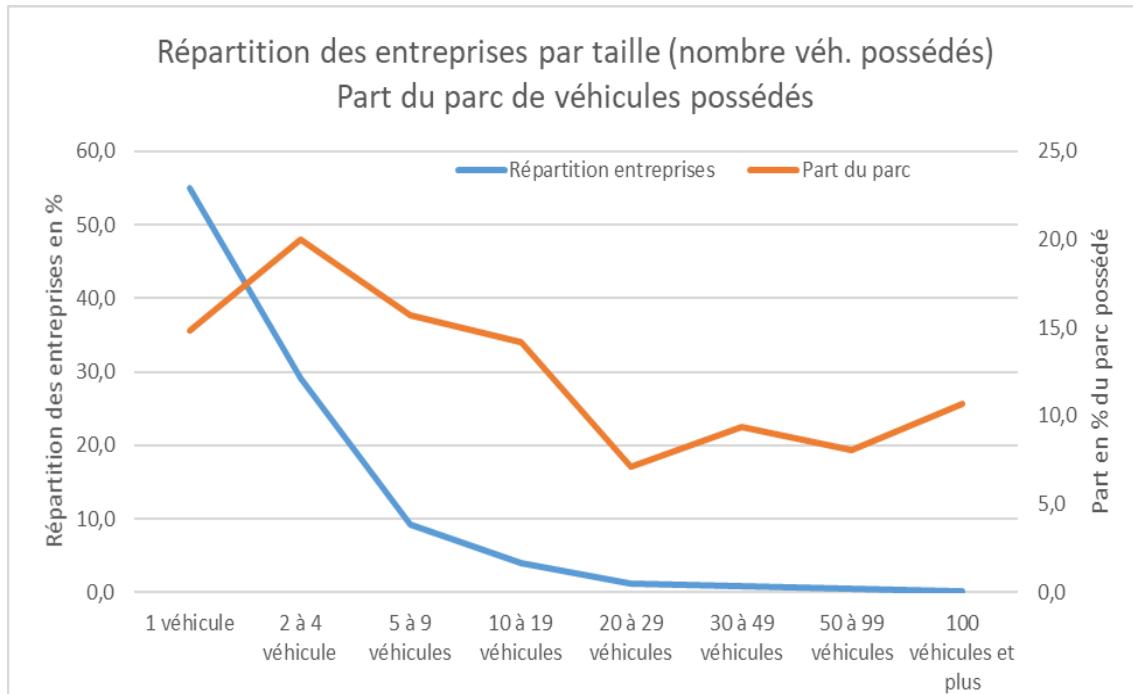
A Mai 2020, l'on dénombre 7 734 transporteurs privés de marchandises ou pour compte propre, régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux. La taille moyenne de ces entreprises est de 3,7 véhicules.

L'on observe qu'ici également que la moyenne d'âge du parc décroît avec la taille de l'entreprise, ce qui montre que les grandes entreprises, qui sont les plus structurées, ont une gestion rationnelle de leur parc et présentent à cet égard de meilleures dispositions pour le renouveler ou le rajeunir. Cependant, les artisans individuels possèdent les véhicules les plus vieux ce qui traduit évidemment leurs difficultés d'exploitation ou d'accès régulier au marché du fret, notamment aux meilleures conditions de rémunération ou de rentabilité.

Le graphique ci-après illustre cette corrélation entre l'âge du parc et la taille de l'entreprise : les entreprises ou transporteurs de grande taille ont un parc plus jeune et inversement, les plus petites ont un parc plus âgé, avec une atomicité aussi marquée que pour le transport public :

- Moins de 7% des entreprises possèdent 50% du parc contre près de 93% qui comptabilisent les autres 50% ;

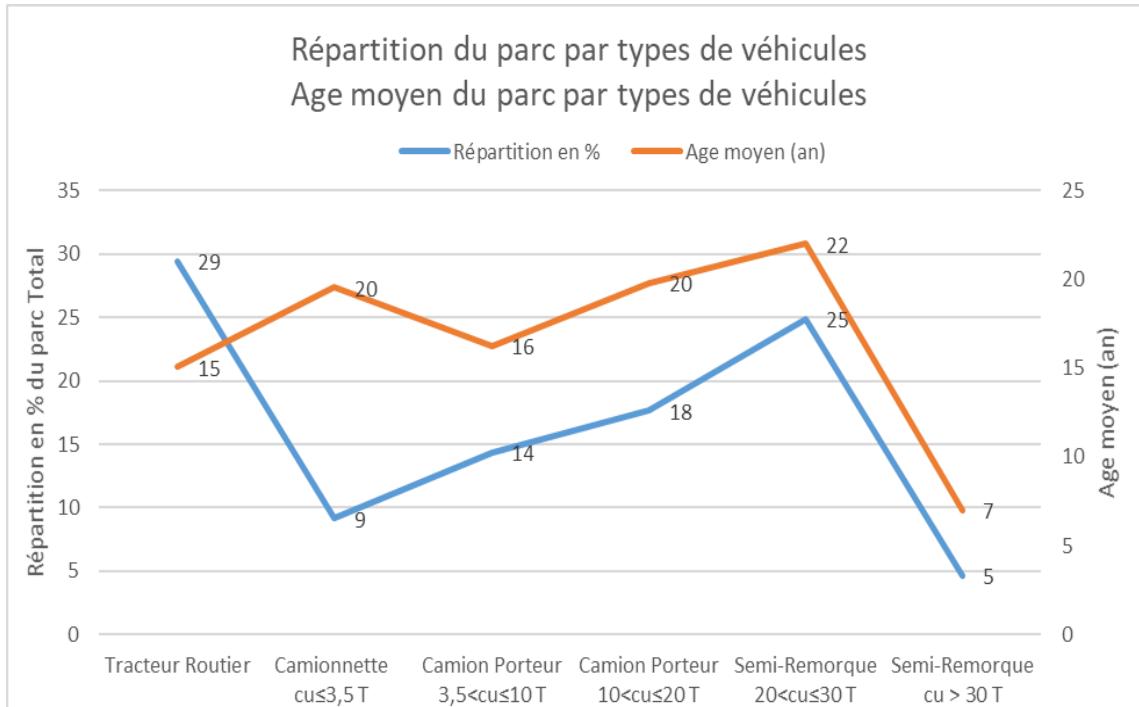
- 55% des entreprises disposent d'un seul véhicule quand 84% comptent moins de 5 véhicules chacune.



5.2.1.4.3 Le parc de véhicule du transport privé ou pour compte propre

La répartition du parc total de transport privé, par type de véhicules, avec leur âge moyen est présentée au tableau et illustrée par le graphique ci-dessous.

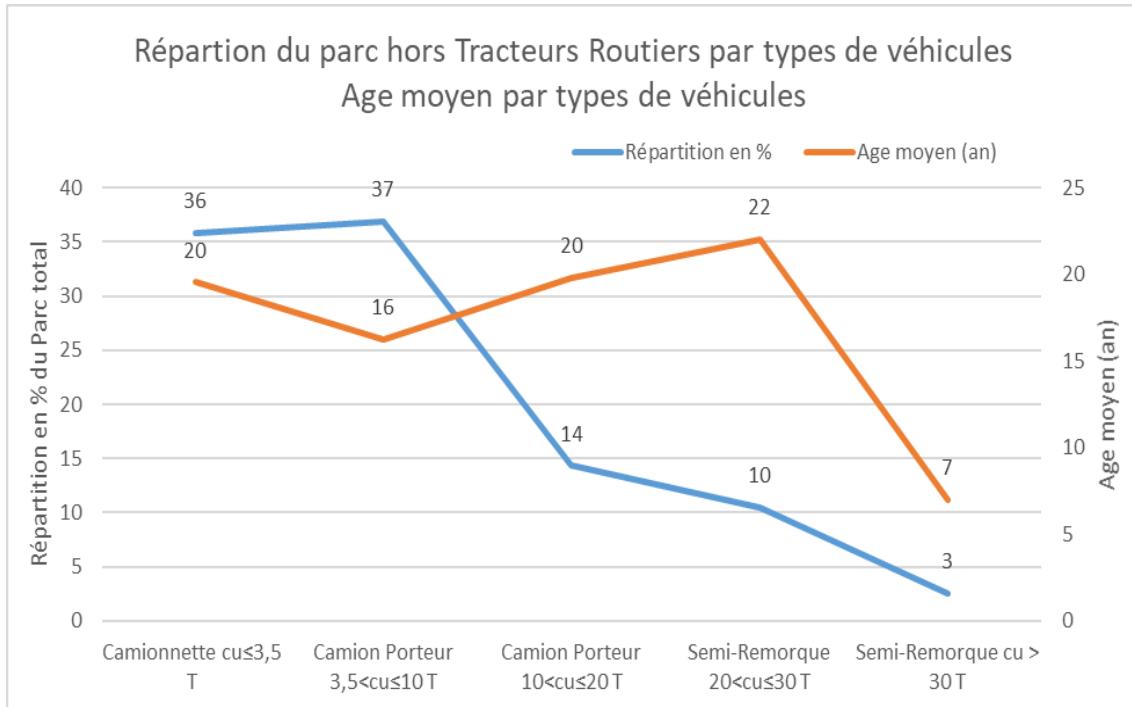
Répartition du Parc par type ou classe de CU				
TYPE DE VEHICULES	Classe CU (T)	Nombre	%	Age Moyen (an)
Tracteur R		2 588	9,0	15,1
Camionnette	≤ 3,5	9 360	32,6	19,5
Porteur1	3,5 < CU ≤ 10	9 618	33,5	16,3
Porteur2	10 < CU ≤ 20	3 738	13,0	19,8
Semi R1	20 < CU ≤ 30	2 720	9,5	22,0
Semi R2	> 30	667	2,3	7,0
TOTAL		28 691	100	18,0



A mai 2020, 28 691 véhicules de transport privé de marchandises ont été régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique. 2 588 sont des Tracteurs Routiers (soit 9%) pour 3 387 Semi-Remorques (près de 12%), ce qui donne un ratio de 1 Tracteur Routier pour 1,31 Semi-Remorque.

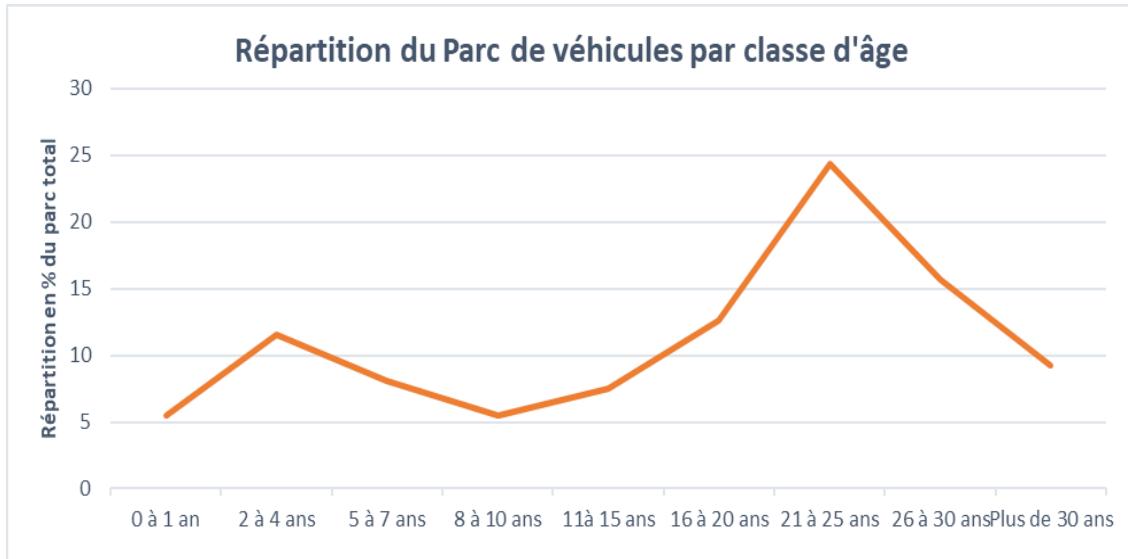
Le parc hors Tracteurs Routiers présenté au tableau et illustré au graphique ci-après a une capacité nominale globale de transport de 26 103 véhicules composé de 36% de camionnettes âgés en moyenne de 19,5 ans, 46,5% de camions porteurs âgés en moyenne 17 ans, 10% de Semi-Remorques de 22 ans et 3% de Semi-Remorques gros porteurs de 7 ans.

Répartition du Parc hors Tracteurs Routiers par type ou classe de CU				
TYPE DE VEHICULES	Classe CU (T)	Nombre	%	Age Moyen (an)
Camionnette	≤ 3,5	9 360	35,9	19,5
Porteur1	3,5 < CU ≤ 10	9 618	36,8	16,3
Porteur2	10 < CU ≤ 20	3 738	14,3	19,8
Semi R1	20 < CU ≤ 30	2 720	10,4	22,0
Semi R2	> 30	667	2,6	7,0
TOTAL PARC		26 103	100	18,3



L'âge du parc de transport privé de marchandises est présenté au tableau et illustré au graphique ci-après. Comparé à celui du transport public, le parc est relativement plus jeune, quel que soit le type de véhicule, avec une moyenne d'âge de 18 ans contre 23 pour le parc public. On note cependant que 62% des véhicules sont âgés de plus de 15 ans.

Répartition des véhicules par classe d'âge				
Classe d'âge (an)	Nombre	%	Age moyen (an)	
0 à 1 an	1 578	5,5	0,8	
2 à 4 ans	3 317	11,6	2,9	
5 à 7 ans	2 310	8,1	5,9	
8 à 10 ans	1 570	5,5	9,0	
11 à 15 ans	2 166	7,5	13,0	
16 à 20 ans	3 619	12,6	18,4	
21 à 25 ans	6 971	24,3	23,2	
26 à 30 ans	4 510	15,7	27,7	
Plus de 30 ans	2 650	9,2	36,5	
TOTAL PARC	28 691	100	18,0	



5.2.2 Les enseignements à tirer sur la typologie du secteur et sur les caractéristiques de la capacité de transport routier de marchandises

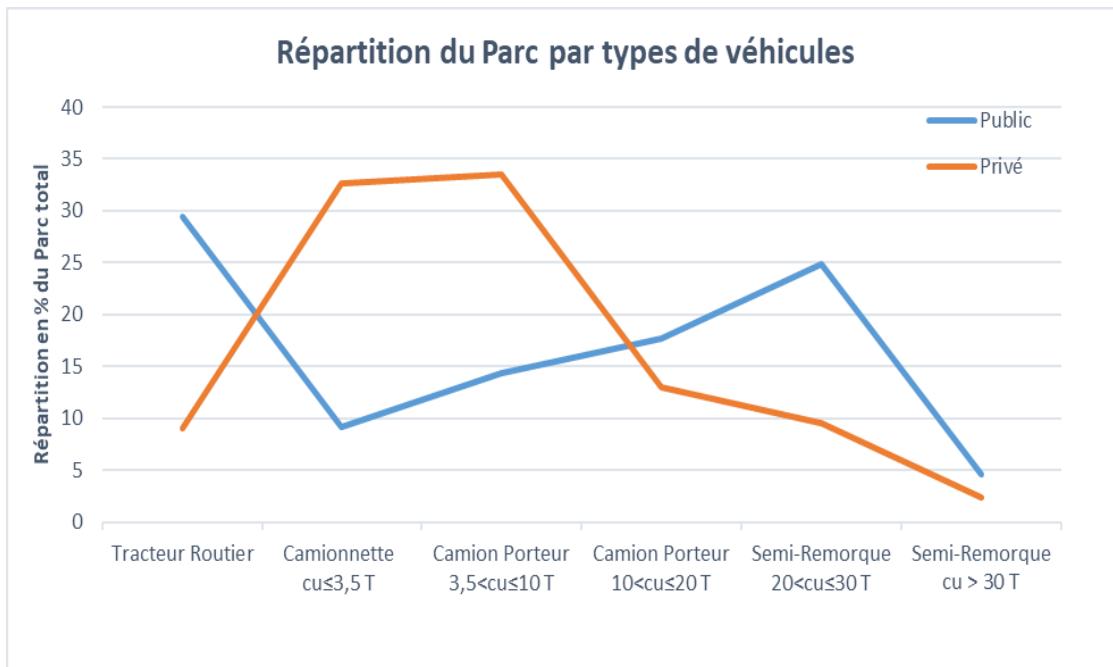
Des analyses faites ci-avant sur les parcs de transport public et privé ainsi que des entreprises respectives, les principales caractéristiques marginales décrites ci-après peuvent être élaborées, outre le fait que le parc public est plus âgé que le parc privé avec 23 ans de moyenne d'âge contre 18 pour le transport privé.

L'analyse comparative de la répartition du parc de véhicules illustrée au graphique ci-dessous dégage 3 tendances fortes relativement aux Tracteurs Routiers, aux camions porteurs (y compris les camionnettes) et les Semi-Remorques :

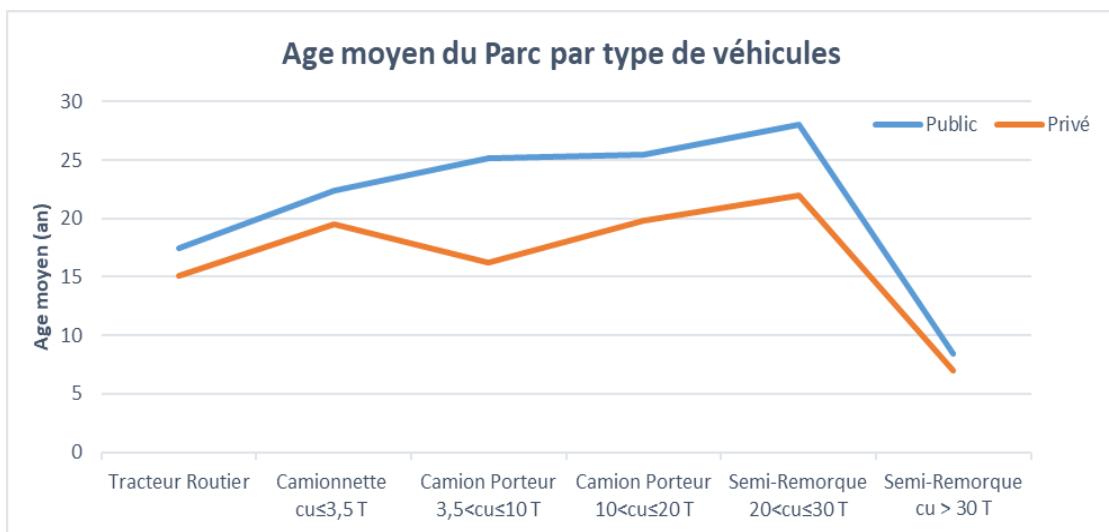
- Il y a une forte proportion de Tracteurs Routiers dans le parc de véhicules de transport public comparativement au parc de transport privé : 29,4% contre seulement 9%. Alors que le ratio est de 1 Semi-Remorque par Tracteur Routier pour le transport public, il est de 1,31 pour 1 chez les entreprises de transport privé qui ont de ce fait, une meilleure gestion/rotation de leur Tracteur Routier. En outre, cette situation traduit une prédominance d'artisans dans les transports publics qui opèrent de façon individuelle avec 1 seul véhicule.
- On note en revanche dans le parc de transport privé, une forte proportion de véhicules de taille moyenne ou intermédiaire (camionnettes et camions porteurs de 20T maximum de CU), de 79% contre 41% pour le transport public. En effet, cette situation s'explique par l'existence de services de livraison client en interne, ce qui favorise une composition plus fine et plus structurée du parc pour l'adapter aux besoins de la clientèle généralement fidélisée par des contrats de longue durée.
- Enfin, on observe une forte proportion de gros porteurs Semi-Remorques dans le parc de transport public, de 36,5% contre un peu moins de 12% pour

le parc de transport privé, ce qui s'explique par les mêmes raisons évoquées précédemment.

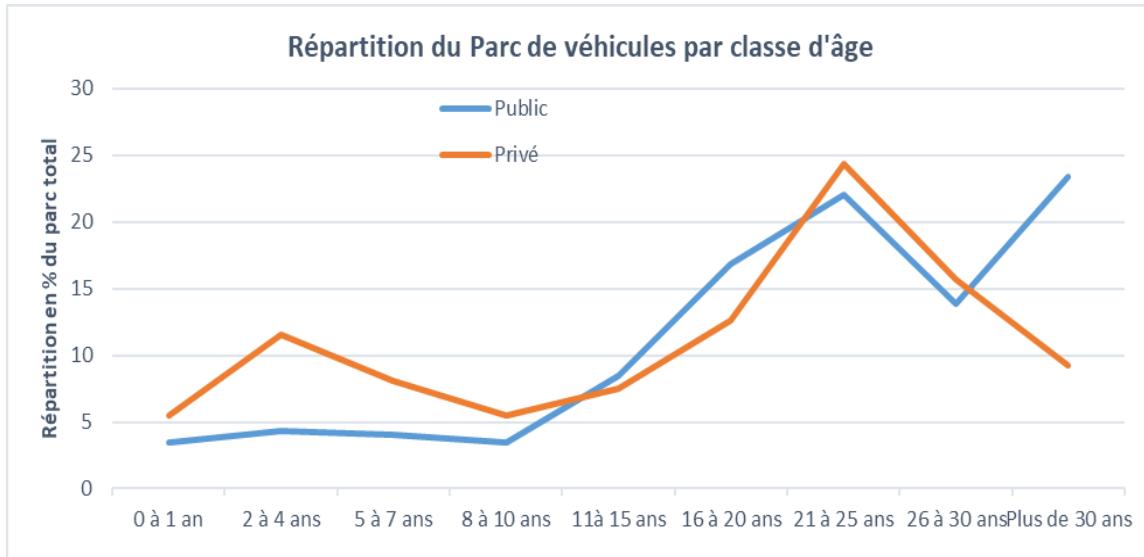
Le graphique ci-dessous illustre clairement ces trois tendances fortes.



Le graphique ci-dessous montre bien que le parc de transport privé est plus jeune en moyenne quel que soit le type de véhicules.



Le graphique ci-dessous confirme bien que le parc de transport privé comporte une plus forte proportion de véhicules relativement plus jeunes (moins de 10 ans) que le parc de transport public.



5.2.3 Les intermédiaires de transport de marchandises : une activité sans réel cadre légal

5.2.3.1 Contexte

Le Chapitre 9 de la stratégie sectorielle pour le transport routier de marchandises validée en 2017 était déjà, consacré aux faiblesses du secteur du transport routier dans son ensemble et aux obstacles à surmonter.

En effet, la déréglementation du secteur des transports routiers, imposée aux bénéfices des politiques dites d'ajustements structurel, appliquée sans transition ni mesures d'application a conduit à l'apparition d'acteurs informels qui ont littéralement parasité le marché du transport routier. Ils se sont immiscés dans les chaînes de transport pour devenir finalement des acteurs incontournables qui, peu à peu, ont fagocité la distribution du fret en s'interposant entre les donneurs d'ordre et les transporteurs.

Cette situation a des conséquences multiples en termes de :

- Coût global de transport artificiellement élevé du fait de l'accumulation de perception sur le prix de transport initial, de commissions et rétro commissions, qui grèvent d'autant la rémunération des transporteurs
- Incitation à la surcharge
- Non-respect des obligations fiscales et sociales de ces entités qui souvent n'ont aucune réalité ni existence juridique
- Traçabilité des intervenants dans la chaîne logistique ou de valeur
- Responsabilité inexistante des intermédiaires en cas d'incident ou d'accident

L'absence de statuts de ces professions d'intermédiaires, et en particulier de règles d'accès et d'exercice de ces professions, l'imprécision de la nature juridique de leur intervention (courtier mandataire ou commissionnaire de transport) et l'absence d'un régime clair de responsabilité qui en découle ainsi que leur existence informelle, c'est-à-

dire en marge de toute règle transparente, constituent autant de freins à l'émergence d'une industrie du transport routier structurée ayant des capacités d'actions compétitives dans le domaine des transports et des échanges inter-Etats. Ainsi, on fait référence en pratique soit au transitaire, soit au Coxer. Mais comme cela sera explicité ci-après, ces deux termes n'ont pas de définition ni de cadre légal précis.

C'est la raison pour laquelle la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises de 2017 dans son Tome 2, prévoyait un Objectif Stratégique 2 intitulé : « Remédier à la désorganisation du secteur et de son environnement immédiat par la mise en œuvre effective de règles permettant la professionnalisation de l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises ».

Mais force est de constater que le premier élément, celui de l'existence d'une définition uniforme de ce qu'est un intermédiaire de transport, fait défaut, et la nature ayant horreur du vide, l'absence de définition couplée à une absence de cadre légal est un obstacle à un développement sectoriel harmonieux et transparent.

5.2.3.2 Les appaireurs : un cadre légal obsolète

Si le Code Civil traite des contrats d'intermédiation, ses dispositions sont assez peu développées et demeurent très générale en fixant en fait le droit général du mandat, sans prévoir une application spécifique au secteur de l'intermédiation du transport terrestre.

Le Décret N°95-821 du 29 Septembre 1995 portant réglementation de la création de bureaux de fret et exercice de l'activité d'appairage en matière de transport routier de marchandises et son Arrêté d'application du 13 Août 1996 définit l'activité d'appairage comme étant le fait pour toute entreprise qui effectue dans un but lucratif et d'une façon permanente, les opérations :

- De rapprochement des besoins exprimés par les affréteurs (offreur de fret) qui désirent faire transporter leurs marchandises et les possibilités des transports dont disposent les transporteurs pour acheminer les marchandises (demandeurs de fret)
- D'établissement de contrats de transport

L'exploitation d'un bureau de fret ou l'exercice d'activités d'appairage est subordonné à l'obtention d'un agrément.

En fait, le décret semble décrire l'activité d'appairage comme une activité classique de courtage qui consiste à rapprocher un pourvoyeur de fret et un transporteur. Mais le second alinéa de l'article 3 est ambigu en ce sens qu'il prévoit « l'établissement des contrats de transport ». Or, en droit, il ne peut s'agir de la conclusion des contrats de transport qui n'entre pas dans les prérogatives du courtier appaireur. Il ne peut donc s'agir, par interprétation, que de l'établissement des documents de transport ou lettre de voiture.

Le Décret 98-217 du 12 Mai 1998 portant réglementation de l'utilisation de la lettre de voiture et de la feuille de route en matière de transport routier de marchandises et ses

divers Arrêtés d'application¹ ne concernent pas directement l'intermédiation en tant que tel, mais fixe le cadre de l'intervention des Appareurs relative à la distribution des lettres de voiture, moyennant l'obtention d'un agrément.

La Loi 2014-812 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) du 16 Décembre 2014 et son Décret d'application 2015-269 du 22 Avril 2015 ne contient que deux références aux auxiliaires et intermédiaires de transport :

- L'Article 3 de la Loi donne la définition suivante des Auxiliaires de transport : « Les personnes physiques ou morales légalement habilitées qui assurent pour le compte d'autrui, les opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution des contrats de transport de marchandises ».
- L'Article 28 stipule que : « S'agissant du transport de marchandises, la responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leurs sont imputables ».

De son côté, le Décret 2015-269 stipule dans son Article 5 que : « L'exercice de la profession de transporteur routier n'est pas compatible avec celle d'auxiliaire de transport maritime, notamment de transitaire, d'armateur, d'avitailleur, de consignataire ou de manutentionnaire ».

On notera en premier lieu que ni la LOTI, ni son décret d'application ne mentionnent nommément les appareurs parmi les acteurs intermédiaires de transport identifiés, ce qui peut sembler étrange.

On notera ensuite que la définition des auxiliaires fait référence à des personnes « légalement habilitées ». Cela constitue donc une base légale suffisante pour développer par voie réglementaire les conditions d'habilitation, c'est-à-dire d'accès et d'exercice de ces professions.

On notera également que les articles 3 et 28 de la LOTI établissent une liste assez précise des différentes activités d'intermédiaires de transport :

- Groupage
- Affrètement
- Commissionnaire
- Mandataire c'est-à-dire courtier de fret
- Toutes autres opérations connexes à l'exécution des contrats de transport

¹ Les Arrêtés d'application identifiés successifs sont :

- Arrêté N°0043 du 3 Juillet 1998 portant création de la Commission d'Agrément des distributeurs de lettre de voiture
- Arrêté N°0070 du 23 Juillet 1998 fixant les conditions de distribution et d'utilisation de la lettre de voiture et de la feuille de route pour le transport routier des marchandises et son annexe relative au cahier des charges portant modalités pratiques d'agrément des distributeurs des lettres de voiture
- Arrêté interministériel 0161 du 10 Septembre 1998 fixant le prix de vente hors timbre fiscal de la lettre de voiture.
- Arrêté N° 0014 du 17 Avril 2000 portant organisation de la distribution de la lettre de voiture inter Etats
- Arrêté N°0064 du 4 Août 2000 portant distribution de la lettre de voiture inter Etats

Cela constitue également une base légale solide pour les futurs travaux de réglementation de ces professions.

Il faudra attendre le Décret N°2015-270 du 22 Avril 2015 instituant et réglementant l'utilisation du Document Unique de Transport routier de marchandises (DUT) et ses arrêtés d'application pour que la lettre de voiture disparaîsse du paysage. Cependant, la réglementation demeure muette quant au rôle des distributeurs du DUT. On notera que le Décret de 2015 abroge expressément le décret de 1998 qui, par ses Arrêtés d'application successifs, définissait le rôle des distributeurs de lettre de voiture.

Cette situation conduit à conclure que dans le nouvel édifice, les distributeurs (Appareurs) n'ont plus de rôle à jouer en matière de DUT.

En résumé, les appareurs ont abandonné l'intermédiation au profit de la distribution des lettres de voiture, toutefois, leur intervention d'intermédiaire, telle que définie par la réglementation, se qualifie de courtage (mise en rapport de l'offre et de la demande sans contracter eux-mêmes).

5.2.3.3 Les Coxers : des acteurs informels sans cadre légal ni statut

Les Coxers sont le type d'intermédiaire le plus répandu mais aussi le plus difficile à quantifier et à cerner. Ils se sont immiscés dans les chaînes logistiques et transports au bénéfice de la dérégulation du marché du transport routier imposée sans mesure de transition ni d'accompagnement.

Ils ont opportunément abusé du vide cumulé résultant d'une part de la faible gouvernance du secteur qui n'a pas imposé l'application du Décret 95-821 sur l'appairage et d'autre part de la soudaine libéralisation du marché du transport routier, de la disparition des bureaux de fret et des règles de distribution du fret (Tour de rôle, tarif fixe...).

Du jour au lendemain, les transporteurs qui n'étaient pas organisés sur la base des principes d'un marché concurrentiel, sont devenus des acteurs dépourvus de capacité pour la commercialisation de leurs services, tandis que de l'autre, les donneurs d'ordre conservaient un besoin crucial en termes de ressource dédiée à la recherche de capacité de transport qui a disparu du fait de la dérégulation.

Les Coxers sont donc des acteurs devenus incontournables. Leur activité consiste à exploiter leurs carnets d'adresses pour mettre en rapport les donneurs d'ordre et les transporteurs. Ils ont monopolisé le marché de la distribution du fret en devenant acteurs incontournables entre donneurs d'ordres qui ne veulent internaliser cette fonction et transporteurs qui se trouvent coupés d'une relation directe avec les clients réels.

A la différence des Commissionnaires Agréés en Douane qui ont un marché dans l'intermédiation assez limité, les Coxers interviennent aussi bien en trafic national que bilatéral ou, en suite d'un transport maritime.

Ils se caractérisent par un statut informel, la plupart ne sont même pas commerçants, ils n'ont pas de statut ni de réalité juridique et économique, bien que sur le plan juridique leur intervention est assimilable à celle d'un courtier, c'est-à-dire d'un mandataire.

Sur le plan de la rémunération, les Coxers pratiquent en toute illégalité le principe de la double commission. Les donneurs d'ordre fixent un montant global pour les transports dont ils sont chargés de trouver les transporteurs. Les Coxers retiennent alors « à la source » le montant de leur commission et ne donnent aux transporteurs qu'un montant inférieur. Il est rapporté qu'en général, le Coxer annonce au transporteur le prix de transport qu'il propose mais exige aussi l'acquittement par le transporteur d'une commission pour se voir attribué le fret. Cette seconde commission perçue est en général inférieure à celle payée par le donneur d'ordre initial. On notera que le montant des commissions respectives n'est connu ni du donneur d'ordre initial ni du transporteur. Cette pratique est bien entendue contraire aux dispositions de l'Acte Uniforme révisé de l'OHADA sur le droit commercial général.

5.2.3.4 Absence d'une définition uniforme des professions d'intermédiaire de transport terrestre

S'il existe une définition internationalement reconnue du Commissionnaire Agréé en Douane, il n'existe pas de texte international qui définit l'intermédiaire ou l'auxiliaire de transport.

Si on se rapporte à la définition de la FIATA, les services fournis par les transitaires (Forwarder) sont assez larges et consistent en la réalisation de toute sorte de services relatifs :

- Au transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport
- A la réalisation de prestations sur les marchandises (consolidation, emballage, étiquetage, marquage, stockage...)
- A la fourniture de conseils en matière fiscale et douanière, de procédures douanières, de prestations d'assurance....

Selon cette définition on constate que le transitaire n'est pas celui qui procède aux déclarations en douane, mais intervient en qualité de conseil pour celles-ci.

Cependant la compréhension générale semble considérer que le transitaire est celui qui gère aussi les procédures douanières.

Ainsi, selon le « Dico du commerce international » le transitaire est un « Intermédiaire du commerce international qui se charge complètement (gestion des transports, des opérations administratives, des formalités, dédouanement...) de l'acheminement de n'importe quelle marchandise vers n'importe quel point de la planète. Il est le seul interlocuteur en ce qui concerne les expéditions. Il veille à la bonne exécution des livraisons et assiste son client en cas de litige ».

A la différence de la définition de la FIATA, celle-ci semble conférer au transitaire une responsabilité directe pour l'ensemble des services qu'il rend, y compris pour la réalisation des procédures douanières, ce qui est juridiquement discutable.

Cette confusion des professions entre commissionnaire agréé en douane et intermédiaire de transport (commissionnaire ou courtier de fret) se retrouve également dans le Règlement 03/2008 du 28 Mars 2008 de l'UEMOA relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime, qui définit le Transitaire comme étant le « commissionnaire agréé en douane habilité à effectuer, notamment dans l'enceinte

portuaire, diverses opérations matérielles ou juridiques consistant par exemple à la réception, la reconnaissance, la réexpédition des marchandises qui lui ont été confiées ». Or le commissionnaire Agréé en Douane, de par son statut issu des Codes des Douanes, n'est habilité qu'à réaliser des opérations douanières objet de son agrément. Toute autre activité qu'il déploie s'inscrit dans un contexte juridique différent.

Les commissionnaires agréés en douanes qui font de l'intermédiation de transport réalisent clairement des opérations de commission de transport par lesquelles, ils organisent, pour le compte de leurs clients, les transports. A ce titre ils passent en leurs noms propres les contrats de transport de pré ou post acheminement et assument une responsabilité de bonne fin des transports vis-à-vis de leurs clients pour lesquels ils sont les seuls interlocuteurs.

5.2.3.5 Esquisse de définition opérationnelle pour orienter la future réglementation

En fait, pour trouver une approche pragmatique, on doit en fait distinguer trois grandes familles d'activités et de métiers de l'intermédiation de transport terrestre :

- **Des activités présentant une intervention sur les marchandises** telles le stockage, l'entreposage, l'emballage, l'étiquetage... qui sont des prestations logistiques classiques que l'intermédiaire ou auxiliaire de transport peut réaliser par lui-même, ou faire réaliser par des sous-traitants.

Ces métiers, ou ces professions, ne sont pas en général assujettis à une réglementation particulière.

Toutefois certaines de ces activités sont soumises à des réglementations spécifiques comme par exemple l'emballage destiné aux matières dangereuses, le stockage ou l'entreposage de produits dangereux ou réglementés.

L'entreposage sous douane quant à lui requiert un agrément douanier spécial.

- **Des activités liées au déplacement des marchandises**, tel le choix des modes de transport et des transporteurs, et la passation de contrats de transport quel que soit le mode de transport.

Ces activités sont de l'intermédiation entre les clients du prestataire et les transporteurs. C'est souvent la fonction qui est confondue avec le terme générique de transitaire, mais constitue une activité spécifique qui recouvre plusieurs dénominations : affrètement, courtage de fret, commissionnaire de transport...et sont sujets à différents régimes contractuels et de responsabilité (Commission, mandat, courtage)

Dans de nombreux pays, ces activités sont réglementées en particulier par des conditions d'accès et d'exercice de la profession au niveau des Ministères en charge des transports.

- **Des activités liées aux procédures douanières** : Pour pouvoir les réaliser directement, l'entreprise qui se qualifie de « Transitaire » doit en fait se dénommer « Commissionnaire Agréé en Douane » et doit pour cela, obtenir un agrément douanier fondé sur des critères spécifiques et en particulier la fourniture d'une caution en faveur de la douane.

La définition d'un cadre légal pour les professions d'intermédiaires de transport terrestre devra également tenir compte du cadre régional existant, et en particulier l'Acte Uniforme Révisé de l'OHADA portant sur le droit commercial général adopté à Lomé le 15 Décembre 2010.

5.3 Typologie des acteurs du transport routier de personnes et la capacité de transport

Comme pour le transport de marchandises, le traitement et la consolidation des données du fichier Quipux Afrique donne les principaux résultats généraux synthétisés dans les tableaux ci-dessous et font l'objet des analyses et commentaires ci-après.

5.3.1 Les professionnels du transport public de personnes

5.3.1.1 Les acteurs du transport public de personnes

5.3.1.1.1 Les acteurs du transport public urbain de personnes

En Côte d'Ivoire, c'est dans la métropole d'Abidjan que s'est structurée et développée depuis les indépendances, une offre de transport public urbain. Cette offre s'est progressivement construite et développée autour des principales composantes suivantes :

- La Société des Transports Abidjanais (SOTRA) qui a le monopole de l'exploitation sur le territoire des 10 communes d'Abidjan dans le cadre d'une convention de délégation du service public de transport en commun par autobus et bateau bus ;
- Les services dits "informels" au sens de non structurés, parmi lesquels on distingue les taxis compteurs ou horokilométriques, les taxis communaux et intercommunaux appelés communément *woro-woro*, les minibus *gbakas* qui desservent les banlieues ou communes périphériques, les taxis collectifs et quelques services d'autocars qui sont repliées sur les dessertes péri-urbaines ;
- Les services de taxis particuliers ou VTC (véhicule de transport sur commande) ;
- Le Transport Privé développé principalement par les entreprises du secteur des assurances et des banques et aussi quelques grandes entreprises ou institutions de la place ; ce type de transport est aussi le fait d'établissements d'enseignement qui assurent le ramassage scolaire ainsi que des chaînes hôtelières en particulier pour les transferts aéroport - hôtel ;
- Les services de transport lagunaire exploités par deux entreprises privées conventionnées qui opèrent avec des bateaux modernes et cohabitent avec des artisans pinassiers qui squattent également le plan d'eau de la lagune Ebrié dans des conditions de sécurité assez précaires.

A l'intérieur du pays, il n'existe pas de services de transport public structuré en dehors de quelques taxis villes ou communaux.

En suivant l'évolution des transports urbains d'Abidjan, la décennie 1980-1990 a connu un développement spectaculaire. En 1988, la SOTRA disposait d'un parc de près de 1 000 autobus sur son réseau. En 1986, le marché des taxis compteurs était en voie d'enregistrer ses premiers véhicules équipés de radios. Mais cette tendance allait brutalement s'inverser après 1990 pour assister à une succession de crises préoccupantes sur le plan de l'organisation, de l'exploitation et de la gestion.

Comme conséquences, le secteur des transports urbains est quasi sinistré depuis trois décennies. En effet, il souffre de dysfonctionnements internes majeurs, avec notamment : une offre de transport insuffisante ou mal adaptée, une qualité de service médiocre en général, un marché libre totalement désorganisé avec des opérateurs peu professionnels, et une faible productivité des véhicules particulièrement âgés. Si la SOTRA a pu résister et se maintenir grâce au soutien financier de l'Etat, les taxis compteurs qui étaient parvenus presqu'aux portes de la modernité s'en sont éloignés depuis, en revenant en arrière, au point d'offrir actuellement un niveau de service équivalent à celui des woro-woro.

Cette situation a provoqué une certaine dualisation du secteur : d'un côté, il y a la SOTRA qui cherche à se relever et reconquérir les parts de marché qu'elle a perdues et, de l'autre, il y a un secteur informel où gbaka et woro-woro ont envahi le marché en y apportant le désordre et l'anarchie.

Cependant, à la faveur du développement des NTIC, on note l'avènement récent au sein du marché, de nouveaux types de services de transport à la carte d'excellente qualité, offerts à l'aide de véhicules de transport sur commande (VTC).

Mais les meilleures promesses de développement durable du secteur restent l'implémentation des futurs projets de BRT et du Métro d'Abidjan.

5.3.1.1.1 La Société des Transports Abidjanais (SOTRA)

Au cours des deux premières décennies de son existence, la SOTRA a évolué dans un environnement économique et financier favorable qui a contribué à la croissance continue de ses activités sur la période 1961-1990, période pendant laquelle le parc a été multiplié par 28, passant de 43 véhicules en 1961 à 1203 véhicules en 1990. A partir des années 1990, les effets de la crise financière ont impacté négativement les activités de la SOTRA qui a dû subir plusieurs plans de restructuration avec des résultats mitigés.

En effet, à la dégradation continue de la situation financière, se sont ajoutées des difficultés opérationnelles du fait d'un profond déséquilibre entre l'offre (largement insuffisante) et la demande de transport (de plus en plus forte) à la suite de l'expansion spatiale et à la croissance démographique forte de la ville d'Abidjan. Ainsi, par exemple, alors que la demande de transport s'accroissait fortement de 1990 à 1995, avec une hausse de 29 %, l'offre de transport chutait de 38 %, passant de 1200 véhicules en 1990 à 750 véhicules en 1995 !

Ce profond déséquilibre qui s'amplifiait au fil des ans s'est poursuivi jusqu'à la fin des années 2010 pour s'amplifier avec la crise post-électorale que le pays a connue. Cette situation s'est traduite par une baisse de la qualité des services en ligne de la SOTRA et une perte de la clientèle, donc de sa part de marché, au profit des services de gbaka et de taxis intercommunaux, voire communaux qui squattaient à volonté son périmètre de concession.

Le réseau de la SOTRA s'étend sur un linéaire total de près de 1 000 Km, structuré autour d'une centaine de lignes urbaines desservies.

Après avoir beaucoup souffert de la crise postélectorale de fin 2010 qui a vu une bonne partie de son équipement et de son matériel d'exploitation détruite, réduisant le niveau de son parc à moins de 200 véhicules pour la plupart en mauvais état, la SOTRA a pu se relever à la faveur des PND 2012-2015 et 2016-2020, grâce à des efforts financiers importants de l'Etat.

Son parc a ainsi progressé rapidement pour atteindre environ 400 véhicules dès 2015 et près de 900 autobus aujourd'hui, l'objectif étant d'atteindre 2 000 autobus notamment dans le cadre du PND 2021-2025 en projet. Cependant, nous pensons que cet objectif de 2 000 autobus pourrait être en contradiction avec l'évolution prévisible du marché, pour au moins trois raisons majeures :

- La structure du réseau de la SOTRA, qui est un réseau exclusivement de surface, sans un linéaire significatif de couloirs réservés, est un handicap majeur à une performance des autobus en termes de vitesse commerciale et ce réseau n'a pas significativement évolué en termes de performances. En effet, l'un des paramètres critiques de l'exploitation d'un réseau de transport public urbain, c'est la vitesse commerciale. Une vitesse commerciale suffisante et régulière est déterminante pour la qualité des services offerts et la productivité du réseau. C'est la principale clé de l'efficacité d'un système de transport urbain. Il y a deux manières d'accroître l'offre de transport : soit quantitativement, par le nombre d'autobus (en termes de capacité nominale), soit qualitativement par la vitesse commerciale, ce qui augmente les fréquences en réduisant la durée du trajet. Malheureusement, sur le réseau de voiries actuel d'Abidjan, les autobus sont livrés à la compétition avec les autres usagers et non usagers (voitures, camions urbains, gbaka, woro-woro, piétons, mendiants, 2 roues, charrettes, marchands ambulants ou assis aux abords des voies, etc.) et sont régulièrement pris au piège des embouteillages. Dans ces conditions, les autobus ne peuvent pas être compétitifs. La solution efficace est purement technique. Elle exige des infrastructures séparées avec un partage de la voirie et une politique discriminante de stationnement en milieu urbain dense, volontairement favorable aux transports publics en commun. Un accroissement de capacité dans un système non ou peu efficace ne pourra induire qu'un accroissement de charges fixes sans augmentation proportionnelle de passagers transportés, donc sans accroissement significatif de recettes. La vitesse commerciale étant limitée, il se formera des trains d'autobus englués dans des embouteillages. Il y a un risque élevé d'assister à une situation où des passagers, plutôt que d'attendre les autobus aux stations et arrêts, sans surcoût pour l'exploitant, se retrouveront dans des autobus à l'arrêt dans la circulation, ce qui induit des surcoûts d'exploitation sans recettes supplémentaires. En d'autres termes, sur un réseau peu performant,

comme celui de la SOTRA l'est en ce moment, il est plus économique d'avoir un parc limité à un effectif optimal. L'effectif optimal étant le nombre d'autobus présents sur réseau avec lequel on atteint la vitesse commerciale moyenne maximale. Justement, ce problème de vitesse commerciale sera bientôt résolu avec l'avènement des lignes BRT et plus tard de la première ligne du Métro d'Abidjan.

- Bientôt, des lignes de BRT vont entrer en exploitation sur les principaux corridors, c'est-à-dire à fort trafics. Dans cette perspective de court ou moyen termes, la SOTRA devrait plutôt chercher à anticiper, dans une vision de complémentarité efficiente d'abord avec le futur BRT puis plus tard avec le Métro d'Abidjan, la restructuration, la diversification (même à l'extérieur d'Abidjan), et l'adaptation (besoin de compatibilité entre réseaux) de son réseau ainsi que la modernisation de ses moyens logistiques d'exploitation qui ont vieilli, au lieu d'envisager de prendre du volume par un accroissement important de sa capacité nominale de transport sur un marché où elle sait qu'elle n'aura plus à jouer un rôle principal mais un rôle plutôt secondaire.
- La compensation ou la contribution de l'Etat au titre des groupes subventionnés est forfaitisée et ne prend donc pas en compte les coûts réels des déplacements des passagers se réclamant desdits groupes. En effet, au regard de la composition des trafics de passagers transportés par la SOTRA composés majoritairement (plus des 2/3 jusqu'à 85% selon les lignes desservies) de clients issus des groupes subventionnés, tout accroissement de sa part traditionnelle de marché se fera significativement au bénéfice des voyageurs de ces groupes. Cette situation reposera rapidement l'épineuse question de la compensation ou de la contribution de l'Etat dans un contexte de contraintes budgétaires fortes. Cette situation pose le problème de la pérennité (structure ou sources de financements durables) du financement des transports urbains, en termes de capacités financières endogènes ou locales sur le long terme. En effet, l'intervention de l'Etat qui est actuellement forfaitisée pour la seule SOTRA ne pourra pas tenir dans un contexte de pluralité d'opérateurs avec un nombre d'ayant droit potentiel qui croît fortement à l'inverse des finances publiques. Ce système de compensation que l'Etat a dû forfaitiser, malgré un nombre de plus en plus important de voyageurs qui bénéficient de tarifs réduits ou gratuits, va montrer très rapidement ses limites car il va coûter de plus en plus cher non seulement à la SOTRA, mais au contribuable. L'exploitation de la SOTRA ne pouvant survivre à une sous-tarification et le budget de l'Etat ne pouvant supporter seul le manque à gagner, il ne nous paraît pas approprié ni opportun d'envisager une si forte augmentation quantitative, plutôt que qualitative, de l'offre de la SOTRA. La formulation de la stratégie de développement du secteur qui suivra cette analyse diagnostique adressera notamment cette problématique qui est cruciale pour le système des transports urbains d'Abidjan que le gouvernement projette de mettre en place.

5.3.1.1.1.2 Les transports dits “informels” ou non structurés

5.3.1.1.1.2.1 Les Taxis-compteurs

Le nombre de taxis compteurs circulant à Abidjan est évalué par le Haut Conseil à 23 000 véhicules mais il semble que ce chiffre est surévalué en raison des considérations suivantes :

- Les études monographiques faites en 2009 sur la base d'enquêtes exhaustives et de comptages de véhicules sur lignes écrans et sur les grands axes d'Abidjan ont évalué le nombre de taxis compteurs à 13 000 véhicules.
- De 2010 à 2020, soit en 10 ans, le parc d'autobus de la SOTRA a été multiplié par près de 3, passant de moins de 300 autobus en ligne à 900 autobus par suite d'importants investissements de l'Etat, accroissant ainsi de façon significative la part de marché de la SOTRA dont la clientèle avait été siphonnée par les services de taxi et de gbaka qui squattaient illégalement son marché protégé par sa convention de concession de service public ;
- De nouvelles offres de services, au moyen de véhicules de meilleur standing à la demande, plus adaptées à une frange traditionnelle de la clientèle des taxis compteurs, se sont développées au détriment du marché des taxis compteurs ;
- Les statistiques de la SICTA indiquent que 15 715 taxis compteurs ont passé la double visite technique annuelle exigée et donc acquitté la vignette automobile en 2019.

Tous ces facteurs montrent que le chiffre de 23 000 taxis compteurs qui seraient en circulation à Abidjan est certainement surévalué. On peut estimer ce chiffre à hauteur de 16 000 véhicules actifs sur le terrain, en s'appuyant raisonnablement sur les chiffres de visite technique de la SICTA., même si certains taxis échappent à la visite technique et se retrouvent momentanément sur le marché du fait des contrôles déficients et du racket. L'âge moyen du parc de taxis compteurs est estimé à 22 ans, ce qui est élevé par rapport à leurs conditions d'exploitation.

Concernant la forme d'exploitation, le propriétaire perçoit les recettes des 6 premiers jours de la semaine (du lundi au samedi), la recette du dimanche étant donnée au chauffeur en guise de salaire. Le véhicule est donc supposé travailler 7 jours sur 7 par semaine, ce qui est un rythme d'utilisation intenable dans la durée non seulement pour les chauffeurs, mais aussi pour les véhicules d'un âge avancé comme le sont la plupart sinon la majorité des taxis compteurs.

5.3.1.1.1.2.2 Les taxis communaux ou woro-woro

Les services de taxis woro-woro sont exploités principalement sur des lignes. Il existe plusieurs types de lignes : les petites lignes et les grandes lignes. L'importance, petite ou grande, de la ligne dépend de l'intensité des trafics et donc de la demande (passagers) sur la ligne. Il existerait des services exploités hors lignes régulières, mais cela reste

marginal car cette forme d'exploitation est durement traquée et réprimée dans le milieu par les surveillants des lignes régulières. Le parc de taxis woro-woro a une moyenne d'âge de 26 ans pour les véhicules de 7 CV et moins et de 23 ans pour les véhicules de 8CV et plus. La moyenne générale du parc est de 23 ans !

A côté de ces taxis woro-woro dits communaux parce qu'un taxi de ce type n'est autorisé à opérer qu'à l'intérieur d'une et même commune, il existe des taxis woro-woro dits banalisés qui opèrent irrégulièrement, du point de vue de la réglementation en vigueur, en desservant plusieurs communes d'où l'appellation de woro-woro intercommunaux. Ce sont ces taxis qui squattent illégalement le marché de la SOTRA dans une concurrence agressive et déloyale du fait de leur informalité. Le traitement des données de la SICTA indique que leurs effectifs seraient estimés à 200 véhicules de type voiture break de 5 à 7 places, avec un âge moyen de 24 ans !

On a à peu près le même type d'arrangement financier entre propriétaires et chauffeurs concernant le partage de la recette d'exploitation. Seulement ici, la différence avec les taxis compteurs est que 5 jours de recettes sont pour le propriétaire, 1 jour pour le chauffeur comme salaire et 1 jour est réservé à l'entretien du véhicule. Le véhicule travaille donc 6 jours sur 7 par semaine, ce qui est tout de même un rythme élevé du fait de l'âge moyen des véhicules qui est de 22 ans, une majorité de véhicules ayant plus de 23 ans !

L'activité de woro-woro rapporte en général au propriétaire en moyenne une recette quotidienne de 12 000 FCFA (petite ligne) à 14 000 FCFA (grande ligne) en dehors du plein de carburant journalier. Les petites lignes compteraient par jour une centaine de véhicules en ligne et les grandes lignes 900 à 1 000 véhicules.

Le Haut Conseil estime le nombre de taxis communaux woro-woro à 15 000 véhicules à Abidjan et 10 000 véhicules pour l'ensemble des villes de l'intérieur du pays disposant d'un service de taxis. Mais les chiffres de la SICTA indiquent que 14 748 taxis villes circulant dans tout le pays ont effectivement passé en 2019, la double visite technique annuelle exigée. Nous pouvons en déduire raisonnablement que le parc des taxis ville et communaux serait de l'ordre de 15 000 véhicules dont 60%, soit 9 000 taxis woro-woro pour Abidjan et 40%, soit environ 6 000 taxis, pour l'intérieur du pays.

5.3.1.1.1.2.3 Les minibus ou gbaka

De même que les taxis woro-woro, les gbaka sont exploités essentiellement par ligne. Les informations disponibles auprès du Haut Conseil et des exploitants font état des conditions générales suivantes d'exploitation et de recettes en situation normale :

- Véhicules de 12-15 places : la recette journalière remise au propriétaire hors carburant et prime du chauffeur est de 25 000 FCFA, du lundi au samedi, la recette de dimanche est pour le chauffeur en guise de salaires ; le chauffeur perçoit en outre une prime journalière de 8 000 FCFA à 10 000 FCFA.
- Véhicules de 16-21 places : la recette journalière est de 25 000 à 30 000 FCFA remise au propriétaire du lundi au samedi, hors carburant et prime de 8 000 à

10 000 FCFA du chauffeur ; la recette de dimanche est pour le chauffeur en guise de salaire.

- Véhicule de 23-37 places : Recette journalière de 20 000 FCFA remise au propriétaire de lundi à samedi, hors carburant et prime de 8 000 FCFA à 10 000 FCFA du chauffeur ; la recette de dimanche est pour le chauffeur en guise de salaire.
- 2 jours en moyenne chaque mois sont réservés à l'entretien, mais vu l'âge moyen des véhicules particulièrement élevé et la mauvaise réputation des chauffeurs de gbaka en matière de conduite, nous pensons que le temps d'inactivité des véhicules serait plus important pour causes de pannes fréquentes et/ou du risque d'accident particulièrement élevé.

La base de données de Quipux Afrique indique un nombre de près de 15 000 minibus de transport public enregistrés pour l'ensemble du pays dont un peu plus de 14 700 minibus de 12 à 37 places qui sont les types de minibus généralement exploités comme gbaka à Abidjan. Le Haut Conseil estime à 5 000, le nombre de gbaka qui seraient en exploitation à Abidjan. Mais si l'on s'appuie sur les chiffres de la SICTA, ils indiquent qu'au total 11 965 minibus, faisant du transport public dans tout le pays, en urbain et interurbain, ont passé deux fois la visite technique en 2019. Sur cette base, on peut estimer le parc de minibus de l'ensemble du pays à environ 12 000 véhicules, dont 6 000 gbaka à Abidjan et 6 000 minibus pour les liaisons interurbaines. L'âge moyen du parc de gbaka est estimé à 23 ans !

5.3.1.1.2.4 Taxis woro-woro et minibus Gbaka : quand la “débrouille” et le “laisser-faire” conduisent à l'anarchie !

Constitué d'un parc vétuste dont la majorité des véhicules est âgé de 23 à 35 ans, les transports informels, gbaka et woro-woro, assurent depuis les années 1996, avec l'avènement massif des woro-woro, la plus grande part des déplacements motorisés à Abidjan et banlieues.

Cette tendance lourde, qui perdure depuis des décennies, malgré des investissements importants de l'Etat pour offrir aux abidjanais un système de transport en commun de qualité à travers les services de la SOTRA, est préoccupante quand on sait que par ailleurs, ce sont ces services informels de transport dont la plupart des véhicules ne sont pas éligibles à la simple visite technique SICTA, qui induisent les externalités négatives ou les dysfonctionnements majeurs dans les transports urbains. Elle traduit clairement l'existence d'une offre essentiellement quantitative et de qualité douteuse. En fait, l'avènement massif des woro-woro fait suite à la libéralisation en 1996, de l'importation des véhicules d'occasion. Leur rapide expansion a été favorisée ensuite par plusieurs facteurs dont notamment :

- Une forte demande de transport induite par la croissance démographique, l'immigration urbaine et l'étalement urbain d'Abidjan ;
- Des difficultés de la SOTRA à satisfaire tous les déplacements des abidjanais dans l'espace et dans le temps ;

- Des difficultés pour mettre en place une Autorité Organisatrice des Transports Urbains dans un contexte de fragmentation institutionnelle de la gouvernance administrative du secteur, marquée par une pluralité d'intervenants aux intérêts contradictoires et des conflits de compétences ;
- L'instauration d'une parafiscalité dans les communes d'Abidjan, par la délivrance de la carte de stationnement selon une seule logique budgétaire, sans un minimum de critères techniques d'accès au marché (régulation) ;
- La reconversion dans l'activité de transport de woro-woro (facile d'accès), de travailleurs retraités ou ayant perdu leur emploi. On peut également citer les cas d'anciens taxis-compteurs reconvertis en woro-woro, le compteur étant devenu hors d'usage ou hors de portée ;
- La multiplication d'associations opportunistes de pseudo transporteurs et/ou chauffeurs en syndicats (on dénombrait jusqu'à plus de 300 syndicats), qui ont transformé l'activité syndicale en profession lucrative et qui prospéraient, dans une logique de violence, grâce au produit des ventes, avec achat obligatoire, de tickets syndicaux. Ainsi, l'activisme syndical, apparemment mieux rémunéré pour ces acteurs-là, s'est substitué à l'activité de transport ;
- Un contrôle routier déficient ou peu rigoureux qui a généré ou encouragé le racket en tous genres.

Tous ces facteurs ont contribué, dans un environnement de conflits intersyndicaux et de tolérance des pouvoirs publics, à la survie et à la prolifération des woro-woro avec en prime la désorganisation du secteur par l'anarchie et l'induction de la pollution de l'air, de l'insécurité routière et des encombres. En réalité, il n'y a pas de désordre productif, et le reflet de vitalité que l'exploitation des woro-woro renvoie n'est qu'apparent pour ne pas dire factice.

Caractérisés par une extrême volatilité, les woro-woro survivent au sein du marché grâce notamment à leur relative souplesse face à une forte demande de déplacements non satisfaite convenablement par les services de la SOTRA et surtout à un marché non régulé au sein duquel la réglementation en vigueur n'est ni respectée ni contrôlée avec toute la rigueur nécessaire. Les services de woro-woro et même de gbaka assurent leur survie grâce à l'économie de la débrouille et du désordre.

A l'analyse, les woro-woro surtout intercommunaux ou banalisés ne sont en fait qu'une solution conjoncturelle, voire opportuniste, à un problème structurel de transport à Abidjan. En effet, les meilleures réponses à une demande de transport massifiée dans l'espace et dans le temps, comme celle de l'agglomération d'Abidjan, ne se trouvent pas dans le saucissonnement de l'offre de transport. Non seulement les petits véhicules sont plus consommateurs d'espace et d'énergie polluante, les woro-woro présentent en outre des effets externes négatifs importants. Les solutions appropriées et durables sont dans la massification de l'offre de transport au moyen de véhicules de grande capacité, circulant de préférence en site propre ou au moins sur des infrastructures séparées. C'est ce type de réponse structurelle et durable que le Gouvernement entend apporter définitivement pour résoudre les problèmes de mobilité à Abidjan, avec les futures lignes de BRT dans un premier temps et avec le projet de Métro d'Abidjan un peu plus tard.

Mais cette réponse moderne, projetée par le Gouvernement, ne saurait cohabiter avec le désordre actuel observé sur le marché du transport urbain dont le miroir renvoie, depuis plusieurs décennies, l'image négative d'un secteur caractérisé par des véhicules vétustes,

improductifs, polluants et particulièrement accidentogènes. C'est pourquoi l'AMUGA devrait d'ores et déjà s'atteler à un assainissement profond et une organisation appropriée du marché, en préparant les opérateurs actuels composés majoritairement d'artisans ou de petits transporteurs, à une mutation salutaire vers des formes d'organisation et d'exploitation compatibles avec le nouveau système de transport qui va être bientôt implémenté à Abidjan et au sein duquel leur meilleure chance de survie réside dans une reconversion en services complémentaires ou de rabattement de pré et/ou post acheminement de passagers vers les principaux corridors ou lignes de transit. Il ne s'agit pas de les retirer du marché mais plutôt de les organiser et les redéployer, en complément du nouveau système moderne, sur les segments de marché situés aux extrémités, là où leur utilité est avérée et où ils sont compétitifs.

5.3.1.1.1.2.5 Les entreprises de taxis privés ou à la demande

A Abidjan, le phénomène VTC (Véhicule de Transport avec Chauffeur), des taxis particuliers qui sont commandés par téléphone ou par internet est apparu dès 2012 d'abord avec « Taxi Jet » puis Africab. Ce sont des services réservés à une clientèle aisée ou d'affaires selon ces compagnies de taxis qui ont commencé à se développer un peu partout en Afrique. On peut également citer le système Yango de réservation de taxi. Ces types de services entrent en concurrence avec les taxis compteurs classiques même si leurs propriétaires soutiennent cibler un segment particulier du marché, une demande spécifique constituée par une clientèle aisée ou d'affaires.

- **Les services d'Africab** ont été conçus et créés sur le modèle d'Uber en France et fonctionnent suivant un système de réservation de chauffeur par téléphone ou internet. Avec la présence de grands instituts et organismes internationaux tels que la BAD, le FMI, etc. et des grandes entreprises, Abidjan présentait ainsi les atouts d'un marché porteur.

Africab s'avère être le plus développé des services VTC à Abidjan. Doté d'une flotte de véhicules spécialement dédiés (citadines, 4x4, berlines, vans) et de chauffeurs ayant repassé leur permis et reçu une formation spéciale, Africab propose des courses 20 à 30 % plus chères que celles d'un taxi normal, mais met à la disposition du client des véhicules propres, sécurisants et climatisés, dotés du Wifi et de tout le confort nécessaire. Le tarif varie en fonction du type de véhicule choisi par l'utilisateur, de la distance à parcourir, du temps estimé du trajet et de la tranche horaire avec des heures dites pleines (7h-9h30, 12h-14h, 17h-19h) facturées plus cher que les heures creuses. Africab offre d'autres multiples services entre aller chercher des enfants à l'école à convoyer les clients faire leurs courses. Pour assurer et gérer ses services, Africab a installé une base logistique spécifique.

- **Taxi Jet** est une application intuitive et pratique qui permet de choisir le type de véhicule souhaité (taxi classique, VIP) et enregistre ou géolocalise le point de départ et le point d'arrivée du client. Un message est ensuite envoyé au client récapitulant sa commande ainsi que le nom et prénom du chauffeur, le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule et un temps d'attente estimatif. Les

tarifs sont ici plus abordables que ceux d'Africab pour un rapport qualité/prix comparable.

- **Yango** est une application de réservation d'un taxi pour se déplacer en ville. L'utilisation de cette application consiste à commander une course et un véhicule vient vous trouver pour vous amener faire votre course là où vous voulez. L'application indique vos données en direct dans le système Yango, depuis le passage de votre commande jusqu'à votre arrivée à destination. En effet, l'application Yango connaît non seulement l'emplacement et la destination de chaque conducteur affilié au système, mais crée aussi leurs itinéraires en fonction des conditions routières réelles. Les algorithmes spéciaux traitent ces données et connectent le client au conducteur le plus proche de lui. L'application Yango offre d'autres multiples services de déplacement en taxi par exemple aller chercher ou déposer les enfants à l'école, faire des courses achats, des promenades, etc. et permet en outre de commander un véhicule pour des amis ou des proches.

Ces nouveaux services que sont Yango, Taxi Jet, Uber ou Africab, apparus récemment sur le marché des réservations, ont sécurisé les trajets en plus d'offrir un service à la carte de meilleure qualité.

5.3.1.1.2.6 Les Transports lagunaires

Les transports lagunaires sont exploités au moyen de bateaux pour les traversées du plan d'eau de la lagune Ebrié en reliant plusieurs communes.

Avec la libéralisation en 2016, deux sociétés privées, STL et CITRANS Aqualines, sont venues concurrencer la SOTRA en perte de vitesse avec ses bateaux bus insuffisants, peu capacitants et vieillissants.

A côté de ces entreprises qui opèrent avec des bateaux modernes mieux adaptés et plus capacitants, il y a des artisans qui exploitent des services informels de pinasses dans des conditions de sécurité précaires.

Selon les données de ces entreprises issues de l'étude d'optimisation du transport lagunaire à Abidjan réalisée en Octobre 2018 par les Cabinets IDEA Conseil et STUDI International, les trafics des services de transport lagunaire étaient de 63 500 voyageurs en moyenne par jour, répartis comme suit :

- SOTRA : 17 500 passagers, soit 27,6% du total ;
- STL : 12 000 passagers, soit 18,9% ;
- CITRANS : 11 000 passagers, soit 17,3% ;
- Les pinasses : 23 000 passagers, soit 36,2%.

De façon globale, les deux sociétés privées STL et CITRANS totalisent la même part de marché que les artisans pinassiers, à hauteur de 36% contre un peu moins de 28% pour les bateaux bus de la SOTRA.

5.3.1.1.2.6.1 Les Concessionnaires de service public du transport lagunaire (STL et CITRANS)

Le tableau ci-dessous présente l'offre de transport de ces deux sociétés avec leurs principaux indicateurs moyens d'exploitation de 2019.

Rubrique	STL	CITRANS
Parc total de bateaux	20	11
Nombre bateaux exploités/jour	10	6
Nombre de places offertes par jour	30 250	30 105
Passagers transportés par jour	12 000	11 000
Taux moyen de remplissage	40%	37%

D'après les données fournies par ces entreprises et reprises dans ce tableau, ces deux concessionnaires avaient une performance moyenne en 2019, de 40% pour STL et de 37% pour CITRANS ce qui est assez faible et traduit leurs difficultés d'exploitation aussi bien sur le plan structurel qu'opérationnel d'autant que 50% des capacités disponibles de chacune ne sont pas exploitées !

En effet, de l'avis même des deux sociétés concessionnaires, 4 ans après l'entrée en vigueur de leurs conventions de concession, les principaux indicateurs d'exploitation repris et analysés ci-après ne sont pas satisfaisants au regard des prévisions et des résultats attendus consignés dans leurs Cahiers des Charge :

- Le plan de réalisation des gares lagunaires a été exécuté à moitié (construction de 10 gares sur 20, dont 5 gares par opérateur) ;
- La flotte acquise par les deux concessionnaires est de 31 bateaux bus sur 112 prévus, soit 28% de réalisation ;
- Le balisage du plan d'eau lagunaire n'a pas été réalisé ;
- Les tarifs appliqués par les concessionnaires varient de 200 FCFA à 500 FCFA et sont en deçà du montant de 550 FCFA prévu par les conventions.

De l'avis des 2 concessionnaires, ces mauvais résultats s'expliquent par les difficultés structurelles, financières et opérationnelles suivantes :

- Le plan de réalisation des gares exécuté à 50% est dû à l'indisponibilité des sites concédés. En effet, l'Etat n'a pas libéré de toute occupation les sites d'aménagement pour les mettre à la disposition des concessionnaires comme prévus ; sur cette question, il faudrait mentionner en outre les problèmes de

- financement de l'aménagement des voies d'accès aux gares déjà construites par les concessionnaires ;
- L'absence de balisage, de dragage et de dépollution de la lagune ne permet pas aux bateaux de desservir toutes les lignes et zones qui ont été prévues ;
 - Le faible niveau des tarifs effectivement pratiqués expliquerait en partie la perte d'exploitation qui ne permet pas d'atteindre l'équilibre financier de l'exploitation ; il faut noter en outre l'absence d'une harmonisation et d'une intégration tarifaires entre les différents opérateurs, notamment avec la SOTRA ;
 - L'absence ou le manque d'une intégration tarifaire et/ou d'une coordination opérationnelle de l'exploitation des réseaux lagunaires et terrestres entre les deux opérateurs et la SOTRA afin de favoriser et assurer une correspondance harmonieuse avec le réseau routier d'autobus de la SOTRA ;
 - Les financements obtenus par les concessionnaires auprès des banques, notamment pour réaliser les infrastructures, étaient relativement onéreux et pas toujours adaptés à leurs besoins ;
 - La mutualisation des gares lagunaires, entre STL/CITRANS et la SOTRA, prévue par les conventions de concession n'est pas totalement effective ;

Outre ces problèmes essentiellement d'exploitation, les deux concessionnaires évoquent la prise en compte insuffisante de la dimension sociale du transport public dans leurs conventions, à l'instar de la contribution de l'Etat à la SOTRA.

De ce constat, et sans avoir eu accès aux conventions, ni aux cahiers des charges, il semble évident que cette importante question aurait dû être posée et traitée lors des négociations du Cahier des Charges, non seulement dans le cadre du dispositif retenu pour assurer l'équilibre financier de la concession mais aussi dans celui du partage des risques. Au regard des difficultés opérationnelles majeures qu'éprouvent ces deux sociétés, vu la faiblesse de leurs ratios d'exploitation, il est fort probable qu'elles aient relativisé les risques commerciaux portant notamment sur la demande de déplacements (leur part réelle de marché), d'autant plus que 50% de leur flotte est immobilisée et n'est pas exploitée très probablement à cause de la faiblesse des trafics.

5.3.1.1.2.6.2 Les artisans pinassiers

Les Pinasses sont des bateaux fabriqués en bois, exploités par des artisans ou pinassiers, et pouvant embarquer 100 à 130 personnes selon leur taille. Contrairement aux entreprises commerciales qui disposent de données sur leur exploitation, il est impossible d'avoir accès à des chiffres récents concernant les artisans exploitants des pinasses lagunaires. Les informations disponibles indiquent que la ligne principale est Treichville – Abobo-Doumé, avec environ 2 000 passagers maximum en heure de pointe. Leur trafic journalier est estimé à 15 000 passagers selon une enquête récente de l'étude citée plus haut.

Du fait de leurs conditions d'exploitation qui ne garantissent pas une sécurité suffisante, ces embarcations ne sont pas adaptées au transport urbain même s'ils rendent aux populations un service qui pourrait à la limite être qualifié de social d'un point de vue

tarifaire. Par ailleurs, elles assurent des déplacements réguliers aux vendeuses de poisson, d'atiéké et autres produits vivriers, entre les villages riverains et des marchés communaux d'Abidjan.

5.3.1.1.1.3 Une absence d'intermodalité entre le réseau d'autobus de la SOTRA et les services lagunaires de bateaux de STL et CITRANS

En attendant la mise en œuvre future des lignes de BRT et plus tard de la ligne 1 du Métro d'Abidjan, il est important de poser dès à présent, la question de l'intermodalité qui fait actuellement défaut entre la composante lagunaire (services de bateaux de STL et CITRANS) et la composante routière (réseau d'autobus de la SOTRA) des transports urbains d'Abidjan. Ces deux composantes sont exploitées de façon isolée, indépendante, totalement déconnectée l'une de l'autre. Cette absence d'intermodalité, qui empêche l'ensemble de fonctionner comme un système intégré, constitue de loin l'une des principales faiblesses des transports urbains à Abidjan.

En effet, l'intermodalité est la facilité d'utiliser plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. L'intermodalité suppose une intégration tarifaire et la satisfaction des conditions nécessaires à sa réalisation. L'intégration tarifaire correspond à la création d'un titre unique de transport qui intègre tous les services de transport public et permet de réaliser des voyages sur toutes les lignes de tout mode et de tout exploitant. Ce processus est essentiel afin de développer un système intégré et intermodal.

Selon une première analyse de la situation de STL et CITRANS, l'absence d'intermodalité est l'une des principales raisons pour lesquelles ces deux concessionnaires n'ont pas été en mesure de réaliser leurs prévisions de trafics et atteindre les résultats d'exploitation attendus, conformément à leurs cahiers des charges. En effet, en l'absence d'une coordination opérationnelle des fréquences de desserte, d'une mutualisation des infrastructures lagunaires et d'une intégration tarifaire entre les réseaux lagunaires de bateaux et celui d'autobus de la SOTRA, qui sont indispensables pour une viabilité de leurs concessions, il leur est difficile de parvenir à un équilibre financier de leurs exploitations et les rentabiliser.

Dès lors que cette coordination indispensable avec les services de la SOTRA n'était pas acquise dans la convention, les bases contractuelles et notamment le Business Plan comportait un risque commercial qu'une bonne étude ou analyse des déplacements aurait permis d'anticiper afin d'adopter des hypothèses moins optimistes ou plus prudentes. En effet, toutes choses étant égales par ailleurs, l'avantage comparatif des bateaux par rapport aux autobus réside dans le gain de temps par la traversée de la lagune sans encombrement, alors que les autobus la contournent et subissent des embouteillages. Mais ce sont les classes sociales à fort revenu qui ont un prix du temps élevé, or c'est dans ces classes qu'on a les taux de motorisation les plus forts. Leur transfert modal de la voiture au bateau est quasi nul puisque ces classes préfèrent l'autonomie de mobilité que leur procure la voiture. Quant au transfert modal de l'autobus, du taxi communal ou du gbaka au bateau, il est limité non seulement par les difficultés de connexion lagune/terre mais aussi et surtout par le manque de connexion entre les différents services de transport et par les ruptures de charges contraignantes. Il est par exemple plus facile à un passager de trouver un autre moyen de transport pour

poursuivre son déplacement quand il descend d'un autobus ou même d'un gbaka ou d'un taxi, que lorsqu'il débarque d'un bateau. Toutes ces contraintes fragilisent l'équilibre ou la stabilité du modèle de demande de transport public en commun par bateau. Une solution viable serait offerte par un système de ferry qui permet l'embarquement des passagers avec leurs véhicules de façon qu'ils conservent leur autonomie en plus des gains de temps et de l'économie d'énergie.

Selon des analyses menées dans l'ex DCGTx (actuel BNETD), l'exploitation des bateaux-bus de la SOTRA, prise isolément, n'a jamais été rentable en termes de charges et de coûts analytiques. Mais les services de Bateaux-bus, en fonctionnant de façon complémentaire et totalement intégrée au réseau des autobus, assurent un meilleur équilibre à toute l'exploitation de la SOTRA qui fonctionne, de ce fait, comme un système. C'est ce fonctionnement en tant que système qui peut, par induction, optimiser l'exploitation d'ensemble avec des recettes marginales nettement supérieures aux charges marginales ou proportionnelles. En fait, le réseau d'autobus de la SOTRA est finement maillé et permet une forte proportion de déplacements quasiment de porte à porte, ce que ne permet pas le réseau lagunaire qui fonctionne de berge à berge lagunaire. Pour ce dernier, les parcours initiaux et terminaux des déplacements nécessitent un autre mode (à pieds, en taxis, en gbaka ou en autobus), ce qui est un sérieux handicap s'il n'y a pas un minimum de coordination avec ces autres modes. Pour paraphraser un adage cher aux professionnels selon lequel « la bataille maritime se gagne à terre », la bataille du plan d'eau lagunaire d'Abidjan se gagnera à terre.

Le fonctionnement des services de transport public urbain doit donc se concevoir comme celui d'un système intégré. Or pour produire l'efficacité maximale, la théorie des systèmes enseigne que "le Tout" est supérieur à la somme des composantes. Pour que le système de transport urbain soit efficace, il est indispensable que ses différentes composantes soient interdépendantes et fonctionnent de manière complémentaire, cohésive et en synergie. Dans ce processus organisationnel, les éléments du système de transport public (réseaux et infrastructures, tarifs et billettique, information et marketing, etc.) doivent, à travers des modes et opérateurs, être l'objet d'une interaction conjointe et plus efficiente, produisant un meilleur résultat global qui améliore à la fois l'état et la qualité des services de chaque composante du système prise individuellement.

A cet égard, il est indispensable que l'AMUGA étudie d'ores et déjà cette problématique pour anticiper l'accueil au sein du marché des transports urbains d'Abidjan, des futures lignes de BRT et du Métro car le niveau d'efficacité qui sera exigé pour le fonctionnement de l'ensemble du système à bâtir autour de ces nouveaux modes modernes de transit de masse ne pourra pas être atteint sans une intermodalité.

Pour l'heure, une viabilité des services de bateaux de STL et CITRANS nécessite, dans une vision intermodale, une bonne synchronisation des fréquences des arrivées et des départs des bateaux avec celles de lignes d'autobus de la SOTRA, comme la SOTRA le fait avec ses propres bateaux-bus. Mais cette synchronisation nécessite que les voies d'accès aux gares lagunaires soient praticables par les autobus et que ces gares soient dotées de points de stationnement des autobus. Si ces services lagunaires restent déconnectés du réseau d'autobus de la SOTRA, il sera difficile d'améliorer significativement leurs résultats d'exploitation et donc de maintenir ce ballet de bateaux ultramodernes circulant presqu'aux trois quarts vides sur la lagune Ebrié.

5.3.1.1.4 Le transport dans les villes de l'intérieur du pays

Les villes de l'intérieur du pays souffrent d'un manque de services de transport public de personnes structuré. Il n'existe pas de système de transport public en commun et les quelques services de taxis existants opèrent dans des conditions gouvernées par le désordre, si ce n'est l'anarchie. Dans les villes de l'intérieur du pays, les quelques services de transports existants sont sous l'emprise de la parafiscalité des mairies et les jeux de pouvoir des associations professionnelles ou syndicales locales.

En l'absence de statistiques précises sur ces services, le traitement des données générales enregistrées par Quipux Afrique donne une idée estimative de l'offre global offerte évaluée à environ 2 200 taxis de 20 ans de moyenne d'âge.

5.3.1.1.2 Les acteurs du transport interurbain de personnes

Le transport interurbain de personnes a véritablement émergé pour amorcer son développement à partir des années 1990, avec l'apparition des services d'autocars de grande capacité introduits par des sociétés ou des coopératives. Le développement des infrastructures routières a favorisé l'éclosion de ce secteur à la suite du bitumage des routes reliant les principales capitales régionales ou départementales à la capitale économique Abidjan.

Ces entreprises opèrent avec des autobus de grande capacité, et leur activité principale couvre essentiellement les liaisons entre Abidjan et les capitales régionales ou départementales du pays.

Selon le Haut Conseil, le parc total d'autocars de transport interurbain serait de 1 500 véhicules. Mais les chiffres de la SICTA font état de 1 754 autocars (hors autobus SOTRA) qui ont passé en 2019, la double visite technique annuelle exigée pour les véhicules de transport en commun. Selon donc une estimation raisonnable, 1 800 autobus assurent les désertes interurbaines, âgés de 3 à 15 ans, avec une moyenne d'âge de 11 ans.

La base de données de Quipux Afrique permet par ailleurs d'estimer le nombre de minibus de transport interurbain à environ 6 000 véhicules âgés en moyenne de 22 ans. Il faut cependant noter que ce type de véhicules notamment les minibus de 12 à 22 places ne sont pas adaptés au transport interurbain de longue distance.

5.3.1.1.3 Les acteurs du transport inter-Etats de personnes

Le transport inter-Etat de personnes est le fait de grandes entreprises qui opèrent avec des autobus de grande capacité, en desservant des capitales sous-régionales, généralement par liaisons hebdomadaire ou bihebdomadaire à partir d'Abidjan ou des capitales régionales ou départementales de la Côte d'Ivoire. Bien que ce type de transport soit relativement développé, car il est lié aux mouvements inter-Etat des

commerçants qui constituent sa principale clientèle, il est mal connu en l'absence de données ou d'informations quantitatives et qualitatives consolidées permettant d'en faire une analyse rigoureuse.

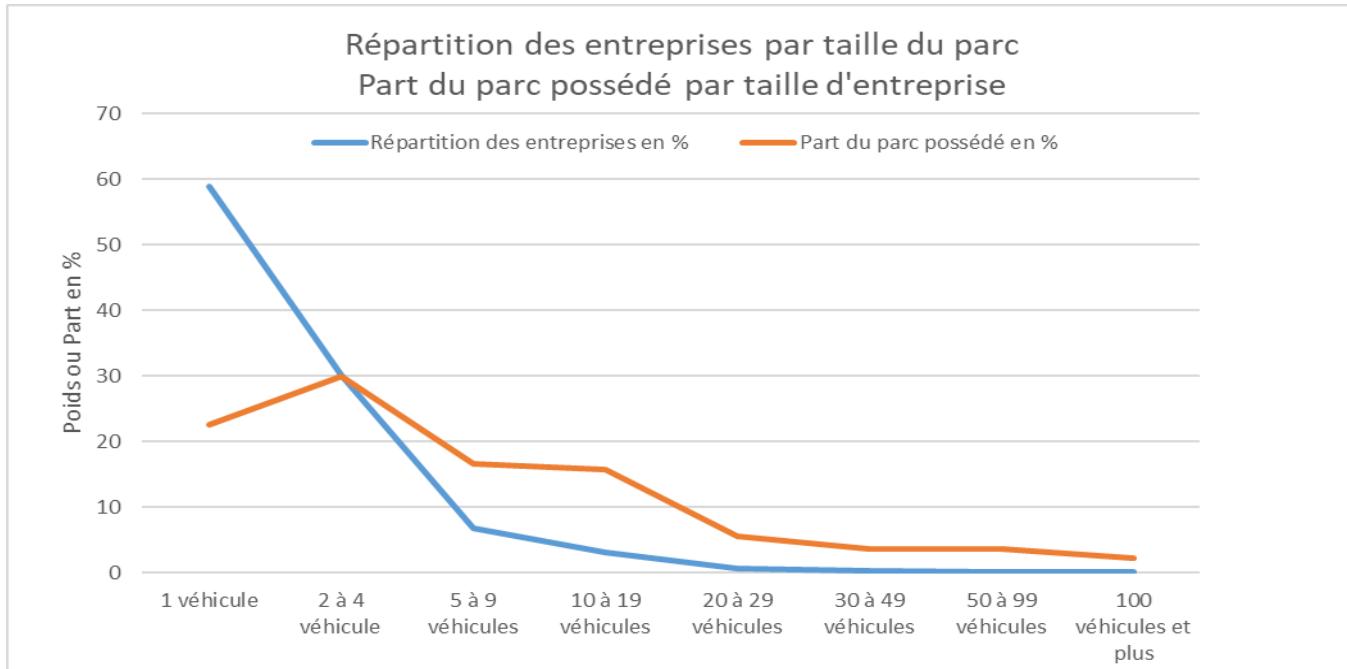
Le transport inter-Etat s'opère également aux frontières avec les pays voisins au moyen de véhicules de plus faibles capacités, de type minibus ou taxis, qui exploitent des services transfrontaliers. Il est rapporté que ces véhicules sont en général particulièrement âgés, pour ne pas dire vieillissants, comparés aux autobus inter-Etats plus confortables et dont l'âge moyen se situe au même niveau que pour les autobus interurbains.

La non-connaissance précise en termes d'offre et de demande de transport de ce maillon important du transport de personnes, comme celle notamment des transports interurbains de personnes, pose le problème général du système ou des moyens de gouvernance en matière de suivi-évaluation des services du Ministère des Transports qui en ont la charge, à travers la délivrance d'autorisations de transport spécifiques. La formulation d'une stratégie pour la gouvernance efficace des transports de personnes, qui suivra la présente étape de l'analyse diagnostique, permettra de répondre à cette problématique.

5.3.1.2 La typologie des acteurs du transport public de personnes

La répartition des entreprises ou transporteurs par taille (ou nombre de véhicules possédés) est présentée au tableau et illustrée par le graphique ci-dessous.

REPARTITION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE VOYAGEURS PAR TAILLE (ou nombre de véhicules possédés)					
Taille des Entreprises	Nombre d'Entreprises		Parc de véhicules		
	Nombre	%	Nombre	%	Age moyen (An)
1 véhicule	4 250	58,89	4 250	22,6	22,7
2 à 4 véhicule	2176	30,15	5627	29,9	22,5
5 à 9 véhicules	490	6,79	3130	16,7	21,5
10 à 19 véhicules	223	3,09	2962	15,8	20,5
20 à 29 véhicules	45	0,62	1036	5,5	18,8
30 à 49 véhicules	19	0,26	674	3,6	17,7
50 à 99 véhicules	11	0,15	684	3,6	15,8
100 véhicules et plus	3	0,04	429	2,3	9,9
TOTAL ENTREPRISES	7 217	100	18 792	100	21,2

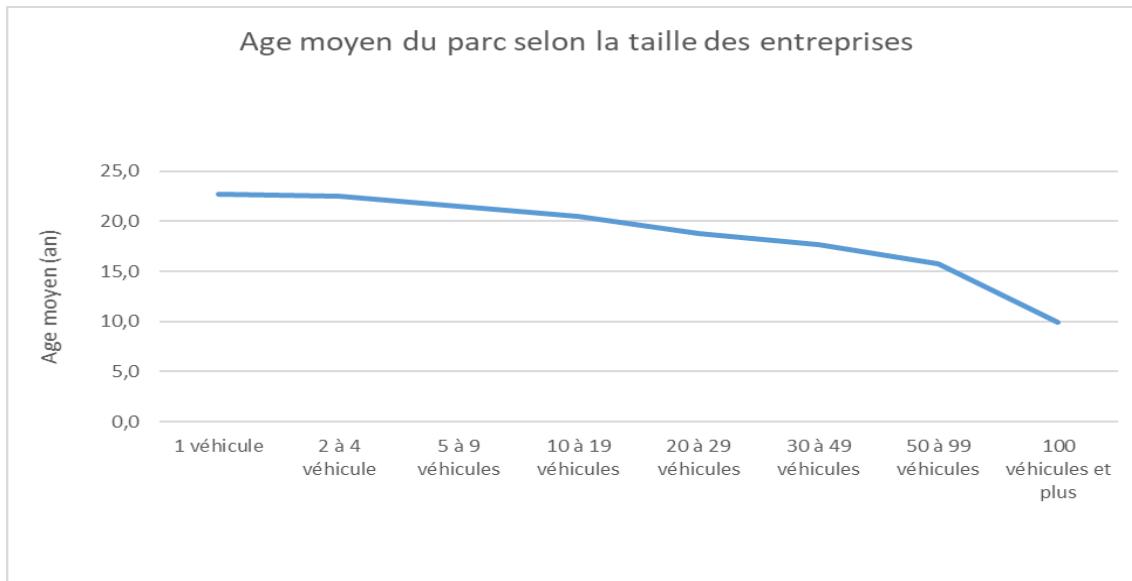


Le nombre total d'entreprises ou de transporteurs de transport public de personnes régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique à Mai 2020 est de 7 217. Rapporté au nombre total de véhicules du parc, cet effectif donne une taille moyenne de 2,6 véhicules par entreprise ou transporteur, avec un écart type important comme suit :

- 4 250 transporteurs, soit 59% des effectifs, disposent d'un seul véhicule ;
- 89% des entreprises ont moins de 5 véhicules.

Le secteur apparaît donc atomisé, seuls 4% des entreprises ont une taille d'au moins 10 véhicules et possèdent 31% du parc total, contre 96% des entreprises ayant une taille de moins de 10 véhicules et disposant de 69% du parc.

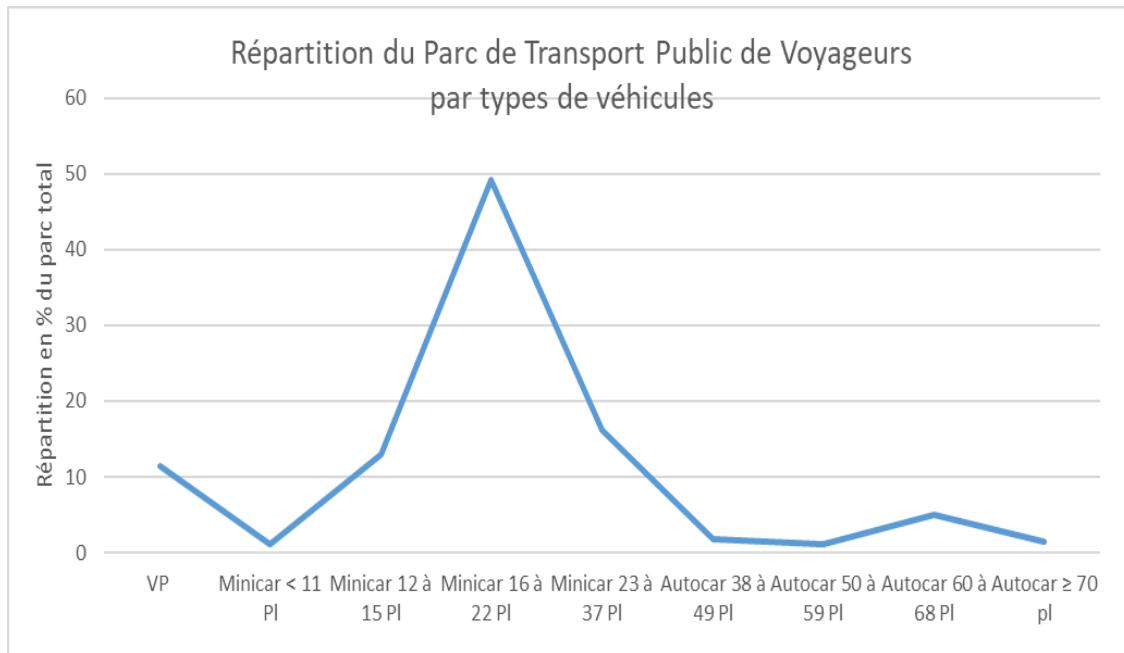
On observe, comme illustré par le graphique ci-dessous, que les entreprises de grande taille disposent d'un parc jeune et inversement, les petites entreprises ont un parc plus âgé comme illustré ci-dessous.



5.3.1.3 Le parc de véhicules

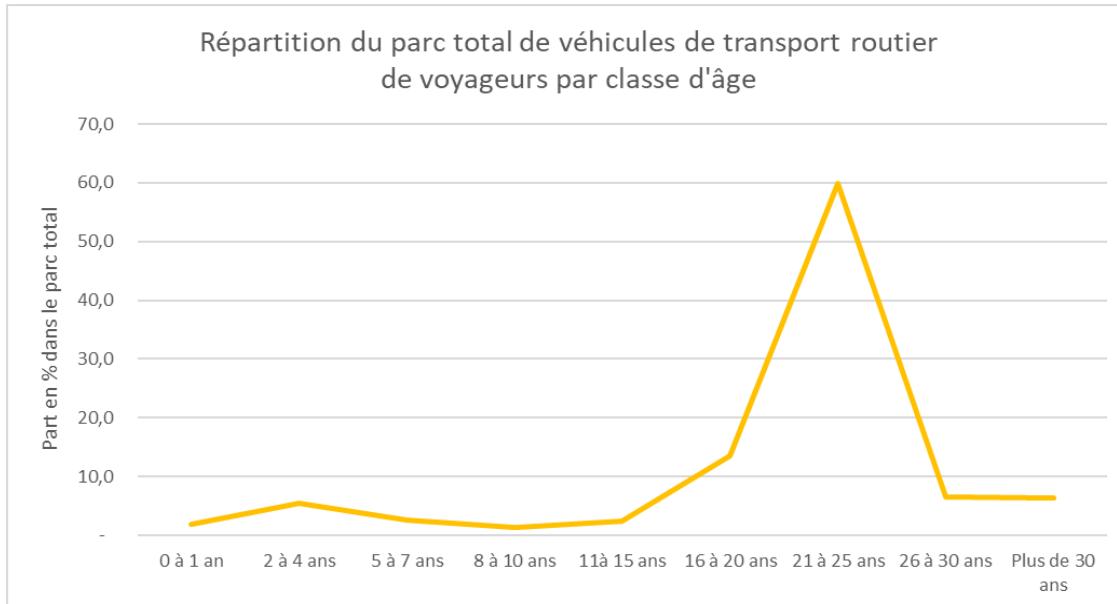
Répartition du parc public voyageurs par type ou classe de capacité			
Type	Nombre	%	Age moyen(an)
VP (Taxis collectifs)	2 134	11,4	19,8
Minicar < 11 PI	211	1,1	28,2
Minicar 12 à 15 PI	2 445	13,0	21,9
Minicar 16 à 22 PI	9 230	49,1	23,5
Minicar 23 à 37 PI	3 046	16,2	21,6
Autocar 38 à 49 PI	331	1,8	10,5
Autocar 50 à 59 PI	193	1,0	14,8
Autocar 60 à 68 PI	933	5,0	3,5
Autocar 70 à 75 PI	269	1,4	14,9
TOTAL PARC	18 792	100	21,2

Le tableau ci-dessus montre qu'à mai 2020, on estime à 18 792, le parc total de véhicules de transport public de voyageurs régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique. On y dénombre une majorité de minibus de 12 à 37 places avec 78,3% du parc total, ce qui est par ailleurs illustré par le graphique ci-après.



Ce parc est relativement âgé, avec une moyenne d'âge de 21 ans ! Dans l'ensemble du parc, 73,4% des véhicules sont âgés de 16 à 25 ans, conformément au tableau ci-dessous et au graphique ci-après.

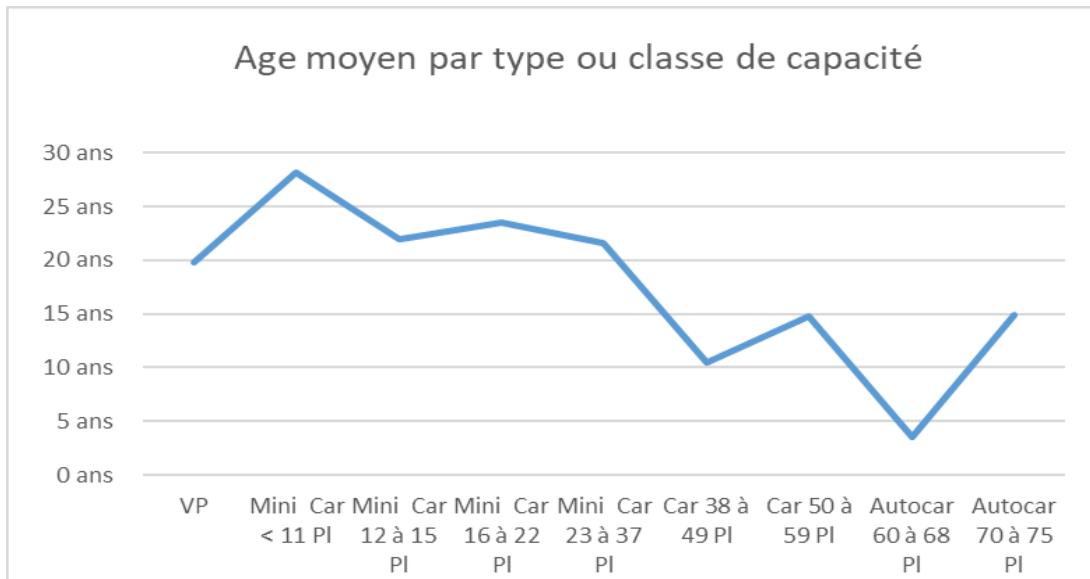
Répartition des véhicules par classe d'âge				
Classe d'âge	Nombre	%	Age moyen (an)	
0 à 1 an	340	1,8	0,8	
2 à 4 ans	1 006	5,4	3,0	
5 à 7 ans	485	2,6	5,8	
8 à 10 ans	260	1,4	9,0	
11 à 15 ans	460	2,4	13,2	
16 à 20 ans	2 544	13,5	18,9	
21 à 25 ans	11 260	59,9	22,9	
26 à 30 ans	1 232	6,6	27,9	
Plus de 30 ans	1 205	6,4	35,8	
TOTAL PARC	18 792	100	21,2	



L'analyse par type de véhicule ou classe de capacité est présentée au tableau ci-dessous et illustrée par le graphique ci-après.

Capacité/Type	Nombre	Age moyen (an)	% Parc
VP(Taxis collectifs)	2 134	20	11,4
Mini Car < 11 PI	211	28	1,1
Mini Car 12 à 15 PI	2 445	22	13,0
Mini Car 16 à 22 PI	9 230	23	49,1
Mini Car 23 à 37 PI	3 046	22	16,2
Car 38 à 49 PI	331	10	1,8
Car 50 à 59 PI	193	15	1,0
Autocar 60 à 68 PI	933	4	5,0
Autocar 70 à 75 PI	269	15	1,4
TOTAL	18 792	21	100

Les minicars de 12 à 37 places (qui constituent 78,3% du parc) ont un âge moyen de 23 ans ! Seuls les autocars de 60 à 68 (en fait 65 places essentiellement), qui constituent seulement 5% du parc, sont les plus jeunes véhicules avec une moyenne de 3,5 ans. Les autres types de véhicules ont un âge moyen compris entre 10 et 28 ans, dont en particulier ceux de 10-11 places qui ont un âge moyen de 28 ans !



En d'autres termes, le parc de transport routier de personnes enregistré dans la base de Quipux Afrique à ce jour est largement vieillissant, seul 5% des véhicules qui sont des autocars de 65 places, sont en moyenne âgés d'au plus 4 ans.

Ce résultat, montre les limites des actions récentes ou en projet de renouvellement du parc automobile, avec le soutien financier du Fonds de Développement des Transports Routiers, car elles s'opèrent à une échelle trop réduite et ne sont donc pas soutenues par une stratégie d'ensemble du secteur qui serait à même d'inverser durablement cette tendance lourde au vieillissement du parc à laquelle les transports routiers semblent irréversiblement condamnés. Cette situation résulte du dogme consistant à considérer que le vieillissement du parc est la cause de la situation dramatique du secteur, alors qu'en réalité ce n'est que la conséquence de conditions d'organisation et d'exploitation qui ne permettent pas aux acteurs de dégager une rentabilité qui elle-même conditionne la capacité d'investissement productif dans des véhicules récents, voire neufs.

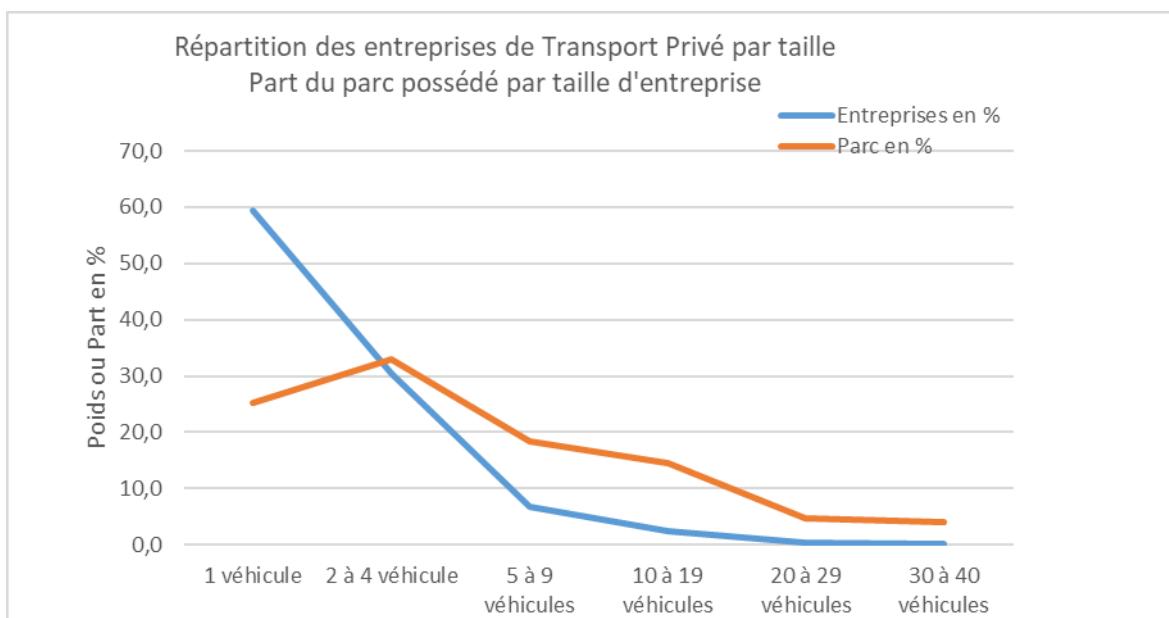
5.3.2 Les transporteurs privés ou pour compte propre de personnes

L'analyse des données traitées et consolidées du fichier de Quipux Afrique donne les principaux résultats généraux synthétisés dans les tableaux ci-après et font l'objet des commentaires qui suivent.

5.3.2.1 Typologie des acteurs du transport privé ou pour compte propre de personnes

La répartition des entreprises ou transporteurs par taille (ou nombre de véhicules possédés) est présentée au tableau et illustrée par le graphique ci-dessous.

REPARTITION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PRIVE DE VOYAGEURS PAR TAILLE (ou nombre de véhicules possédés)					
Taille des Entreprises	Nombre d'Entreprises		Parc de véhicules possédés		
	Nombre	%	Nombre	%	Age moyen (An)
1 véhicule	650	59,5	650	25,2	17,0
2 à 4 véhicule	332	30,4	849	33,0	16,2
5 à 9 véhicules	75	6,9	476	18,5	15,7
10 à 19 véhicules	28	2,6	374	14,5	12,9
20 à 29 véhicules	5	0,5	120	4,7	11,9
30 à 40 véhicules	3	0,3	106	4,1	7,2
TOTAL ENTREPRISES	1 093	100	2 575	100	15,3

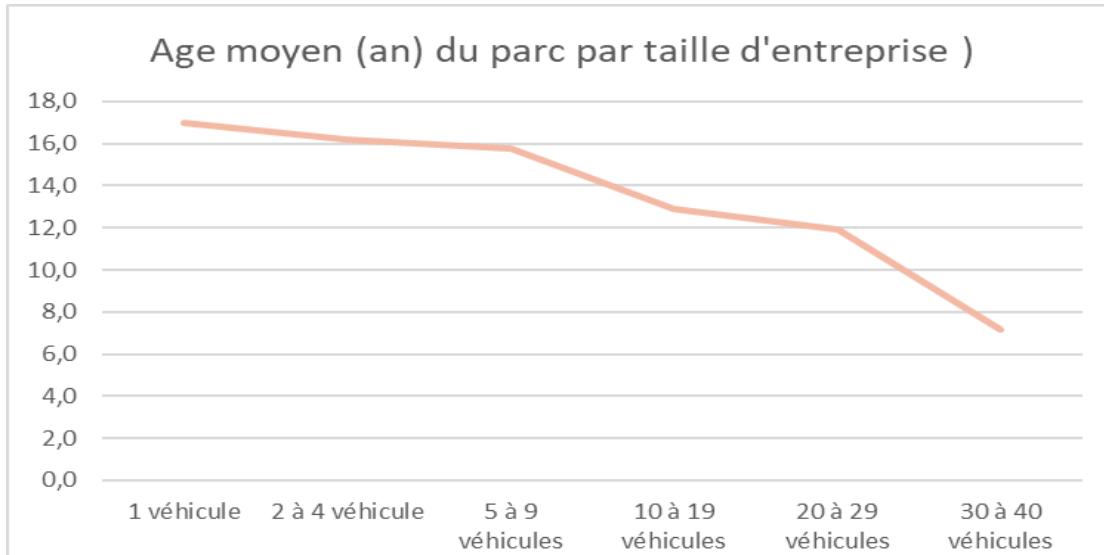


Les données du tableau ci-dessus montrent qu'à mai 2020, 1 093 entreprises de transport privé de personnes ont été régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique. Rapporté au nombre total de véhicules du parc, cet effectif donne une taille moyenne de 2,3 véhicules par entreprise ou transporteur, avec un écart type important comme suit :

- 650 entreprises, soit 59,5% des effectifs, disposent d'un seul véhicule ;
- 90% des entreprises ont moins de 5 véhicules.

Ce marché apparaît également atomisé, seuls 10% des entreprises ont une taille d'au moins 10 véhicules et possèdent 23% du parc total.

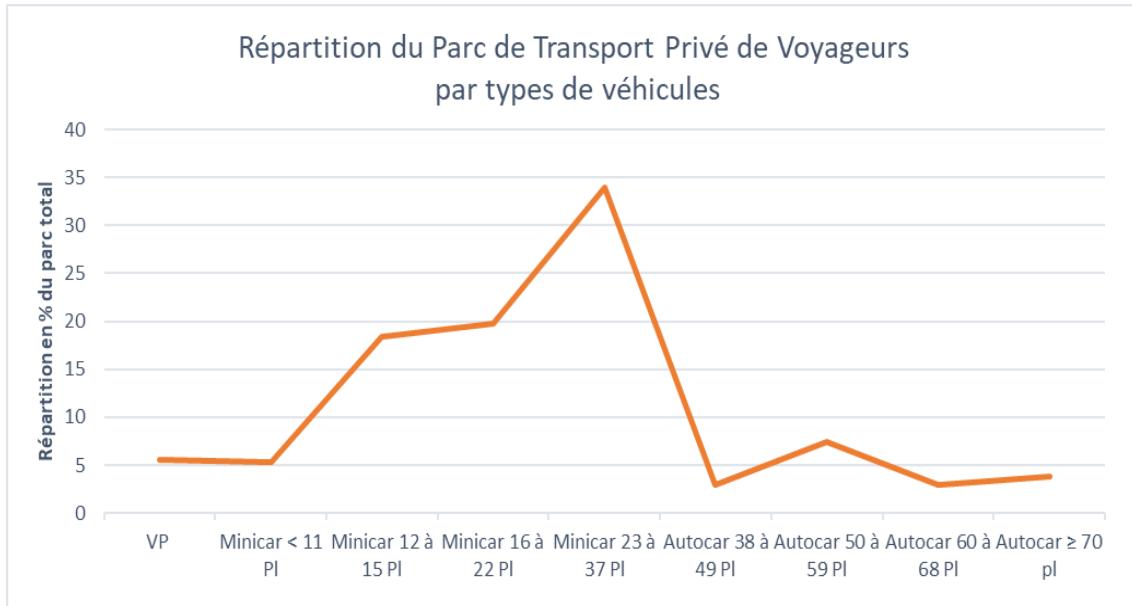
On observe également, comme illustré par le graphique ci-dessous, que les entreprises de grande taille disposent d'un parc jeune et, inversement, celles de petite taille ont un parc plus âgé.



5.3.2.2 Le parc de véhicules de transport privé ou pour compte propre de personnes

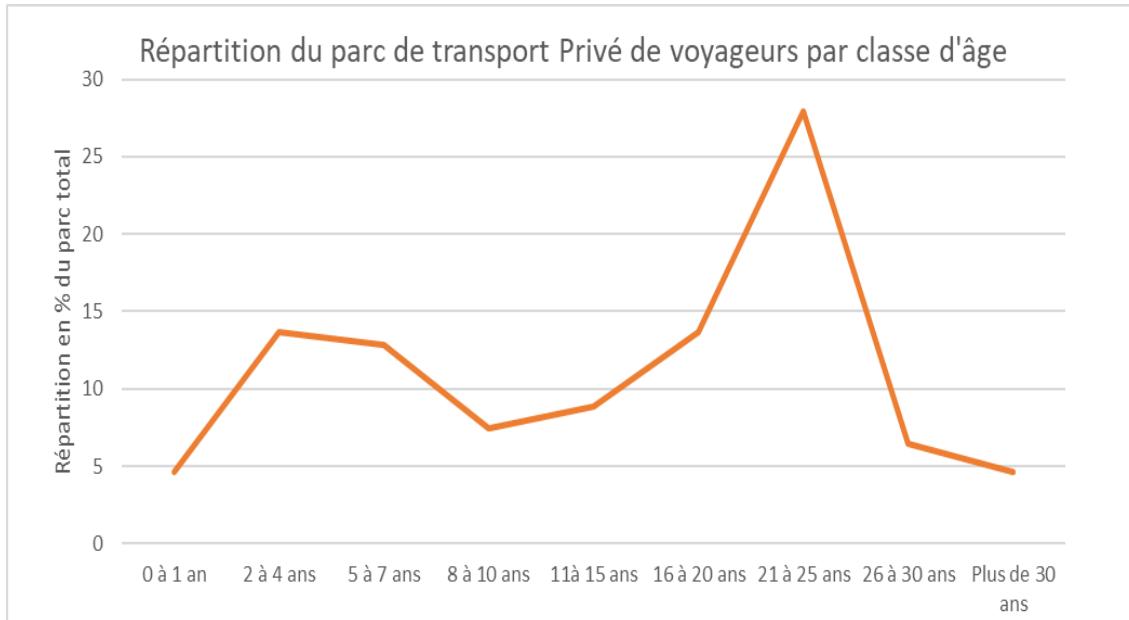
Le parc total de véhicules de transport privé de personnes régulièrement enregistrés dans la base de données de Quipux Afrique à Mai 2020 est estimé à près de 2 575 véhicules. Ce parc renferme une majorité de minicars de 12 à 37 places avec 72% du total.

Répartition des véhicules par type ou classe de capacité				
Type	Nombre	%	Age moyen(an)	
VP	142	5,5	15,2	
Minicar < 11 PI	137	5,3	6,8	
Minicar 12 à 15 PI	472	18,3	12,6	
Minicar 16 à 22 PI	508	19,7	17,9	
Minicar 23 à 37 PI	873	33,9	13,5	
Autocar 38 à 49 PI	77	3,0	14,7	
Autocar 50 à 59 PI	191	7,4	22,5	
Autocar 60 à 68 PI	76	3,0	18,5	
Autocar ≥ 70 pl	99	3,8	25,4	
TOTAL PARC	2 575	100	15,3	



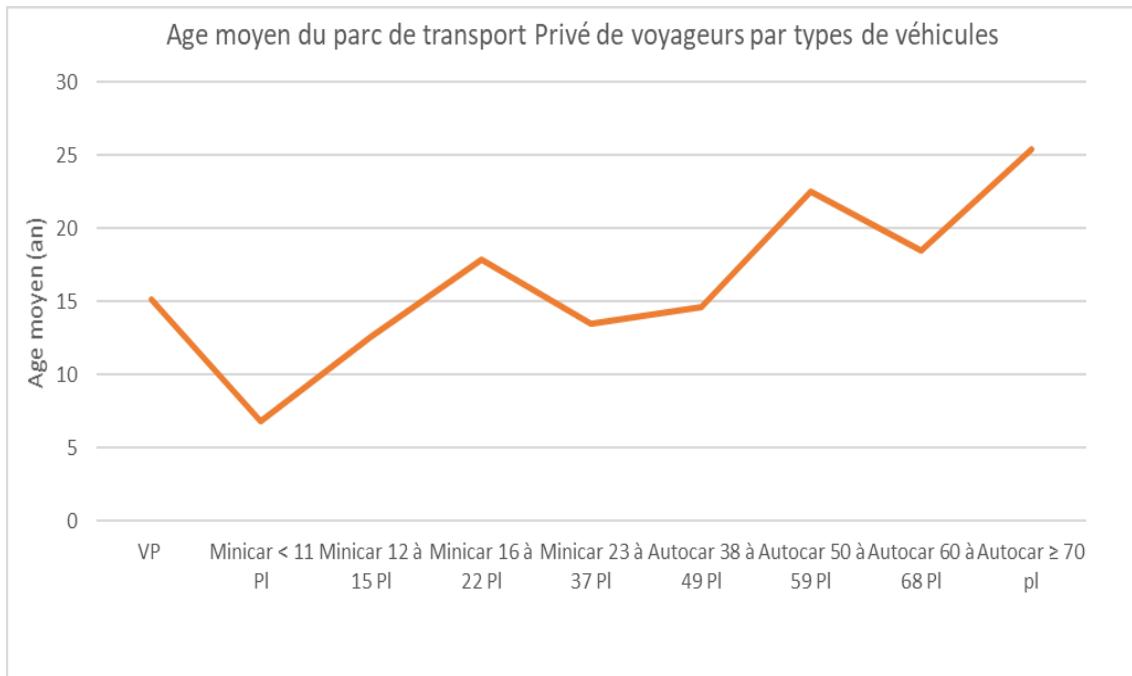
Ce parc est relativement âgé, avec une moyenne d'âge de 15 ans ! Près de 53% des véhicules sont âgés de plus de 15 ans et seulement 18% ont moins de 5 ans, ce qui est présenté au tableau et illustré par le graphique ci-après.

Répartition des véhicules par classe d'âge				
Classe d'âge	Nombre	%	Age moyen (an)	
0 à 1 an	120	4,7	1,0	
2 à 4 ans	351	13,6	3,0	
5 à 7 ans	330	12,8	5,9	
8 à 10 ans	192	7,5	8,7	
11 à 15 ans	227	8,8	12,6	
16 à 20 ans	352	13,7	18,6	
21 à 25 ans	719	27,9	22,8	
26 à 30 ans	166	6,4	28,0	
Plus de 30 ans	118	4,6	34,4	
TOTAL PARC	2 575	100	15,3	



L'analyse par type de véhicule ou classe de capacité est présentée au tableau et illustrée par le graphique ci-après.

Répartition des véhicules par type ou classe de capacité				
Type	Nombre	%	Age moyen(an)	
VP	142	5,5	15,2	
Minicar < 11 PI	137	5,3	6,8	
Minicar 12 à 15 PI	472	18,3	12,6	
Minicar 16 à 22 PI	508	19,7	17,9	
Minicar 23 à 37 PI	873	33,9	13,5	
Autocar 38 à 49 PI	77	3,0	14,7	
Autocar 50 à 59 PI	191	7,4	22,5	
Autocar 60 à 68 PI	76	3,0	18,5	
Autocar ≥ 70 pl	99	3,8	25,4	
TOTAL PARC	2 575	100	15,3	



Les minicars de 12 à 37 places (qui constituent 72% du parc) ont un âge moyen de 15 ans ! Les plus jeunes véhicules sont des minibus de 9 à 10 places avec 7 ans de moyenne d'âge.

Il faut souligner que les véhicules de plus grande capacité, les autocars de 50 places et plus, sont assez vieillissants avec 22 ans de moyenne d'âge, or ils renferment une majorité de véhicules destinés au ramassage scolaire, souvent des tous petits, ce dont il y a lieu de s'inquiéter pour des questions de sécurité s'agissant des préscolaires. Les plus jeunes véhicules sont en majorité la propriété des grandes entreprises ou des établissements bancaires ou financiers pour le ramassage de leur personnel.

5.3.2.3 Les enseignements à tirer sur la typologie du secteur et sur les caractéristiques de la capacité de transport routier de personnes

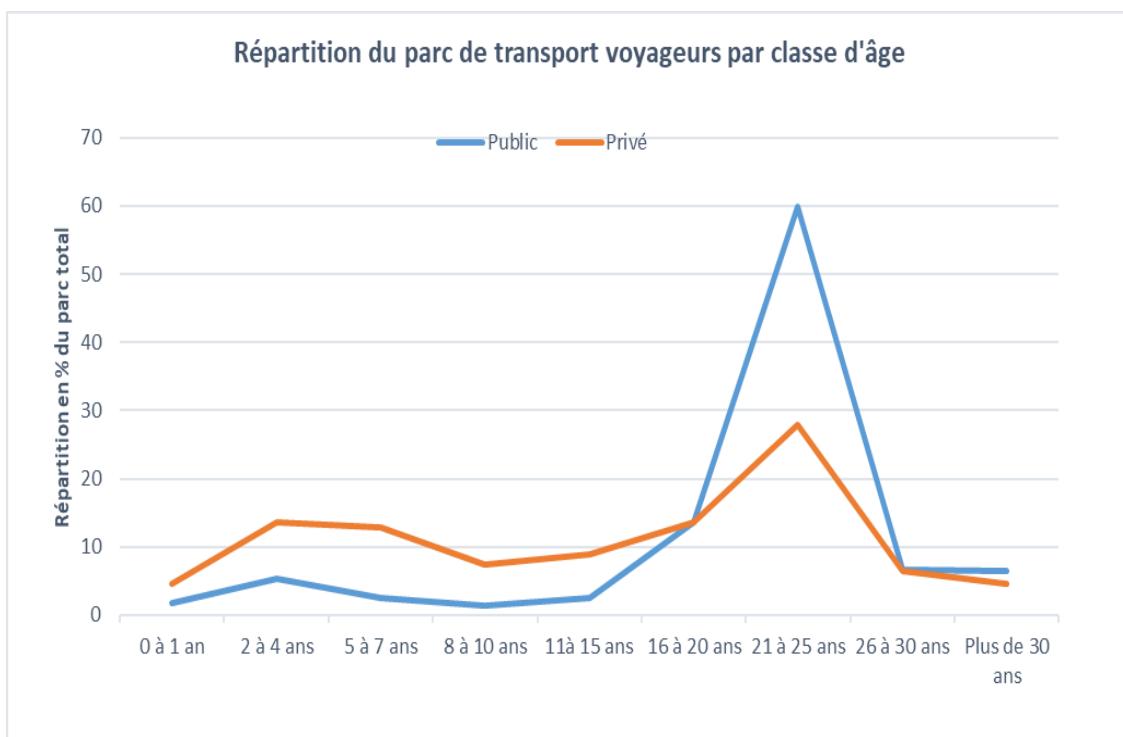
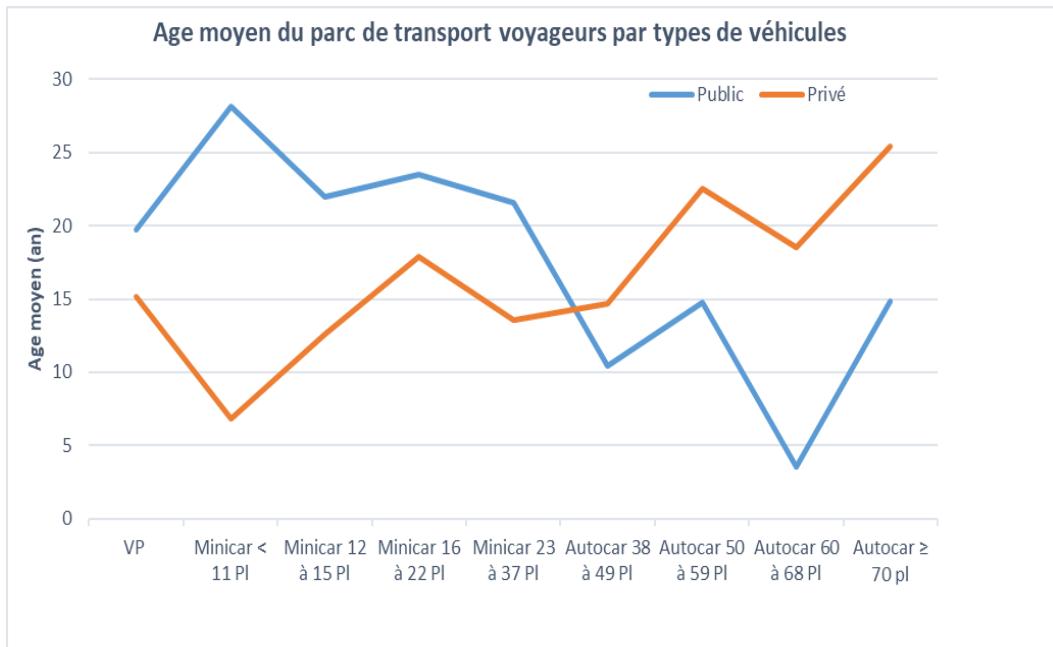
Les analyses précédentes conduisent à relever les principales caractéristiques marginales ci-après, de l'analyse comparative entre la capacité de transport public et celle de transport privé de personnes.

L'analyse comparative de la répartition du parc de véhicules illustrée aux graphiques ci-après dégage les tendances fortes suivantes :

- Dans la gamme des véhicules de moyenne ou petite capacité (40 places au plus), le parc privé est relativement plus jeune avec des moyennes d'âge de 7 à 18 ans, contre 20 à 28 ans pour le parc public. En revanche, pour les véhicules de plus grande capacité, c'est l'inverse qu'on observe, le parc de transport public disposant des véhicules les plus jeunes, de 4 à 15 ans contre 15 à 25 ans pour le parc de transport privé. Cette situation s'explique par le

développement des entreprises de transport par autobus de grande capacité qui opèrent sur la déserte d'Abidjan à partir des principales capitales régionales ou Départementales.

- Le parc de transport privé compte une plus grande proportion de véhicules de moins de 20 ans tandis que le parc de transport public renferme une plus grande proportion de vieux véhicules de plus de 20 ans !



5.4 Le poids du transport routier de marchandises et de personnes en termes d'emplois directs et indirects

En l'absence de données consolidées il est difficile de pourvoir esquisser de façon certaine et scientifique le poids social du secteur en termes d'emplois directs et indirects. Ceci est d'autant plus surprenant, qu'afin de mettre en œuvre une politique de formation professionnel pour l'ensemble des acteurs, la connaissance quantifiée des cibles est un prérequis absolu.

Cependant, à partir des données relatives au nombre d'opérateurs et au parc de véhicule en activité en 2013, la précédente Assistance Technique de l'Union Européenne avait esquissé une quantification de la situation de l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises à cette époque.

L'analyse a porté sur trois catégories principales d'emplois dans le secteur et prenait dans une certaine mesure en compte les emplois informels.

Ainsi, il ressortait qu'en 2013, le Transport Routier de Marchandises en Côte d'Ivoire employait, outre les gestionnaires (dirigeants d'activité ou patron) qui étaient aussi nombreux que le nombre d'entreprises :

- **Des conducteurs** dont le nombre global était évalué à un chiffre oscillant entre 48 300 et 52 700, qui se décompose pour le transport public en environ 19 000 à 20 700 conducteurs et pour le transport privé à environ 29 300 à 32 000.
- **Des exploitants ou agents d'exploitation** employés dans les entreprises exploitant 5 véhicules et plus et dont le nombre était évalué à peine plus de 1 000 pour le transport public de marchandises et un peu moins de 2 700 pour le transport privé

A ces emplois s'ajoutent les emplois indirects induits par ce secteur dans la vente et l'entretien des véhicules et matériels, les services de prestations aux transporteurs, et plus généralement les emplois qui en tout ou partie sont dépendants de l'activité de transport routier. Malheureusement aucune statistique n'est produite faute de données disponibles.

5.5 Les gares routières de marchandises et de personnes

5.5.1 Conditions de création et mode de gestion des gares routières

C'est le Décret N° 2015-235 du 08 Avril 2015 déterminant les conditions de création et d'exploitation des gares routières qui est à la base du système d'organisation des gares routières.

La gare routière est définie comme : toute structure de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun urbaines, interurbaines ou internationales destinées à permettre l'accès des usagers aux services de transport public routier de personnes ou de marchandises, en liaison éventuelle avec d'autres modes de transport.

Une gare routière est publique ou privée.

5.5.1.1 Conditions pour la création d'une gare routière publique ou privée

La création de toute gare routière publique ou privée est sujette à autorisation préalable moyennant un avis favorable de la Commission Technique d'Agrément créée au sein du Ministère en charge du Transport routier.

L'autorisation de création d'une gare routière est accordée, après instruction de la demande écrite et des pièces justificatives exigées, et avis favorable de la Commission Technique d'Agrément, dans les deux mois qui suivent la transmission du dossier de la demande au Ministre chargé du Transport routier.

Pour recevoir l'autorisation de création, la gare routière doit remplir certains critères en termes d'aménagement et d'équipement qui sont listés dans le décret.

5.5.1.2 Les conditions d'exploitation et de gestion des gares routières

L'exploitation et la gestion des gares routières créées par l'Etat ou à son initiative peuvent être concédées par le Ministre chargé du Transport routier, à des opérateurs privés ou publics, dans des conditions fixées par les textes en vigueur.

Lorsqu'elles font l'objet de concession, l'exploitation et la gestion d'une gare routière publique créée par l'Etat ou une Collectivité Territoriale ou à leur initiative, sont régies par un cahier des charges dont les clauses et conditions sont obligatoires pour toute entreprise de transport de personnes ou de marchandises assurant le service dans le ressort territorial de leur lieu de situation.

Le cahier des charges détermine les taxes dont la perception est autorisée sur les transporteurs routiers, les entreprises diverses et le public qui utilisent les gares routières dont l'exploitation et la gestion ont été concédées.

Le cahier des charges détermine également les redevances que les gestionnaires des gares routières sont tenus de verser, en contrepartie des charges d'investissement, de maintenance, ou de la concession que l'Etat ou les Collectivités Territoriales ont consentie, pour la construction et la fonctionnalité des gares routières.

Dans le cadre d'une gare routière privée, un règlement d'exploitation doit être élaboré et être soumis à l'approbation de l'Autorité compétente.

Les services techniques du Ministère chargé du Transport routier exercent un droit de contrôle sur les constructions, l'entretien et l'exploitation des gares routières publiques ou privées, en liaison avec les départements ministériels concernés.

Le décret prévoit que tout opérateur qui viole ces dispositions s'expose au retrait des autorisations qui lui ont été accordées pour la création, l'exploitation ou la gestion de la gare routière concernée. Il précise que le retrait desdites autorisations ne peut intervenir qu'à la suite d'une mise en demeure de l'opérateur restée sans effet quinze jours après notification à l'intéressé, d'avoir à se conformer à la réglementation en vigueur.

5.5.1.3 Les mesures transitoires

Afin de permettre aux opérateurs exploitants des gares au moment de l'entrée en vigueur du décret, il est prévu que toute personne publique ou privée qui gère directement ou indirectement une gare routière, dispose d'un délai de douze mois pour se conformer aux dispositions du décret, à compter de sa date d'entrée en vigueur au risque de se voir opposer un arrêté du Ministre chargé du Transport routier prononçant la fermeture de la gare routière concernée.

Enfin, le décret prévoit qu'au cours de cette période de transition, les services compétents des ministères concernés procèdent dans le cadre du Comité Technique de Contrôle prévu à l'article 14 du décret, à des contrôles, en vue de proposer la fermeture des gares routières qui présentent notamment un caractère dangereux pour la circulation publique et la sécurité routière.

5.5.2 Etat du fonctionnement, points critiques et esquisses de solutions

5.5.2.1 Etat de la mise en œuvre du cadre légal

Les professionnels du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier (HCPETR-CI) rapportent que le Décret de 2015 n'a eu aucun effet sur le terrain. La situation demeure inchangée, il n'existe toujours pas de gare routière de marchandises en Côte d'Ivoire.

Sur le plan du fonctionnement on observe que les espaces utilisés en guise de gare routière de transport de personnes, sont en fait des parkings sans aménagement ni sécurité.

Au port d'Abidjan, la prétendue gare de fret est en fait un ex-parking sous douane qui a été aménagé pour désengorger la zone portuaire (boulevard du port) des stationnements anarchiques de camions qui ne savent où garer soit pour attendre le chargement soit pour attendre le déchargement. Il est observé que cet espace est restreint, il ne peut accueillir qu'au plus 300 camions. Sur le plan opérationnel, l'engorgement de la zone portuaire est tel, qu'il est pratiquement impossible de faire deux voyages par jour entre le port et les zones de chargement ou déchargement d'Abidjan, ce qui rend ces trafics anciennement attractifs, non rentables.

Par ailleurs l'espace situé aux abords d'Attécoubé, qui servait de parking aux camions n'est plus disponible à cause de la construction du 4e pont d'Abidjan. Les poids lourds,

en l'absence de zone aménagée en sont réduits à « squatter » les accotements le long de l'autoroute du Nord au niveau de GESCO, dans la commune de Yopougon.

Des annonces de création de plateformes de stationnement au bord de l'autoroute du nord, au PK 22, puis 24 puis 26 puis 28, n'ont pour l'instant pas été matérialisées, puisqu'en lieu et place d'un aménagement d'une plateforme pour servir d'espace de stationnement, il est désormais prévu un projet plus ambitieux de plateforme multimodale, cependant difficile à aménager et posant la question centrale de son financement, de sa forme d'exploitation et de gestion.

En conclusion, depuis l'adoption du décret de 2015, non seulement aucune tentative de mise en œuvre du dispositif prévu n'a eu lieu, mais face à cette inaction, la situation s'est davantage dégradée parce que les conditions de stationnement et de parking à Abidjan sont de plus en plus difficiles du fait de la pression foncière émanant soit de l'Etat soit des collectivités. En plus les deux principales commissions créées par le décret (la Commission Technique d'Agrément et la Commission Technique de Contrôle) n'ont pas été opérationnalisées par les arrêtés prévus et sont donc lettre morte.

Enfin, comme pour la LOTI en son temps, la période transitoire de 12 mois pour que les gares existantes se normalisent et se conforment aux conditions du décret est écoulée depuis fin 2016, sans que rien ne se soit passé.

5.5.2.2 Les difficultés rencontrées

Il convient de noter qu'il n'existe pas de carte illustrant l'implantation des gares routières de transport de marchandises ou de personnes, pas plus qu'il n'a pu être obtenu une carte de l'implantation des plateformes de fret, même de plus de 200 000 t d'activité. Ce manque est là encore une difficulté critique pour l'élaboration d'une vision et d'une stratégie de développement du secteur.

Les professionnels indiquent que les problèmes anciens et bien connus sont inchangés mais aggravés du fait des inactions répétées :

- Il n'y a pas de gare routière véritable qui remplisse les conditions de création, d'organisation, d'équipement et de gestion prévues par le décret
- En transport de personnes, certaines grandes entreprises opérant en trafic interurbain ou inter-Etats disposent de leurs propres gares mais ces gares sont encore loin de répondre aux standards et normes fixés par le Décret.
- Pour les autres transporteurs qui constituent l'écrasante majorité, les terrains vagues continuent d'être « squattés » avec une bienveillante tolérance de certaines collectivités.
- Ailleurs, les collectivités prennent des mesures expéditives pour expulser les transporteurs sur leurs espaces territoriaux, sans pour autant adopter des mesures de remplacement, ce qui finalement ne fait qu'aggraver les conditions d'accès au transport et compromet la mobilité des populations qui en sont pourtant dépendantes.

L'absence de gare routière en bonne et due forme, en particulier à Abidjan, pose le problème crucial du stationnement des poids lourds qui sont en attente de chargement ou de déchargement.

Dans ce domaine, pour la zone du District d'Abidjan, les professionnels du HCPETR-CI identifient au surplus deux problèmes de fond :

- Le District a instauré une carte de stationnement dont le paiement est obligatoire alors qu'il n'existe aucun espace aménagé dédié audit stationnement des véhicules lourds, dans des conditions de sécurité, de commodité minimale et de respect de l'environnement.
- La carte de stationnement est payée pour le Tracteur et pour la Semi-Remorque de manière discriminante selon que le camion est immatriculé dans la région d'Abidjan (01) ou en dehors (02, 03, 04, etc.) : Par exemple, un Camion avec Tracteur et Semi-Remorque paie 24. 000 FCFA par an s'il est immatriculé hors de la zone d'Abidjan, c'est-à-dire dans une région autre que 01, alors que ce même camion paie le triple, soit 72.000 FCFA s'il est immatriculé en 01 qui correspond à la zone d'Abidjan.

Non seulement la perception de taxes à travers la carte de stationnement, sans espace aménagé dédié audit stationnement, est difficile à justifier d'un point de vue économique, la tarification discriminante de la carte de stationnement pour les mêmes véhicules nationaux de même type et de même gabarit, sur la base de l'immatriculation est encore plus difficile à comprendre, elle est même contraire aux principes de la concurrence loyale au sein du marché de fret.

Enfin, ces pratiques de perception obligatoire sans service ni apport, ne constituent qu'un renchérissement inutile et injustifié des coûts de transport qui sont finalement supportés par les consommateurs ivoiriens qui voient le prix de leurs denrées et biens augmentés de façon injustifiée. Ceci n'est que la N -ème transcription du principe qui veut que le camion soit une tirelire où on peut puiser sans limites, en oubliant, ou feignant d'oublier que finalement ce n'est jamais le camion qui paye, mais le client final.

5.5.2.3 Les pistes de solutions identifiées

Il apparaît donc que l'on ne peut concevoir de stratégie de modernisation du transport routier de marchandises et de personnes sans remédier au problème des gares routières. Cette question doit être appréhender et résolu d'urgence car, sans des gares routières structurées, identifiées et fonctionnelles, il est illusoire de croire que le marché du transport routier pourra se développer.

Dès lors, il serait utile de :

- Revoir décret de 2015 qui mériterait d'être amendé en certains points notamment les articles 5 et 7 qui devraient être allégés pour être applicables d'autant que certaines des dispositions de ces articles relèvent plus des prescriptions techniques du Cahier des Charges et non de la réglementation,
- Elaborer une étude d'implantation actuelle des gares routières et des plateformes de fret, aussi bien à Abidjan que dans l'ensemble du pays, afin

ensuite de définir une approche d'implantation des gares de marchandises et de personnes fondée sur l'interconnexion indispensable entre les réseaux interurbains et urbains à l'échelle du pays en prenant en compte l'existence de disponibilités foncières et surtout de voies d'accès et de connexions avec les réseaux urbains et interurbains.

6 LA LEGISLATION ET LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES EN COTE D'IVOIRE

6.1 Le contexte historique du cadre législatif et réglementaire

Le secteur des transports des transports routiers a longtemps été régi en particulier par :

- La loi N° 64-294 du 1er août 1964 organisant la coordination et l'harmonisation des transports routiers,
- L'ordonnance N°20000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres,
- La loi N° 63-527 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de police de la circulation,
- La loi N° 95-609 du 03 août 1995 déterminant le régime particulier des villes
- Le décret N° 66-538 du 17 novembre 1966 fixant la réglementation et l'harmonisation des Transports Routiers.

Ce cadre ancien ne répondait plus aux exigences dictées par l'évolution des pratiques et des flux commerciaux et ne permettait pas de mettre en place les moyens utiles et nécessaires au développement du secteur des transports routiers de marchandises. Il n'a pas été non plus adapté aux évolutions du cadre légal régional (CEDEAO et UEMOA).

La Loi d'Orientation du Transport Intérieur dite LOTI (loi N° 2014-812) du 16 décembre 2014 est donc venue moderniser le cadre légal du transport et abroge la loi de 1964 et l'Ordonnance de 2000 ainsi que certaines dispositions contraires à la LOTI des lois de 1963 et 1995 et du décret de 1966.

6.2 La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) du 16 Décembre 2014 et ses textes d'application

6.2.1 La loi LOTI : une grande ambition

La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) du 16 Décembre 2014 ajustée par ses ordonnances modificatives 2018-09 du 10 janvier 2018 et 2019-99 du 30 janvier 2019, a pour objectif de déterminer les orientations de la politique du transport intérieur pour :

- Le transport routier intérieur et international de marchandises
- Le transport routier urbain, non urbain intérieur et international de personnes
- Le transport ferroviaire urbain et non urbain, intérieur et international de personnes ou de marchandises
- Le transport fluvial, lagunaire et lacustre de marchandises et de personnes

En impliquant :

- Les usagers, les acteurs publics, parapublics ou privés intervenant directement ou indirectement dans le secteur du Transport intérieur de marchandises ou de personnes.

La loi fixe le cadre pour la définition de la politique du transport intérieur. Ainsi, la politique du transport intérieur a pour but :

- La satisfaction, dans des conditions optimales, des besoins des usagers et la facilitation de la circulation des personnes et des biens
- Le développement du transit international
- L'accès aux régions, l'expansion des échanges nationaux et internationaux, par la mise en place et l'entretien des infrastructures, l'application de la réglementation dans des conditions économiques et sociales performantes
- La promotion du développement des différents modes de transport individuels et collectifs en tenant compte de leurs incidences sur l'aménagement du territoire, la sécurité de la circulation, la protection de l'environnement, le développement régional et l'utilisation rationnelle de l'énergie
- La contribution à la compétitivité des productions nationales sur le marché intérieur et extérieur, par une réduction des coûts et une amélioration de la qualité des services
- La contribution à la réduction de la pauvreté et l'accompagnement de la mise en œuvre de la politique nationale de développement économique
- La lutte contre la pollution de l'environnement par la maîtrise de l'émission du dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre
- La protection des intérêts des usagers par la libre concurrence entre les entreprises de transport et par la fixation à titre indicatif des tarifs

Pour permettre la réalisation de ces buts, sur le plan du transport routier de marchandises et de personnes, outre les aspects institutionnels et de gouvernance liés à la création de l'ARTI et des AOMU et de l'AMUGA déjà exposés au points 4.3 et 4.4 ci-dessus, la LOTI jette les bases de l'organisation du transport routier de marchandises et de personnes en :

- Définissant clairement les acteurs y compris les transporteurs privés,
- Instaurant le principe, pour être transporteur public de marchandises ou de personnes, d'être constitué en société commerciale,
- Introduisant des critères d'accès à la profession permettant la reconnaissance de professionnel du secteur et l'inscription au registre des transporteurs :
- Etablissement en Côte d'Ivoire ou dans un Etat membre de la CEDEAO sous réserve de réciprocité
- Capacité financière des entreprises
- Honorabilité des dirigeants
- Compétence professionnelle des dirigeants et gestionnaires (formation)

Mais au-delà de l'organisation du secteur, la LOTI veut aussi restaurer des conditions d'exploitation favorables en instituant :

- Des titres de transport pour permettre l'exploitation de véhicules de transport public ou privé (carte de transport),

- Le Document Unique de Transport (DUT) qui doit être utilisé pour tout transport public ou privé de marchandises,
- Le principe de juste rémunération du transporteur et la possibilité de définir des tarifs indicatifs,
- La possibilité pour les transporteurs et leurs clients de recourir à des contrats types,
- Les bases de la responsabilisation civile et pénale des acteurs et des donneurs d'ordres.

6.2.2 Inventaire des mesures d'application prises depuis l'adoption de la LOTI

Pour pouvoir être pleinement mise en œuvre, la LOTI prévoit l'adoption de mesures réglementaires d'application qui fixeront également les dispositions transitoires applicables en particulier aux personnes en cours d'activité au moment de l'entrée en vigueur de la loi, pour leur permettre de satisfaire aux nouvelles normes.

Parmi les nombreux textes pris, et au-delà de ceux déjà cités en matière de gouvernance (ARTI, AUMO, AMUGA) et ceux relatifs à la Sécurité Routière, on retiendra ici les Décrets et Arrêtés les plus pertinents pour le transport routier :

- Décret 2015-269 du 22 Avril 2015 déterminant les conditions d'accès à la profession de transporteur et d'exercice de l'activité de transport routier
- Décret 2015-270 du 22 Avril 2015 instituant et déterminant le Document Unique de Transport routier de marchandises (DUT) et ses Arrêtés d'application
- Décret 2016-864 du 3 novembre 2016 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique
- Décret 2015-235 du 8 avril 2015 déterminant les conditions de création et d'exploitation des gares routières (bien qu'il ne fasse pas référence à la LOTI)

Ces décrets jettent les bases réglementaires de l'organisation du secteur.

Pour l'opérationnalisation du dispositif mis en place, de nombreux Arrêtés ont été pris :

- Les Arrêtés liés au registre des transporteurs :
- ✓ Arrêté 235 du 15 mars 2017 sur les conditions et modalité d'inscription au registre des transporteurs et les caractéristiques du certificat d'inscription
- ✓ Arrêté 236 du 15 mars 2017 sur la délivrance des autorisations de transport et les caractéristiques de la carte de transport
- Les Arrêtés liés à l'Attestation de Capacité des dirigeants et gestionnaires d'activités de transporteur routier :
- ✓ Arrêté 035 du 28 avril 2016 sur les conditions d'agrément des centres de formation à l'attestation de capacité des dirigeants d'entreprises de transport routier
- ✓ Arrêté 036 du 28 avril 2016 fixant l'organisation et le contenu de la formation pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle des dirigeants d'entreprise de transport routier
- ✓ Arrêté 010 du 29 avril 2015 sur la délivrance de l'attestation de capacité aux entreprises de transport routier

- ✓ Arrêté 171 du 3 octobre 2016 fixant le contenu et les conditions de délivrance de l'attestation de capacité
- Les textes liés à la formation des conducteurs et des conducteurs professionnels :
- ✓ Arrêté 0037 du 4 décembre 2018 sur l'agrément des structures de formation professionnelle pour le CACR
- ✓ Arrêté 002 du 14 janvier 2019 sur les conditions de délivrance du CACR
- ✓ Arrêté 0082 du 25 novembre 2019 sur le Plan National de formation permis de conduire (PNF)

6.2.3 Analyse de la mise en œuvre effective du cadre légal et règlementaire

Si l'inventaire des textes adoptés fait apparaître de grandes avancées, il convient toutefois d'en mesurer l'impact réel sur la mise en œuvre de la LOTI et de ses grands principes.

6.2.3.1 La mise en œuvre effective des conditions d'accès à la profession est loin d'être finalisée

En effet, il semble établi que l'inscription et la réinscription des entreprises de transport routier (public et privé) se fait toujours dans le CGI selon le manuel de procédure du concessionnaire (Quipux) qui date d'octobre 2014, c'est-à-dire selon la procédure en place avant l'adoption de la LOTI puis de ses mesures d'application.

Cela signifie en particulier que la condition de capacité financière et la condition de capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaires n'est toujours pas prise en compte dans le cadre d'une inscription ou d'une réinscription au Registre des transporteurs routiers.

Pour ce qui concerne l'obligation de constitution en société commerciale, il semble qu'une prise en compte effective de cette condition ait fait l'objet d'une décision d'application progressive à partir de juin 2020.

Il est donc urgent de mettre en œuvre les conditions d'accès aux professions déterminées par la LOTI de 2014.

6.2.3.2 Le dispositif de formation des nouveaux entrants pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle et du CACR n'est pas en place

Si la poursuite des activités initiées sous l'empire d'un devis programme de l'UE au travers du PAMOSET de la Banque Mondiale est à saluer, ce dispositif de formation de mises à niveau n'est que provisoire et intermédiaire.

En effet, il a été conçu pour permettre aux acteurs en activité au moment de l'entrée en vigueur de la LOTI et de son décret d'application d'Avril 2015, de suivre une formation

courte de mise à niveau afin de leur permettre de satisfaire la nouvelle condition de capacité professionnelle. Sur ce plan on notera que dans le cadre du PAMOSET, sur les 5 000 acteurs à former, l'OSER, qui réalise les formations de mises à niveau, avant l'arrêt des activités en raison de la pandémie du Covid 19, a formé 2334 conducteurs formés sur un objectif de 3500 et 594 gestionnaires formés sur un objectif de 1500.

Pour ce qui concerne le dispositif complet de formation (210 heures) prévu par l'arrêté 036 d'avril 2016, force est de constater qu'il n'est pas en place. Le programme de formation qui était annoncé en annexe audit arrêté n'est en fait pas disponible si bien qu'un institut qui souhaiterait obtenir son agrément est en fait dans l'impossibilité de le faire faute de pouvoir disposer du détail du programme de formation à mettre en œuvre.

Il semble en être de même pour la formation complète des conducteurs professionnels pour l'obtention du CACR.

6.2.3.3 Les dispositions de la LOTI encore à traduire par des textes d'application ou à parfaire

La LOTI prévoit un dispositif innovant par la création par voie règlementaire de contrats types de transport, or ces **contrats types**, dont les projets ont été élaborés dans le cadre d'une assistance technique de l'Union Européenne qui a pris fin en 2017 n'ont pas encore été traduits en mesure règlementaire.

L'importante **question des tarifs indicatifs de transport** demeure également sans application. On notera par ailleurs que l'ordonnance modificative 2019-99 du 30 janvier 2019 de la LOTI apporte quelques bouleversements sur certains points importants. En effet l'ordonnance stipule que les Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine seront habilitées gérer les autorisations de transport, à fixer la tarification applicable dans le secteur, et que l'Etat et les autorités déléguées pourront définir des tarifs indicatifs de transport.

La LOTI rappelle que le secteur des transports est régi par les principes d'une économie libéralisée, or son ordonnance modificative prévoit que les AOMU puissent fixer la tarification applicable dans le secteur géographique de sa compétence). Cette disposition porte atteinte à tout l'édifice de libéralisation du secteur et aux règles de concurrence. Par ailleurs l'expression « Tarif indicatif » ne semble pas approprié dans un contexte de transport routier, car il revient de fait à instaurer un tarif obligatoire qui ne dit pas son nom. Or, et en particulier pour le transport de marchandises, cela revient à aggraver la situation du secteur déjà non rentable s'il est appliqué sans discernement. Il serait judicieux de proposer la substitution de cette expression par la publication de « calculs indicatifs de couts de revient », comme cela a d'ailleurs été fait dans plusieurs pays de la sous-région. Cette suggestion serait d'autant plus justifiée que dans le cadre de la création d'une bourse de fret, un calcul indicatif de cout de revient devient un instrument de contrôle des offres déposées sur la plateforme et de lutte contre les pratiques anormales. Il serait enfin utile que le texte précise également que l'élaboration de ces calculs indicatifs se fera de concert ou en concertation avec la profession.

Sur la question des autorisations de transport, la logique de la LOTI est de créer des conditions d'accès aux professions (Registre) et des conditions d'exercice via les titres de

transports ou autorisation (carte de transport). Dans l'arsenal actuel, ces autorisations sont attribuées par les CGI de façon générique par exemple pour un véhicule habilité au transport public de marchandises. Cette autorisation lui donne le droit d'opérer sur tout le territoire sans distinction. Si les AOMU sont habilitées à « gérer » les autorisations de transport dans leur périmètre, cela signifie que l'on crée un échelon d'autorisations supplémentaire sans pour autant en préciser les interactions avec les CGI et avec le registre des transporteurs.

Or, si dans le domaine du transport urbain de personnes il y a une réelle pertinence à organiser le transport en zone urbaine, (taxi, lignes régulières en zone urbaines), en transport de marchandises une telle disposition est plus difficile à envisager au-delà des conditions de circulation (zone interdites, restrictions horaires, voir mesures environnementales).

On notera également que les ordonnances modificatives de la LOTI ont reproduit **des définitions qui ne sont pas en harmonie**, ni avec les normes internationales, ni avec certains textes régionaux (UEMOA et CEDEAO). Il serait donc judicieux de revoir les définitions de la LOTI en conséquence pour que le cadre légal soit en harmonie tant au niveau national qu'avec le cadre international.

Au niveau de l'introduction du Document Unique de Transport (DUT), le décret qui l'institue contient des imperfections notamment au regard de l'Acte Uniforme de l'OHADA sur le contrat de transport qui mériteraient d'être rectifiées.

6.2.3.4 Les professions d'intermédiaires ne sont toujours pas encadrées

Bien que la LOTI puisse servir de base légale solide pour l'encadrement des professions d'intermédiaires de transport, aucune disposition n'a été prise sur le plan de l'instauration de conditions d'accès aux professions de commissionnaires de transport et de courtier de fret.

Ceci est d'autant plus important qu'il a été décidé de favoriser la création d'une Bourse de Fret. Si un tel développement peut avoir une certaine valeur ajoutée quand le marché de l'intermédiation est structuré et organisé, il ne peut avoir que des effets dévastateurs dans le cas contraire, d'où l'importance de réglementer au préalable ces professions, puisque sur le plan juridique, une bourse de fret est un courtier de fret dont la responsabilité doit être définie.

6.2.3.5 Autres éléments importants

La stratégie sectorielle prévoyait quelques actions importantes dans le domaine de la définition d'une réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, ainsi que des actions de préparation à l'adoption de réglementations spécifiques du transport de matières dangereuses et des transports de denrées périssables sous températures dirigées.

Si la question des matières dangereuses et des transports sous températures dirigées est d'une complexité technique certaine, qui peut justifier un délai de réflexion plus long, la question des conditions sociales des conducteurs professionnels et de leurs temps de conduite et de repos s'intègrent parfaitement dans une démarche de modernisation et de sécurisation du secteur et devrait faire l'objet d'une certaine attention prioritaire.

7 LE TRANSPORT ROUTIER DANS LE CONTEXTE DE L'INTEGRATION REGIONALE

7.1 Les principaux instruments de la CEDEAO dans le domaine des transports routiers de marchandises et de personnes

La CEDEAO a adopté, dans le cadre de son traité initial et de son traité révisé en 1993 un certain nombre d'instruments juridiques destinés à harmoniser au niveau de sa zone géographique, les conditions d'organisation et de réalisation des transports routiers de personnes et de marchandises.

Les plus importants et les plus pertinents de ces instruments sont repris ci-après.

7.1.1 La Convention N°A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter Etats (TIE) signée à Cotonou le 29 mai 1982, (marchandises et personnes)

Cette Convention a pour objet principal de définir une base harmonisée pour la réalisation des transports routiers de marchandises et de personnes entre ses Etats Membres.

En définissant des règles communes pour l'exécution des transports routiers inter Etats, doit contribuer à une simplification des contrôles en route et à leur diminution.

Elle vise également à garantir un accès équitable aux cargaisons générées par le commerce extérieur des Etats contractants, harmoniser les dispositions réglementaires relatives à certaines dispositions des codes de la route et des transports et prévoir une approche multilatérale ou bilatérale pour l'application de la Convention.

Ainsi, la Convention :

- Définit les axes de transports inter Etats
- Fixe certaines normes techniques pour les véhicules (poids et dimensions, charges)
- Définit un système d'autorisations de transport inter Etats
- Renvoie aux négociations bilatérales annuelles la possibilité de fixer des contingents de transport (volume, nombre de véhicules ...)
- Impose une obligation d'assurance pour le transporteur (dommages aux tiers)
- Impose la présence à bord du véhicule d'une lettre de voiture
- Limite la fiscalité sur les véhicules à celle du pays d'immatriculation

7.1.2 L'Acte additionnel A/SA.17/02/12 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de la CEDEAO. (Marchandises)

Cet Acte Additionnel complète et précise différents textes de la CEDEAO et notamment la Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982 qui définit, entre autres, la charge à l'essieu et le gabarit des véhicules, il harmonise les dispositions de la convention primitive avec celles du règlement 14 de l'UEMOA.

7.1.3 Convention A/P4/5/82 sur le Transit Inter- Etats des marchandises par route (TRIE) (Marchandises)

La Convention dite TRIE établit un système régional de transit douanier des marchandises en circulation entre les Etats de la CEDEAO.

La Convention TRIE vise essentiellement à établir une procédure régionale de transit douanier qui permettrait aux opérateurs du commerce et des transports d'éviter de devoir subir une succession de procédures douanières à travers les différents pays de départ, de transit et de destination grâce à l'utilisation d'un document de transit unique et d'un système de caution pour garantir le paiement des droits de douane en cas de non-présentation des marchandises.

En somme, par les simplifications qu'elle apporte, la Convention vise à faciliter le mouvement des moyens de transport et des marchandises transportées entre les Etats membres.

Afin de rendre plus efficace le mécanisme de caution, la convention de 1982 a été complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE adoptée le 30 mai 1990 à Banjul.

Malgré les bénéfices indiscutables que l'application de cette Convention apporterait aux opérateurs du commerce régional, force est de constater qu'elle à peine à s'imposer en particulier en raison des défiances qui persistent entre les Etats et les opérateurs et qui empêche une vraie reconnaissance mutuelle des documents, des contrôles et de la caution.

Cependant, dans le cadre bilatéral avec le Burkina Faso en particulier, la mise en œuvre de cette convention tant sur le plan du mécanisme de caution, que sur le plan de l'interconnexion des services douaniers commence à porter ses fruits.

7.1.4 Assurance carte Brune CEDEAO (marchandises et personnes)

Le protocole A/P1/5/82 signé le 7 Mai 1983 à Conakry, établit une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers a été amendé par le Protocole additionnel A/SP.2/12/01 du 21 Décembre 2001.

En harmonisant le système d'assurance de responsabilité civile automobile au tiers, ces textes visent à faciliter le développement des transports inter-Etats en instituant un mécanisme semblable au système de la Carte verte européenne ou de la carte jaune d'Afrique de l'Est.

La carte brune CEDEAO est émise par un Bureau National créé par chaque signataire du Protocole. Elle est délivrée aux automobilistes par l'entremise des assureurs auprès desquels ils ont souscrit une police d'assurance responsabilité civile pour circuler dans leur propre pays.

Chaque Bureau National assume également pour le compte des assureurs qui en sont membres, d'une part le règlement des sinistres causés à l'étranger par les titulaires des cartes qu'il a émises, d'autre part la gestion des sinistres causés dans le pays par les titulaires des cartes émises par les Bureaux Nationaux des autres signataires du Protocole. Il prend éventuellement en charge le règlement des sinistres à titre de caution solidaire.

Le système est coordonné et contrôlé dans son fonctionnement juridique, administratif et financier par un Conseil des Bureaux qui groupe obligatoirement tous les Bureaux Nationaux des signataires du Protocole.

Il fixe les conditions de responsabilité des participants au système, il décrit les caractéristiques de la Carte Brune et les modalités de fonctionnement du système et de ses organes de gestion. Il propose un modèle d'accord inter Bureau nationaux pour assurer la bonne coordination du système et la reconnaissance mutuelle.

7.2 Les principales normes de l'UEMOA dans le domaine du transport routier de marchandises

L'UEMOA, dont les Etats membres sont aussi membres de la CEDEAO, a développé de nombreux instruments dans la perspective d'une meilleure intégration régionale. Les principaux instruments sont repris ici pour leur intérêt dans le cadre de la Stratégie Sectorielle

7.2.1 Règlement N°14/2005/CM/UEMOA, du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules poids lourds de transport de marchandises dans les États membres de l'Union et ses phases d'application.

Le Règlement 14, adopté en 2005, constitue une base commune pour harmoniser dans l'espace de l'Union les normes des véhicules de transport de marchandises et les procédures de contrôle du respect de ces normes. Ce souci d'harmonisation a pour but d'égaliser les conditions de concurrence entre les opérateurs des différents pays en introduisant aussi un mécanisme de lutte contre les surcharges.

Mais, le Règlement fixe également un cadre au système de sanctions des infractions en matière de limitation des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. Il vise également à renforcer les vérifications préventives et les contrôles et à en améliorer l'efficacité en rationalisant les contrôles sur route.

Le Règlement a été en quelque sorte complété pour faire face aux difficultés rencontrées dans son application en particulier pour les trafics en provenance ou en transit par le Ghana, qui n'est pas membre de l'UEMOA mais est membre de la CEDEAO. En effet, le Ghana est un pays de transit puisque frontalier avec la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Togo, tous trois membres de l'UEMOA. Ainsi une Feuille de Route a été signée en Mars 2010 sous les auspices de la Commission de l'UEMOA par les Ministres en charge des infrastructures et des transports des pays de l'UEMOA et du Ghana afin d'harmoniser les pratiques et les réglementations pour faciliter les mouvements de marchandises par route entre les pays de l'UEMOA et le Ghana.

Toutefois, les difficultés d'application du Règlement 14 sont nombreuses et les questions de la surcharge en particulier, ont de graves conséquences non seulement sur la dégradation des infrastructures et en matière de sécurité routière mais aussi, sur le plan économique et sur les conditions d'exploitation des entreprises de transport routier. Lors de la réunion des Ministres pour l'application intégrale et concomitante du règlement 14 qui s'est tenue à Dakar le 19 septembre 2019, la déclaration des Ministres, fait états des décisions suivantes pour l'application du fameux règlement :

2. Concernant les modalités de mise en œuvre du R14

Nous réaffirmons notre engagement à une application intégrale et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 et à prendre toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires pour mettre en œuvre ledit Règlement 14.

A cet effet nous recommandons que :

2.1 Au plan politique et institutionnel

- les Etats s'engagent à mener les actions visant une impulsion et implication politiques fortes pour une mise en application intégrale et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 ;
- les Etats invitent la Commission de l'UEMOA à présenter une communication relative à la mise en œuvre du Règlement 14 à la prochaine Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements.

2.2 Au niveau technique – mise en œuvre

Les Ministres s'engagent à mener les actions suivantes :

✓ *Jusqu'au 30 juin 2020*

1. poursuivre l'application du seuil de tolérance de 15%. Les Etats qui l'appliquent déjà sont invités à poursuivre leurs efforts ;
2. appliquer les amendes conformément au Règlement 14 ;
3. procéder systématiquement au délestage des camions en surcharge ;
4. sensibiliser, informer et communiquer avec les acteurs du transport ;
5. renforcer les capacités des acteurs ;
6. équiper les Ports et plateformes générant plus de 200 000 tonnes de fret/an en pèse essieux et en faire usage ;
7. réduire le nombre de points de contrôles sur les corridors routiers ;
8. éradiquer les prélèvements illicites sur les corridors routiers ;
9. encadrer les tarifs de transport (exemple : instaurer un mécanisme de fixation de prix plancher-prix plafond) ;
10. se soumettre au mécanisme de contrôle suivi-évaluation mis en place par la Commission de l'UEMOA ;
11. fournir trimestriellement à la Commission de l'UEMOA, les statistiques brutes de pesée journalière de tous les postes de pesage sous le format standardisé de l'UEMOA ;
12. procéder à une large diffusion de la présente Déclaration, notamment auprès des Acteurs du transport, des Ports, des plateformes de chargement, des forces de sécurité,
13. améliorer la sensibilisation, la communication et la visibilité dans la lutte contre la surcharge routière,

14. exiger des Ports qui ne disposent pas de pèse-essieux fixes, à s'en doter impérativement et de les rendre opérationnels au plus tard le 1^{er} mars 2020 ;
15. adopter au plus tard le 1^{er} janvier 2020, les silhouettes de camions retenues par les Commissions de l'UEMOA et de la CEDEAO, ainsi que les formats des données de statistiques de pesage.

✓ ***A partir du 1^{er} juillet 2020***

- **Appliquer intégralement et de manière concomitante le Règlement 14, notamment :**
 - ✓ Contrôler systématiquement les camions dans les ports et plateformes de chargement ;
 - ✓ Poursuivre les réformes du secteur des transports routiers : professionnalisation, gestion du fret ;
 - ✓ Consolider l'encadrement tarifaire du transport (définition de prix plancher-prix plafond).
 - ✓ Consolider les mesures de réduction du nombre de postes de contrôles ;
 - ✓ Développer des autres modes de transport (ex : ferroviaire) ;
 - ✓ Organiser au troisième trimestre 2020, une réunion des Ministres en vue d'une évaluation de l'état de mise en œuvre du Règlement 14.

Il semble évident que la pandémie du Corona Virus aura un impact sur la mise en œuvre effective de ces décisions.

7.2.2 Décision n° 15/2005/CM/UEMOA adopté le 16 décembre 2005 à Bamako, portant modalités pratiques d'application d'un Plan Régional de Contrôle routier et Directive n°08/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA

Afin de lutter contre le fléau endémique des contrôles sauvages en route et du racket qui en résulte et de leurs conséquences sur les coûts et les performances des services de transport l'UEMOA a adopté cette décision et cette directive.

Ces textes visent à éliminer les postes de contrôles intempestifs en :

- Limitant les contrôles routiers sur les axes inter-Etats, aux seuls points de départ, aux frontières et aux points d'arrivée des véhicules routiers

- Prévoyant la construction, l'équipement et la mise en service de postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats.

Si l'objectif est clair, en pratique les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. Les Etats ont entrepris des démarches de réduction du nombre de points de contrôles officiels, mais les pratiques illicites demeurent et continuent à peser sur la performance et les coûts de transport. En Côte d'Ivoire, l'instruction interministérielle N°30676/CSG/CAB du 16 Juin 2011 réactivée par l'instruction Présidentielle du 16 Mai 2013 limite à 33 le nombre de postes de contrôles intérieurs répartis sur l'ensemble du territoire.

En pratique le principe du contrôle au départ, en frontière et à destination est loin d'être respecté.

7.2.3 Décision N°39/2008/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant création et gestion des Corridors de l'Union.

Afin d'assurer une meilleure gouvernance et une meilleure efficacité des principaux corridors d'échanges inter Etats, les Membres de l'UEMOA ont adopté la Décision N°39/2008/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant création et gestion des Corridors de l'Union.

La Commission de l'UEMOA a maintes fois encouragé ses Etats Membres à mettre en place les institutions de gestion des corridors tels que prévus par ladite décision.

Toutefois, pour ce qui concerne le corridor Abidjan – Ouagadougou le comité de gestion du corridor répondant aux prescriptions des dispositions et programmes de l'UEMOA n'est pas encore créé.

7.2.4 Règlement N°15/2009/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant régime juridique des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats Membres de l'UEMOA

Afin de dynamiser le commerce et les transports inter Etats, l'UEMOA a entrepris de promouvoir des outils de facilitation des passages frontières notamment au travers de la construction de postes frontaliers de contrôles juxtaposés.

C'est dans cet esprit qu'a été adopté le Règlement N°15/2009/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009. Celui-ci fixe dans un souci d'harmonisation à l'attention des Etats Membres les principes du régime juridique des postes de contrôles juxtaposés aux frontières.

Le Règlement vise en particulier à :

- fixer les règles de fonctionnement à observer dans les postes juxtaposés
- préciser les pouvoirs et les responsabilités des différents intervenants et usagers opérant dans l'enceinte des postes juxtaposés
- définir les zones d'exercice des pouvoirs des différents corps de contrôle, les activités et règlementations applicables dans les postes juxtaposés.

8 LE TRANSPORT ROUTIER IVOIRIEN DANS LE CONTEXTE DE LA COOPERATION BILATERALE

8.1 Les accords bilatéraux de transport

La Côte d'Ivoire a signé divers accords bilatéraux de transport routier, dont en particulier :

- Le Protocole d'Accord concernant les Transports Routiers avec la République du Mali le 29 Novembre 1974
- L'Accord Bilatéral de transport avec le Niger le 18 Février 1975
- Le Protocole d'Accord de Coopération en Matière de Transports Routiers avec le Burkina Faso le 27 Juillet 1999.

La caractéristique des Accords Bilatéraux signés avec les pays enclavés est d'organiser les transports routiers de marchandises sur la base d'un système de quota qui vise à préserver la maîtrise de l'organisation et de la réalisation des transports de marchandises qui leurs sont destinées en transit par les ports des pays côtier ainsi que l'organisation et la réalisation des transports inter-Etats de personnes.

Pour le transport de marchandises, ces accords fixent donc une clé de répartition du fret qui tient compte de la situation d'enclavement des pays en question. Ainsi, au départ des ports de Côte d'Ivoire, les transporteurs des pays enclavés se voient réservé les 2/3 des tonnages tandis que les transporteurs ivoiriens ont la possibilité d'en exécuter que le 1/3.

Pour les flux bilatéraux de marchandises, les accords prévoient une répartition 50/50 des tonnages entre transporteurs ivoiriens et transporteurs des pays enclavés.

Enfin certains pays enclavés réservent de fait aux transporteurs de leurs pays le monopole du transport des marchandises dites « stratégiques » comme le coton ou les hydrocarbures, si bien que les transporteurs ivoiriens sont exclus de ces marchés.

En pratique, le système des quotas, bien que les pays enclavés y soient très attachés, ne fonctionnent pas et ont même de graves effets pervers sur les coûts et la performance des transports inter Etats.

Pour le transport de personnes, les accords bilatéraux prévoient un mécanisme d'agrément des deux pays signataires sur les lignes opérées et les acteurs impliqués. Toutefois, il est fait état que les accords bilatéraux se concentrent essentiellement sur le transport de marchandises.

8.2 Le cas particulier de la coopération bilatérale avec le Burkina Faso

La Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ont une longue expérience de coopération bilatérale multisectorielle.

La coopération bilatérale générale, et en particulier sur le plan économique, est organisée sur la base du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) signé à Ouagadougou le 29 Juillet 2008 et ratifié en Côte d'Ivoire par décret du Président de la république le 10 Septembre 2009.

Par ailleurs, les relations bilatérales en matière de transport sont régies par divers accords.

8.2.1 Les Accords Bilatéraux existant entre les deux pays dans le domaine des transports

Le cadre juridique de coopération dans le domaine des transports routiers entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso est constitué par divers accords et protocoles et en particulier :

- L'Accord de coopération entre le Burkina Faso et la République de Côte du 14 octobre 1989 en matière de transport maritime et de transit ;
- Le Protocole d'Accord de Coopération en Matière de Transports Routiers du 27 juillet 1999 entre le Burkina Faso et la République de Côte-d'Ivoire qui institue un Comité Technique ivoiro-burkinabè Paritaire de le suivi ;
- Accord de siège entre le Gouvernement du Burkina Faso et le Gouvernement de Côte-d'Ivoire au profit de la Représentation du Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) en Côte-d'Ivoire signé le 18 novembre 2011 ;
- Protocole d'Accord entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso pour le cautionnement des acquits-à-caution en matière de transit routier inter-Etats (TRIE) signé le 05 février 2014 à Ouagadougou.

8.2.2 Le Traité d'Amitié et de Coopération (TAC)

8.2.2.1 Le contenu du TAC

Le Traité d'Amitié et de Coopération signé à Ouagadougou le 29 Juillet 2008 contient diverses dispositions relatives à la gestion et au suivi de la mise en œuvre des objectifs poursuivis par l'accord.

Ainsi sont établis par le TAC outre les Conférences au sommet des deux chefs d'Etat (art 8 à 12) :

- Les rencontres ministérielles sectorielles (art 13 à 16).
- Les rencontres des institutions des deux pays sous l'égide des Ministères des Affaires Etrangères et des Ministères de l'Intégration au travers d'un organe commun aux deux pays (art 17 à 19).
- Les Comités Nationaux de suivi (art 20 et 21)

Le TAC prévoit des protocoles d'accord de mise en œuvre de ses objectifs prioritaires (art 22)

Le TAC prévoit la soumission de projet commun de développement notamment dans le domaine des infrastructures et des transports (art 23).

Le Traité lui-même peut être révisé d'un commun accord entre les parties.

8.2.2.2 Le TAC et les transports dans le contexte de l'Appui Budgétaire Régional

Dans le cadre du TAC, des axes prioritaires ont été retenus et des concertations sont régulièrement menées entre les deux parties dans le domaine des transports.

Une attention particulière est dédiée à la libre circulation des biens et des personnes et à la fluidité du trafic, à l'industrie des transports et à son organisation, à l'harmonisation des normes techniques et administratives, aux besoins de réforme du cadre institutionnel de gestion des liaisons inter-Etats, à la libéralisation du marché fret et au renforcement de la lutte contre les pratiques anormales.

Dans le cadre de l'Appui Budgétaire Régional il est prévu de mettre en place un Comité Technique Conjoint qui aura pour mandat de réviser l'Accord Bilatéral sur le Transport Routier.

L'objectif qui sera poursuivi dans le processus de révision de l'Accord bilatéral de Transport sera en particulier d'améliorer l'efficience des opérations de transport routier de marchandises grâce à de meilleures relations contractuelles entre les transporteurs et les chargeurs, l'élimination autant que possible des intermédiaires pour tendre vers une amélioration de l'offre de transport, une réduction des coûts logistiques globaux et une meilleure utilisation des flottes.

Pour atteindre cet objectif, les discussions devront porter sur l'adoption de dispositions sur la facilitation du commerce et des transports, la répartition du fret et l'ouverture des marchés de transport.

Par ailleurs, dans le domaine de la facilitation et de l'amélioration de la compétitivité du corridor Abidjan – Ouagadougou il est prévu que soit établi un cadre permanent conjoint des douanes, autres Agences de gestion des frontières et opérateurs logistiques pour préparer et gérer le processus d'interconnexion.

Cette structure conjointe devra préparer les bases d'un accord qui, à partir d'une liste des sujets techniques à régler, devra traiter de l'harmonisation des documents et des procédures et d'un plan précis de mise en œuvre des actions.

Déjà dans ce cadre un Protocole d'Accord sur l'interconnexion des Systèmes Informatiques des Administrations douanières Ivoiriennes et Burkinabé a été signé le jeudi 19 mars 2015, à Abidjan, par les Directeurs Généraux des Douanes des deux pays afin d'améliorer les conditions de passage à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, ce qui aura pour conséquence de réduire les délais de franchissement des postes frontières.

8.2.2.3 Les avancées constatées en 2019 en matière de transport routier

Lors de la 8ème Conférence au Sommet des Chefs d'État du Traité d'Amitié et de Coopération entre la République de Côte d'Ivoire et le Burkina Faso qui s'est tenue à Ouagadougou, du 27 au 31 juillet 2019, plusieurs questions d'intérêt pour le transport routier bilatéral ont été traitées :

- Dans le cadre de la poursuite des efforts de fluidification du corridor Abidjan-Ouagadougou, les Parties ont finalisé les termes de référence pour l'organisation d'une mission conjointe de supervision du corridor Abidjan-Ouagadougou pour identifier les entraves à la libre circulation des personnes et des biens.
- Les Parties ont convenu de travailler à la finalisation du projet de Protocole d'Accord relatif à l'échange et à la validité des Permis de conduire nationaux.
- Le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) et l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) se sont accordés sur les modalités pratiques en vue de l'émission et la mise en circulation d'un document unique par cargaison sur le corridor ivoirien. Les marchandises au départ de la Côte d'Ivoire à destination du Burkina Faso seront couvertes par le Document Unique de Transport (DUT) et les marchandises au départ du Burkina Faso à destination de la Côte d'Ivoire seront couvertes par le Bordereau de Suivi du Trafic Routier (BSTR). Ces deux documents feront l'objet de contrôle par les forces de l'ordre et seront reconnus sur les territoires burkinabè et ivoirien. Les Parties procéderont à l'interfaçage de leurs systèmes informatiques pour le partage des données et l'émission du DUT à partir du Système de Gestion des Transports (SYGESTRAN) du CBC.
- Les Parties se sont accordées sur la réalisation et la gestion commune de plateformes logistiques notamment la construction de parkings modernes au profit des transporteurs routiers.
- Les Parties se sont accordées sur la mise en place d'un cadre de concertation au niveau ministériel pour examiner les questions liées à la tendance baissière du trafic burkinabè au Port d'Abidjan.

D'une façon plus globale, les Parties ont convenu de la nécessité de procéder à l'évaluation de l'état de mise en œuvre de l'ensemble des Accords conclus dans le cadre des prochains TAC.

8.3 La faible part du pavillon ivoirien dans les transports inter Etats

8.3.1 Le cadre général de la problématique des transports routiers inter-Etats

Des études et analyses réalisées dans le domaine des transports routiers de marchandises inter-Etats et du système de quotas mis en place avec les pays de l'hinterland (2/3 pour les transporteurs de l'hinterland -1/3 pour les transporteurs ivoiriens pour les trafics passant en transit par les ports ivoiriens et 50/50 pour les transports bilatéraux de

produits locaux) ont mis en évidence une situation ambiguë qui se caractérise par le fait que :

- Les Etats enclavés considèrent le système de quotas comme indispensable à la protection de leurs intérêts commerciaux stratégiques,
- La discipline des chargeurs n'est pas exemplaire en matière d'annonce des frets à transporter depuis les ports de débarquement,
- Les marchandises qui sont acheminées par voie ferrée sur le corridor Abidjan - Ouagadougou ne sont pas concernés par les quotas, même si une partie du transport initial ou final est effectué par la route, en particulier jusqu'à destination finale au Niger par exemple,
- Les marchandises dites stratégiques (coton par exemple pour certains Etats et les hydrocarbures) sont réservées aux seuls transporteurs des pays enclavés de destination et échappent aux quotas,
- Les quotas de répartition 50/50 inscrits dans les accords bilatéraux applicables aux transports de produits locaux (pas en transit depuis les ports) ne sont ni gérés, ni contrôlés, ni même quantifiés
- Les transporteurs ivoiriens n'ont souvent pas le droit de recharger dans les pays enclavés pour un voyage de retour.

De cette situation découle une difficulté évidente d'évaluation précise des volumes et des transports réalisés et de la part respective effective des différents pavillons puisque les statistiques reposent sur des données partielles.

8.3.2 Les principaux flux

Sur la base de données statistiques transmises par les douanes ivoiriennes, l'analyse des flux de trafics routiers de marchandises à l'Export et à l'Import entre la Côte d'Ivoire et ses voisins de l'UEMOA ou de la CEDAO présentée dans le tableau ci-dessous montre qu'aussi bien à l'Export qu'à l'Import, les principaux échanges se font :

- **En zone UEMOA**, avec le Burkina Faso et le Mali, représentant à l'import respectivement presque 500 000 tonnes et 275 000 tonnes en Mali. Les trafics import et export avec le Niger ne représentent que respectivement 78 000 et 130 000 tonnes sachant que les ports d'entrée principaux sont Lomé au Togo et surtout Cotonou au Bénin. Les trafics avec le Sénégal, le Bénin et le Togo sont très faibles, tandis que les relations avec la Guinée Bissau sont anecdotiques
- **En zone CEDEAO hors UEMOA**, avec le Ghana et le Libéria qui représentent respectivement à l'import presque 183 000 tonnes et 107 000 tonnes en 2019. Pour l'export, ces deux pays représentent respectivement presque 108 000 et 29 000 tonnes pour cette même année. Les relations avec la Gambie, la Guinée, et la Sierra Leone sont dérisoires et celles avec le Nigéria ne représentent que 60 000 tonnes à l'export pour 6 000 tonnes à l'import.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LA ROUTE EN TONNES						
PAYS ORIGINE (IMPORT) OU OU DESTINATION (EXPORT)	Année 2019 (Janvier à Décembre)			Année 2020 (Janvier à Mai)		
	IMPORT	EXPORT	TOTAL	IMPORT	EXPORT	TOTAL
Zone UEMOA	874 912	3 880 750	4 755 662	258 649	1 338 560	1 597 209
Benin	2 704	15 330	18 035	760	-	760
Burkina Faso	499 156	1 973 185	2 472 341	138 129	486 718	624 848
Guinée-Bissau	-	151	151	-	109	109
Mali	274 536	1 705 470	1 980 006	85 672	759 195	844 867
Niger	78 376	130 145	208 521	30 493	56 568	87 061
Senegal	4 733	26 094	30 827	2 712	24 798	27 510
Togo	15 407	30 375	45 782	883	11 171	12 055
Zone CEDEAO hors UEMOA	296 819	225 634	522 454	165 501	77 437	242 939
Gambie	-	142	142		255	255
Ghana	182 736	107 874	290 610	110 183	50 566	160 749
Guinée	1 129	29 769	30 898	1 506	15 730	17 236
Liberia	106 598	28 615	135 213	53 745	9 781	177 985
Nigeria	6 296	59 051	65 347	6	1 163	1 169
Sierra Leone	60	184	244	60	198	258
TOTAL CEDEAO	1 171 732	4 106 385	5 278 116	424 150	1 415 997	1 840 147

Sources : statistiques transmises par les douanes ivoiriennes

8.3.3 La répartition des trafics par type de transport et pays d'établissement des transporteurs

La répartition des trafics par pavillon pour l'année 2019 est présentée au tableau ci-dessous.

REPARTITION PAR PAVILLON DES TRAFICS ROUTIERS IMPORT ET EXPORT ENTRE LA CI ET LES PAYS VOISINS DE LA CEDEAO								
PAVILLON	EXPORTATIONS (SORTIE CI)				IMPORTATIONS (ENTRE CI)			
	MARCHANDISES		VEHICULES		MARCHANDISES		VEHICULES	
	Tonnes	%	Nombre	%	Tonnes	%	Nombre	%
Burkina Faso	80 767	4%	3 016	18%	88 765	18%	3 493	55%
Côte d'Ivoire	40 119	2%	1 642	10%	18 893	4%	916	14%
Privé	1 852 298	94%	12 048	72%	391 476	78%	1 998	31%
TOTAL	1 973 184	100%	16 706	100%	499 134	100%	6 407	100%
Mali	396 021	23%	12 133	36%	52 300	19%	3 660	83%
Côte d'Ivoire	80 609	5%	2 796	8%	6 416	2%	376	8%
Privé	1 228 691	72%	18 460	55%	215 820	79%	400	9%
TOTAL	1 705 321	100%	33 389	100%	274 536	100%	4 436	100%
Ghana	4 742	4%	206	4%	139 869	77%	3 346	64%
Côte d'Ivoire	6 617	6%	326	7%	30 709	17%	1 591	30%
Privé	95 756	89%	4 220	89%	12 158	7%	312	6%
TOTAL	107 115	100%	4 752	100%	182 736	100%	5 249	100%
Libéria	2 413	8%	218	9%	25	0,0%	3	3%
Côte d'Ivoire	2 080	7%	199	8%	185	0,2%	15	16,9%
Privé	24 119	84%	2 090	83%	106 389	100%	71	80%
TOTAL	28 612	100%	2 507	100%	106 598	100%	89	100%

Sources : statistiques transmises par les douanes ivoiriennes

Il convient de noter que les petites variations de tonnage qui peuvent apparaître entre les deux tableaux sont dues aux arrondis automatiques résultant des divers calculs de corrélation.

Il convient également de noter que le nombre de véhicules indiqué, ne correspond pas au nombre de voyage, mais au nombre de véhicules qui ont opéré sur la relation, indépendamment du nombre de rotations qu'ils ont pu réaliser. Il ne peut donc être tiré de ce fait aucune conclusion quant à la surcharge par exemple.

Ce tableau permet toutefois de tirer deux grands enseignements quant à la situation du transport inter-Etats au départ ou à destination de Côte d'Ivoire :

- Le transport inter-Etats est dominé de façon écrasante par le transport privé ou pour compte propre que ce soit en tonnage ou en termes de nombre de voyages,
- La part restante du transport pour compte d'autrui échappe aux transporteurs ivoiriens au profit des transporteurs professionnels des pays voisins de l'hinterland, et même des pays côtiers.

8.3.3.1 Le trafic inter-Etats : une écrasante domination du transport pour compte propre

8.3.3.1.1 Le trafic export (sortie par la route de Côte d'Ivoire)

De façon générale le tableau parle de lui-même, **à l'Export**, la part du transport privé ou pour compte propre en tonnage est de 94 % sur les relations avec le Burkina Faso qui est la plus grosse destination au départ de Côte d'Ivoire et de 72% sur les relations avec le Mali qui est en deuxième position.

En nombre de véhicules, la disproportion est moins importante mais le transport privé représente malgré tout 72% des véhicules pour l'export vers le Burkina Faso et 55 % des véhicules vers le Mali.

Pour estimer le nombre de rotations opérées en 2019 par les transporteurs privés du Burkina en trafic export, en prenant 40 tonnes de charge par véhicule, le nombre de voyages est de 46 307, ce qui donne 3.85 rotations par année en moyenne. Le même calcul pour le Mali donne à l'export conduit à retenir 30 717 voyages soit 1.66 rotation par année.

Les proportions avec le Ghana et le Libéria sont respectivement de 89 et 84 % en tonnage et de 89 et 83 % en nombre de véhicules. Cependant, le nombre de rotations observées pour le Ghana est de 0.57, et pour le Libéria de 0.29, ce qui signifie qu'il y a un grand nombre d'acteurs transportant peu souvent de faibles charges en moyenne.

8.3.3.1.2 Le trafic import (entrée par la route en Côte d'Ivoire)

Pour ce qui concerne **l'import**, la tendance est identique, la part du transport privé avec le Burkina Faso est de 78 % en tonnage et de seulement 31 % en nombre de véhicules, tandis qu'avec le Mali on observe en tonnage une part de 79 % en tonnage et seulement 9 % en nombre de véhicules.

Une tentative d'estimation du nombre de rotations réalisées à l'import par des transporteurs du Burkina Faso, conduit à considérer, pour une charge de 40 tonnes, qu'il y a environ 9 787 voyages réalisés par 1 998 véhicules soit un nombre moyen de presque 5 rotations par an.

Sur la même base pour le Mali, il est constaté qu'un petit nombre de véhicules de transport privé malien (400) parvient à transporter 215 820 tonnes en 2019, si bien que si la charge moyenne est estimée à 40 tonnes, le nombre de voyage est de l'ordre de 5 395, lesquels sont réalisés par seulement 400 véhicules, ce qui signifie que chaque véhicule réalise 13.5 rotations par années, ce qui est bien supérieur au nombre de rotations observées pour du transport public sur la même destination.

L'estimation pour le Ghana donne 2 393 voyages et un nombre moyen de rotation de l'ordre de 0.56 voyage par an et pour le Libéria 602 voyages pour 0.28 rotation, ce qui ici également démontre également un nombre conséquent d'acteurs transportant peu souvent de faibles charges en moyenne.

8.3.3.1.3 Un déséquilibre notoire des flux

L'estimation du nombre de rotations démontre que les transporteurs privés Burkinabé réalisent (pour 40 tonnes de charge en référence) 46 307 voyages avec 3.85 rotations en moyenne par véhicule de Côte d'Ivoire vers le Burkina, mais ne réalisent que 9 787 voyages avec un nombre moyen de 5 rotations par an du Burkina vers la Côte d'Ivoire. La disproportion en nombre de voyage dans chaque sens démontre que seulement 1 voyage sur 5 est effectué en charge à l'aller comme au retour, ce qui signifie que 4 voyages sur 5 ne sont en charge que sur un seul tronçon.

La même analyse pour le Mali donne 30 717 voyages soit 1.66 rotation par année de Côte d'Ivoire vers le Mali et 5 395 voyages du Mali vers la Côte d'Ivoire soit 13.5 rotations par années par véhicule, ce qui donne une proportion de voyage en charge à peine supérieure que pour le Burkina.

La comparaison avec le Ghana et le Libéria est relativement superposable.

Il en ressort que les transporteurs privés sont confrontés à un déséquilibre sérieux des flux.

8.3.3.2 La part du pavillon ivoirien en trafic inter-Etats est devenue insignifiante

8.3.3.2.1 Des chiffres explicites

Les transporteurs publics ivoiriens ne réalisent que 2 % du trafic de CI vers le Burkina et 4 % du trafic en sens inverse en tonnage avec une proportion d'au moins 1 voyage sur 2 qui est réalisé en charge sur les deux tronçons, ce qui signifie que pour 1 rotation sur 2, un des tronçons se fait à vide. Avec le Mali la proportion du pavillon ivoirien est de 5 % vers le Mali et de 2 % en sens inverse.

Une tentative d'estimation du nombre de rotations moyennes par destination conduit à la situation suivante (pour une charge marchande de 40 tonnes) :

- Vers le Burkina, les transporteurs publics ivoiriens réalisent 1 003 voyages en 2019, réalisés avec 1 642 véhicules, soit un nombre moyen de 0.6 rotation l'an, tandis que du Burkina vers la CI ils réalisent 472 voyages pour 0.51 rotation en moyenne,
- Vers le Mali, les transporteurs publics ivoiriens réalisent 2 015 voyages avec 2 796 véhicules soit 0.72 rotation par an, et du Mali vers la CI, ils ne réalisent que 160 voyages par an, à l'aide de 376 véhicules, soit 0.42 rotation,
- Vers le Ghana, les transporteurs ivoiriens réalisent 165 voyages à l'aide de 326 véhicules soit 0.50 rotation par an, et du Ghana vers la CI, ils réalisent 768 voyages avec 1 591 véhicules, soit 0.48 rotations l'an,
- Vers le Libéria, les transporteurs ivoiriens réalisent 52 voyages avec 199 véhicules, soit 0.26 rotations et en sens inverse, 4.62 voyages avec 15 véhicules, soit 0.30 rotation.

Ces chiffres démontrent à l'évidence l'absence des opérateurs ivoiriens sur les corridors inter-Etats. Bien sur l'hypothèse des 40 tonnes de charge est arbitraire, mais face à l'absence de donnée en nombre de voyages, elle permet de constater qu'en réalité, que ce soit vers le Burkina et le Mali ou vers le Ghana et le Libéria, il y a peu d'acteurs ivoiriens impliqués pour un faible nombre de voyages et des tonnages très réduits.

Il est enfin permis de constater que le fameux quota du tiers, soi-disant réservé aux transporteurs ivoiriens selon les différents accords bilatéraux, n'est jamais atteint.

8.3.3.2.2 Les causes de cette situation

Mais la désertion observée des transporteurs ivoiriens sur les axes observés ne s'explique pas seulement par les difficultés observées en termes de temps d'attente, par l'impossibilité de recharger dans les pays de l'hinterland ou par le déséquilibre des trafics. Les transporteurs ivoiriens font valoir trois causes essentielles à leur abandon de ces trafics :

- Des accords bilatéraux de transport défavorables, et au surplus souvent non appliqués et détournés,
- La concurrence, qu'ils considèrent déloyale, du transport pour compte propre privilégié par les importateurs et commerçants des pays enclavés,
- Des prix de transport si dérisoires, que face aux conditions d'exploitation défavorables observées, opérer sur ces trafics est une garantie de travail à perte.

Ces causes mentionnées sont à mettre en corrélation avec des éléments de fait. En effet, en 2016 et 2017, une observation des flux sur le corridor Abidjan – Ouagadougou mettait en évidence, qu'outre les trafics frigorifiques ou de conteneurs, le temps écoulé entre la prise en charge des marchandises au port d'Abidjan et la livraison effective au destinataire à Ouagadougou était de l'ordre de 25 jours pour une distance de 1 250 kilomètres.

Si on ajoute à ce temps, le temps d'attente d'un fret au départ d'Abidjan, et les 2 ou 3 jours de temps de retour, à vide faute de pouvoir charger à Ouaga, un transporteur ivoirien réalise moins d'une rotation par mois, soit 10 rotations maximum en une année, le tout pour une recette unitaire de l'ordre de 1 300 000 à 1 600 000 F CFA. Inutile de démontrer plus avant l'absence totale de rentabilité au regard des conditions d'exploitation observées.

Depuis, des efforts ont été réalisés notamment pour améliorer l'efficacité des procédures douanières, cependant les conditions demeurent très défavorables pour le pavillon ivoirien, la pandémie de la Covid 19 n'a pu qu'aggraver cette situation déjà défavorable.

9 LE CADRE STRATEGIQUE DE LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT ET DE SA MISE EN ŒUVRE EN RELATION AVEC LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS

9.1 Le cadre stratégique ancien

9.1.1 La Déclaration de Politique dans le Secteur des Transports (1998)

Face aux difficultés économiques rencontrées dès 1980 malgré plusieurs tentatives de redressement infructueuses, une nouvelle stratégie de développement est élaborée dans le milieu des années 1990,

Cette stratégie de développement met l'accent sur le rôle clé du secteur des transports qui « sous-tend toutes les activités économiques et sociales » que ce soit dans le domaine de l'industrie, de l'agriculture ou celui du tourisme.

De cette stratégie adoptée en 1995, a découlé la Déclaration de Politique dans le Secteur des Transports adoptée en Mai 1998.

La déclaration de Politique définit quelques objectifs et orientations en matière de Politique générale des transports parmi lesquelles figurent l'accélération des réformes et l'amélioration du fonctionnement de la chaîne logistique des transports. L'approche couvre tous les modes de transports et la multi modalité.

Elle prévoit un Programme d'ajustement sectoriel des transports essentiellement axé sur les aspects d'infrastructures et de leur mode de gestion.

Dans le domaine du sous-secteur des transports routiers, elle prévoit plusieurs actions :

- L'élimination des barrages en route,
- La libéralisation des importations de véhicules d'occasion,
- La révision des mécanismes d'attribution des titres de transport,
- La révision des conditions d'accès à la profession,
- La mise en construction de postes frontaliers juxtaposés.

Dans le domaine de la Sécurité Routière, elle vise à :

- Améliorer les conditions du contrôle technique des véhicules,
- Renforcer la formation des conducteurs, créer des centres de formations pour les conducteurs professionnels, et une profonde restructuration de l'Office de Sécurité Routière (OSER).

Dans le domaine de la professionnalisation des transporteurs, la déclaration évoque le point suivant :

- Le renforcement de la formation à la gestion des dirigeants et gestionnaires d'entreprises.

Dans le domaine de la modernisation de l'Administration du secteur, la déclaration indique vouloir :

- Revoir le cadre juridique et réglementaire du secteur,
- Etablir dans le secteur les conditions d'une liberté de concurrence commerciale,
- Obtenir la production de statistiques sectorielles stables,
- Recentrer les activités de la Direction des Transports Terrestres (DTT).

Ce cadre politique ne se traduira que très faiblement en action concrète, si bien que bon nombre de ces axes demeurent d'actualité.

9.1.2 Plan d'Actions de Développement des Transports (PADT) du Ministère des Transports de Janvier 2007

La mission du PADT est de formaliser la vision du Ministère de l'époque qui souhaitait à l'horizon 2020 la réalisation d'un « Système des transports au service du développement de la Côte d'Ivoire ».

Cette vision qui concerne tous les modes de transport, s'articulait autour de deux grands axes :

- L'instauration d'un système des transports constitué par un ensemble de services interconnectés de transport pour assurer la circulation fluide de l'information et la mobilité des personnes et des biens. Ce système a pour objet d'assurer le développement des différents modes de transports individuels et collectifs en tenant compte de leurs incidences sur l'aménagement du territoire, la sécurité de la circulation, la protection de l'environnement, le développement régional et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- Servir le développement de la Côte d'Ivoire par la réalisation d'actions au service des intérêts de la Côte d'Ivoire satisfaisant les besoins de mobilité des populations (libre circulation au meilleur prix) pour contribuer à l'accroissement et à la redistribution de la richesse nationale.

La mise en œuvre de ces grands axes passe par :

- La satisfaction, dans des conditions optimales, des besoins des usagers et la facilitation de la circulation des personnes et des biens,
- Le développement du transit international,
- L'accès aux régions, l'expansion des échanges nationaux et internationaux par la mise en place et l'entretien des infrastructures, l'application de la réglementation et le fonctionnement des services permettant l'utilisation des différents modes de transports dans les conditions économiques et sociales les plus performantes.

Dès lors l'Objectif Global de Promotion des services de transport est décliné en 8 Objectifs Spécifiques :

- Améliorer le cadre institutionnel, juridique et organisationnel du secteur des transports,
- Organiser les activités de transport,
- Veiller à l'exploitation optimale et efficiente du service de transport,

- Créer un environnement incitatif pour l'investissement dans le secteur des transports,
- Promouvoir une offre de service de transport, suffisante et de qualité,
- Favoriser le développement des services de transport,
- Assurer la multisectorialité du secteur des transports,
- Améliorer l'accessibilité des couches socioprofessionnelles aux services de transport

Chacun des objectifs spécifiques est à son tour éclaté en plusieurs éléments de stratégie qui sont à leur tour détaillé sous forme :

- D'actions et mesures générales touchant à l'organisation et à la gestion d'ensemble de l'Administration des Transports,
- D'actions et mesures spécifiques à chacun des sous-secteurs du Transport notamment les transports routiers, les transports ferroviaires, les transports maritimes et lagunaires et les transports aériens.

Un accent particulier est mis sur les réformes institutionnelles, législatives et réglementaires, les projets à réaliser ainsi que les restructurations nécessaires.

Pour ce qui concerne les mesures et actions générales détaillés dans la Matrice, on retiendra en particulier :

- Amélioration du cadre organique du Ministère des Transports en adaptant les attributions des administrations impliquées et en créant une Direction Générale des Etudes, de la prospective et des Projets dont la mission sera d'étudier et proposer un plan de développement des Transports sur 25 ans en même temps qu'il regroupera l'ensemble des activités de collecte de données, d'analyse des statistiques, d'études et de suivi de mise en œuvre des projets,
- Amélioration du cadre organique du Ministère des Transports,
- Redéploiement de l'Administration des Transports,
- Création d'un site WEB.

Pour ce qui concerne le Sous-secteur des transports routiers, les mesures spécifiques s'orientent essentiellement autour des actions suivantes :

- Faciliter les Transports par la mise en place d'un Comité National de Facilitation des Transports tel que recommandé par l'UEMOA et par la construction de gares routières en particulier à Abidjan, sur les corridors Nord, Est et Sud,
- Contribuer à la sécurité routière et à la sécurité des transports par la Modernisation du système des Examens de permis de conduire et par l'Adoption d'une réglementation du transport des produits classés dangereux (gaziers, pétroliers, acides, ...) sur la base des normes internationales (ADR),
- Contribuer à l'amélioration de l'environnement par l'adoption d'une Réglementation de l'usage du gaz liquéfié comme carburant (GPLC) et d'une Réglementation des émissions de gaz des véhicules automobiles,
- Favoriser l'installation d'unité de Montage/Assemblage et Fabrication des autobus et autocars en Côte d'Ivoire,

- Faire des Auxiliaires de transport un corps de professionnels qui seront les intermédiaires qualifiés sélectionnés selon des critères de compétences techniques et financières, de moralité et d'honorabilité,
- Créer un Fonds de Développement des Transports Routiers au service de la modernisation du secteur par un financement de la formation et de la professionnalisation des acteurs du secteur ainsi qu'en servant de garantie pour le financement des initiatives privées ou publiques,
- Redynamiser la tutelle des Transports Routiers en permettant à la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTC) de valoriser son image par le renforcement du partenariat avec les opérateurs du secteur, le développement d'activités et de séminaires de renforcement des relations existantes entre chargeurs et transporteurs et la réactivation du projet de décoration des acteurs des transports.

Un atelier de validation tenu en Janvier 2007 confirma ces orientations en insistant pour le domaine institutionnel sur :

- La nécessité d'une actualisation chaque année du Plan d'Actions de Développement des Transports (PADT), en vue d'en assurer sa mise en œuvre à court, moyen et long terme,
- La nécessité d'une implication et d'une appropriation par les acteurs,
- Le besoin de bonne coordination des activités menées par les différentes structures en vue d'une plus grande performance,
- La rédaction d'un Rapport annuel d'exécution du programme d'activités, en vue de dresser le bilan d'exécution du programme d'activités et la mise en œuvre d'un mécanisme de suivi et de gestion des réalisations.

En matière de politique des transports, l'atelier conclut à la nécessité pour le Ministre des Transports de formuler des stratégies à court, moyen et long terme permettant d'assurer en particulier :

- Le renforcement de la coopération en matière de transport au plan national, sous régional, régional et international,
- Le renforcement et l'adaptation des textes organiques et réglementaires régissant les activités du Ministère,
- Le développement des facilités logistiques, portuaires et de transit pour les pays sans littoral maritime et de la facilitation de système de transport intégré,
- La maîtrise et la gestion des contrats commerciaux (achat /vente, transport, assurance et paiement et la mise en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport,
- Le renforcement des capacités humaines, institutionnelles et réglementaires des divers intervenants du secteur des transports et la modernisation des transports routier, ferroviaire, maritime, Fulvio-lagunaire et aérien des personnes et des biens,
- La prise en compte systématique des questions du Genre dans la formulation des politiques de transport,
- La maîtrise des questions liées à la sécurité et à la sûreté des transports.

Quelques éléments ont fait l'objet d'une mise en œuvre, parfois très partielle, d'autre ont servi de base à certaines réformes plus récentes mais ont été détourné de leur objectif initial.

9.1.3 Le Programme Présidentiel de Gouvernement (PPG)

Le Président de la République, Son Excellence Alassane Ouattara a décliné son Programme Présidentiel de Gouvernement sous quelques grands thèmes stratégiques pour créer les conditions de la stabilité et du développement économique et social de la Côte d'Ivoire dans le but d'une amélioration rapide des conditions de vie des populations ivoiriennes tant urbaines que rurales.

Parmi ces grands thèmes stratégiques, c'est notamment dans le domaine économique et celui du développement durable que se retrouvent des orientations importantes en matière de Politique des Transports qui pourront être un socle solide pour appuyer l'élaboration d'une Stratégie Sectorielle.

En matière économique on notera en particulier parmi les grands axes de la politique à court terme pouvant avoir un impact sur la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises (SSTRM) les objectifs :

- De favoriser une concurrence saine et loyale entre les opérateurs économiques,
- D'appuyer les restructurations nécessaires tant au niveau des administrations qu'au niveau du secteur privé.

Sur le plan des axes de la Politique à moyen terme, on relèvera en particulier l'objectif de poursuivre l'action sur les coûts des facteurs qui impliquera la mise en œuvre de plusieurs mesures dont dans le domaine des transports :

- La réduction des coûts de transport, en « nettoyant les routes des contrôles intempestifs », en améliorant le réseau routier et en aidant les transporteurs à s'équiper en véhicules performants de grande capacité,
- La réduction des coûts administratifs par l'accès des contribuables aux formulaires par internet. (ce dernier aspect touchant potentiellement l'obtention des inscriptions et autorisations de transport).

Sur le plan du fonctionnement du secteur du commerce en général dans le but de réduire le coût de la vie, on relèvera en particulier :

- L'appui à la professionnalisation des opérateurs et des créateurs d'entreprises.

Sur le plan du développement des filières, de grandes ambitions sont affichées, lesquelles impliqueront nécessairement pour être réalisées, une modernisation profonde du secteur des transports routiers sans lequel aucun développement économique et social n'est possible.

En Matière de Développement Durable et dans le domaine particulier des transports, on relèvera :

- L'accent particulier et insistant qui est mis à la modernisation, à l'extension et à l'entretien du réseau routier ivoirien qui est déclaré « en train de mourir »,

- La réalisation de diverses infrastructures prioritaires (ponts à Abidjan, liaison autoroutière vers le Burkina Faso, la contribution ivoirienne à l'interconnexion des chemins de fer Ouest Africains, la modernisation des ports et des aéroports).

On notera aussi :

- L'encouragement au renouvellement des véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises en accordant des facilités fiscales et en mettant en place des lignes de crédits appropriées,
- L'encouragement avec l'appui du secteur privé à la construction de gares routières modernes à travers la ville d'Abidjan et les grandes villes de l'intérieur.

9.1.4 La Feuille de Route du Ministre des Transports de Juin 2011

Dans la droite ligne du PPG, dès sa nomination au poste de Ministre des Transports Monsieur Gaoussou Toure a rédigé et fait valider par l'ensemble des acteurs du transport le 16 Juin 2011 une feuille de route destinée à paver le chemin de la modernisation des systèmes de transport.

Cette feuille de route, qui touchait à l'ensemble des modes de transports, a permis d'initier un certain nombre d'actions dans le domaine du transport routier et en particulier visant à :

- La résolution du conflit de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC),
- Le démarrage de l'opération du Renouvellement du Parc Auto qui avec le secteur bancaire a permis de mobiliser à ce jour plus de 50 milliards de FCFA de lignes de crédits,
- La baisse des prix des véhicules d'environ 50% grâce à la réduction des droits de douane de 51 à 12 %, l'annulation de la TVA sur les véhicules neufs et la massification des commandes de véhicules types par catégorie de transports,
- La création d'une représentation unique de la profession au travers du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire (HCPETR-CI),
- Le démarrage de la construction de la nouvelle gare routière, moderne et internationale d'Abidjan, le jeudi 25 juillet 2013,
- La réduction à 33 le nombre de barrages sur toute l'étendue du territoire, la levée de tous les barrages illégaux et la suppression de tous les faux frais,
- La finalisation du poste de contrôle juxtaposé de Laleraba à la frontière du Burkina Faso,
- La finalisation du dossier du corridor Abidjan-Lagos.

9.2 Nouvelle Stratégie de Développement : Le Plan National de Développement (PND) 2012-2015

9.2.1 Les principes

C'est sur la base de la Nouvelle Stratégie de Développement afin de permettre sa mise en œuvre et le suivi de son application que la Côte d'Ivoire a élaboré un Plan National de Développement (PND) pour la période 2012-2015.

Le PND est un document de stratégie qui a pour vocation de fixer le cadre stratégique qui permettra de poser les bases d'une Côte d'Ivoire émergente à l'horizon 2020.

Le PND est donc le nouveau cadre de référence des interventions publiques et de dialogue politique qui vise à :

- Consolider les efforts vers l'atteinte du point d'achèvement de l'initiative PPTE (Pays Pauvres Très Endettés),
- Favoriser l'alignement du budget de l'Etat sur les priorités stratégiques,
- Fournir une base de programmation crédible des actions de développement,
- Décliner de manière opérationnelle les résultats attendus des actions de développement,
- Obtenir une plus grande cohérence dans les actions des différents départements ministériels,
- Améliorer l'efficacité et l'efficience des dépenses publiques,
- Servir d'outil de plaidoyer pour la mobilisation des ressources extérieures y compris les investissements privés,
- Fournir un outil de suivi-évaluation des actions de développement.

9.2.2 Le Transport Routier de Marchandises dans la Matrice d'Actions Prioritaires

Parmi les sources verticales et horizontales de croissance prioritaires, plusieurs d'entre elles présentent une pertinence pour le secteur des transports routiers et se répartissent indifféremment parmi les 5 Objectifs Stratégiques.

Cependant, les actions prioritaires identifiées pour le secteur des transports routiers de marchandises sont toutes répertoriées dans la Matrice sous le deuxième objectif stratégique à savoir « la création de richesses nationales est accrue et soutenue et ses fruits sont repartis dans l'équité ».

Dans le cadre de cet objectif stratégique, 3 effets poursuivis sur 4 sont pertinents pour le transport routier de marchandises et sont déclinés en 173 actions prioritaires.

L'Effet N°1 « la gouvernance dans le secteur des infrastructures et des services de transport est améliorée » se décline en 3 catégories d'actions soit 26 mesures au total :

- Le cadre légal et règlementaire est actualisé – 3 actions dont seulement 2 sont de la responsabilité partielle du Ministère des Transport en lien avec le TRM, le reste étant de la responsabilité du MIE
- La fluidité routière est améliorée – 11 actions toute sous la responsabilité du MT ou ses organes sous tutelle dont seulement 3 ont un impact sur le Secteur, le 8 autres concernent des constructions d'infrastructures sous responsabilité du MT
- Amélioration des espaces maritimes, portuaires et lagunaires – 12 actions sans influence sur le TRM

L'Effet N°2 « les Sous-Préfectures et villages sont désenclavés et reliés à un réseau performant de routes interurbaines et internationales bitumées » se décline en 4 catégories d'actions soit 94 mesures en tout :

- Les Institutions du secteur des Infrastructures Economiques sont renforcées – 4 actions toute de la responsabilité du MIE,
- Les Infrastructures Routières sont réhabilitées et fonctionnelles – 28 actions toutes de la responsabilité du MIE et AGEROUTE,
- Les Infrastructures Routières de qualité pour une économie compétitive sont accrues – 50 actions toutes de la responsabilité du MIE et AGEROUTE,
- L'entretien des Infrastructures Routières est assuré – 12 actions toutes de la Responsabilité de l'AGEROUTE et du FER.

L'Effet N°3 ne concerne pas le transport routier (sureté et sécurité aérienne maritime et ferroviaire) – 77 actions en tout dont 7 sont de la responsabilité du MIE mais aucune ne concerne le transport routier de marchandises.

L'Effet N°4 « les populations ont un meilleur accès à des services de transport de qualité » se décline en 6 catégories d'actions soit 93 mesures en tout. Seulement 2 catégories sur les 6 ont une pertinence pour le TRM soit :

- Les capacités opérationnelles des structures en charge des transports sont renforcées – 50 actions de la responsabilité du MT ou de ses organes sous tutelle, mais 2 seulement concernent directement le TRM, 14 sont des actions de renforcement des institutions en lien avec le TRM et 22 sont directement ou indirectement liés à la circulation et à la sécurité routière en général.
- Les chargeurs bénéficient d'une meilleure assistance en matière de transport et de mise sur le marché de leurs produits – 7 actions toutes de la responsabilité de l'OIC dont 4 peuvent avoir un impact sur le TRM.

En résumé, le volet « Secteur des infrastructures et services de transport » de la Matrices d'Actions Prioritaires compte 290 mesures dont 94 sont de la responsabilité exclusive du MIE et ses organes sous tutelle.

Pour les 196 autres mesures qui sont effectivement du ressort et de la responsabilité du Ministère des Transports, et dont 7 sont partagées avec le MIE, 11 mesures/actions ont un impact direct sur le TRM, 14 sont essentiellement institutionnelles et 22 concernent la circulation et la sécurité routière en général et ses aspects institutionnels. On notera également que bon nombre des 196 mesures concernent en fait des constructions d'infrastructures confiées au MT dans les domaines maritimes, aériens et terrestres.

9.2.3 Bilan de mise en œuvre du PND 2012-2015

En Avril 2015, dans le cadre des travaux de préparation du deuxième PND, une revue globale a du PND 2012-2015 a été entreprise pour mieux préparer le deuxième PND qui doit conduire le pays vers l'émergence.

Cette revue globale se déroule en 4 étapes :

- Chaque Ministère prépare un diagnostic intersectoriel de la mise en œuvre du PND,
- Analyses pour mesurer les contributions des autorités locales à la réalisation des actions du PND,
- Discussion et concertation intersectorielle du réalisé pour en tirer des recommandations et des orientations stratégiques en vue de rédiger une note conceptuelle pour le PND 2016-2020,
- Tenue d'un atelier visant à valider l'analyse globale et s'accorder sur les recommandations stratégiques.

C'est dans ce contexte que le Ministère du plan a procédé à une évaluation des réalisations des actions et mesures prioritaires du PND 2012-2015.

Pour ce qui concerne le Ministère des Transports, les statistiques de mise en œuvre de la Matrice d'Actions Prioritaires du PND font apparaître que sur 196 actions ou mesures prévues dans le cadre du Résultat Stratégique N°2 « la création de richesses nationales est accrue et soutenue et ses fruits sont repartis dans l'équité » :

- 15 mesures clés ont été réalisées,
- 72 actions sont en cours de réalisation,
- 76 actions ne sont pas réalisées,
- 33 actions ne font l'objet d'aucune information.

Soit un taux de mise en œuvre de 7,65%.

Il convient toutefois de rappeler que parmi ces 196 mesures, 7 sont en fait partagées avec le MIE et que seulement 11 mesures/actions ont un impact direct sur le TRM, 14 sont essentiellement institutionnelles et 22 concernent la circulation et la sécurité routière en général et ses aspects institutionnels. Le reste concerne soit des questions d'infrastructures sous la responsabilité du MT, soit des questions relatives au transport de passagers, soit des questions touchant aux autres modes (aérien, maritime, ferroviaire et lacustre).

On notera enfin que l'absence de financement explique le faible taux de mise en œuvre.

9.3 Le PND 2016-2020 et bilan de sa mise en œuvre

9.3.1 La structure d'élaboration et de gestion du PND

C'est un arrêté du Premier Ministre N°145/PM du 25 Mars 2015 qui porte création, attribution, organisation et fonctionnement du cadre institutionnel d'élaboration du PND 2016-2020.

Ainsi, le cadre institutionnel comprend :

- **Un Comité interministériel d'Orientation et de Supervision** de l'élaboration du nouveau PND (COS-PND 2016-2020) dont la présidence est assurée par le Premier Ministre.

Le COS est l'organe qui oriente et suit le processus d'élaboration du PND, approuve les projets de chronogrammes évalue les projets de développement et valide le projet final qu'il soumettra au Gouvernement.

Le Ministre chargé des Transports est membre du COS.

- **Un Comité Technique** (CT-PND 2016-2020)

Le CT assure le secrétariat du COS et à ce titre est en charge de la préparation du travail du COS en préparant les projets, proposant la constitution des groupes de travail thématiques, de compiler, d'harmoniser, de traiter et de produire les projets sectoriels.

Le Directeur de Cabinet du MT est membre du CT.

- **Un Secrétariat Technique** (ST-PND 2016-2020)

Le ST est un appui au COS et au CT, il est en charge de préparer les réunions du COS et du CT et les dossiers par eux examinés et de collecter toute statistique et documents nécessaires à l'élaboration du PND.

Aucun représentant du Ministère des transports n'est membre du ST

- **Des Groupes Thématiques de travail** (GT-PND 2016-2020)

Les GT sont chargés d'assister le ST en particulier en recueillant statistiques, informations et documents relatifs à leur secteur d'activité et à les valider et de rédiger des avant projets de plans sectoriels.

On notera que si le Ministre des Transports est membre du COS et son Directeur de Cabinet membre du CT, le Ministère des transports ne compte aucun représentant au ST.

Au surplus, il semble qu'aucun Groupe Thématique n'a été constitué dans le domaine des transports routiers.

9.3.2 La structure et les orientations du PND 2016-2020

Il est important de rappeler que le PND 2016-2020 est celui qui devait prévoir la stratégie à conduire pour réaliser l'objectif de l'émergence 2020. Il revêt donc une importance particulière.

Le PND 2016-2020 s'articule autour de 3 documents principaux :

- Un diagnostic stratégique de la Côte d'Ivoire sur la trajectoire de l'émergence,
- Des orientations stratégiques,
- Une Matrice d'Actions Prioritaires.

Les travaux préparatoires ont permis de tenir compte des difficultés rencontrées dans l'application du premier PND.

Ainsi, le PND 2016-2020 est assis sur 5 grands Axes stratégiques :

- Axe 1 : Renforcement de la qualité des institutions et de la gouvernance,
- Axe 2 : Accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social,
- Axe 3 : Accélération de la transformation structurelle de l'économie par l'industrialisation,
- Axe 4 : Développement des infrastructures harmonieusement reparties sur le territoire national et préservation de l'environnement,
- Axe 5 : Renforcement de l'intégration régionale et de la coopération internationale.

Chacun de ces Axes se décline ensuite en Effets, Extrants et actions dans le Cadre de Résultats et en projets dans le portefeuille des Programmes et Projets.

9.3.3 La présence du secteur des transports dans les documents du PND 2016-2020

Le Ministère des transports a vu sa position et sa présence renforcées dans les structures institutionnelles de gestion du PND 2016-2020 par rapport au précédent.

Toutefois, on ne peut que constater que dans les travaux de diagnostic et d'élaboration du cadre stratégique, le secteur des transports n'est que faiblement présent et n'est encore principalement évoqué que sous l'angle des infrastructures. En effet, il n'est pas relevé que le secteur des transports et des transports routiers en particulier tiennent un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs d'émergence, grâce à la mise en œuvre de mesures d'organisation et de rationalisation du secteur pour parvenir à une amélioration des services de transport.

En revanche, le secteur des transports routier est présent dans l'Axe N°4 relatif au « Développement des infrastructures harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement ». Les mesures de soutien au secteur sont présentes bien que dispersées.

Dans la Matrice d'Actions, les actions relatives à la structuration du secteur des transports routiers et à sa modernisation et celles relatives aux infrastructures sont toujours imbriquées de telle sorte que le secteur ne bénéficie pas encore d'une visibilité autonome.

Par ailleurs, et enfin, plusieurs éléments généraux des Axes 1, 2, 3 et 5 sont également pertinents pour le transport routier dans le domaine de la gouvernance, de la politique du genre, de la formation professionnelle et du renforcement des capacités, de l'intégration du secteur informel, de l'intégration régionale et de la coopération internationale.

On notera aussi que la Sécurité Routière devient un élément important de la politique des transports dans l'Axe 4 de la Matrice d'Actions qui contient de nombreuses dispositions dans ce domaine.

On notera cette fois que le Ministre des Transport est Membre de plein droit du Comité d'Orientation du PND qui est placé sous la présidence du Premier Ministre.

Le Ministère des Transport est également représenté par le Directeur de Cabinet dans le Comité Technique qui a pour mission essentielle de suivre, au travers du travail du Secrétariat Technique, la mise en œuvre du PND.

On notera enfin qu'un Comité Sectoriel et des Groupes Thématiques sont également mis en place. Il serait utile que le Ministère des transports active l'instauration du groupe sectoriel transport routier de marchandises.

9.3.4 Etat de mise en œuvre du PND 2016-2020

Alors que la période de couverture du PND s'achève, et que des travaux ont timidement commencé afin de préparer le prochain PND, la pandémie de la COVID 19, n'a pas permis la diffusion par le Ministère en charge d'une évaluation de la mise en œuvre du PND 2016-2020.

9.4 Le Programme d'Actions Prioritaires (PAP) du Gouvernement 2020

Le Programme d'Actions Prioritaires (PAP) du Gouvernement, centré autour des axes suivants :

- Le renforcement des institutions pour la paix et la bonne gouvernance,
- La transformation structurelle de l'économie,
- L'amélioration des conditions de vie des populations,
- La promotion de la Jeunesse et de la Femme
- L'émergence d'un Ivoirien Nouveau.

Les principaux défis à relever sont identifiés de la façon suivante :

- Assurer la paix et la sécurité sur tout le territoire national, en vue de la tenue d'élections apaisées, au terme d'un processus électoral libre, transparent et démocratique,
- Poursuivre les grands chantiers en cours de réalisation, en veillant à l'accélération de la mise en œuvre du Programme Social du Gouvernement,
- Poursuivre la gestion rigoureuse des finances publiques, à travers notamment le suivi du Programme Economique et Financier (PEF) et l'accélération des réformes entreprises dans le cadre de la transformation structurelle de l'économie ivoirienne.

De façon plus spécifique, on retrouve le secteur des transports routiers dans le chapitre traitant de la Transformation de l'Economie à travers notamment le développement de l'agriculture et de l'agro-industrie, **l'intensification du programme de réhabilitation et de construction des infrastructures dans les secteurs des routes, des transports, des TIC et de l'énergie**, ainsi que l'amélioration de l'environnement des affaires, afin d'attirer de plus en plus d'investisseurs.

La question de l'aggravation du nombre et de la gravité des accidents de la circulation a été également évoqué, et la question de la Sécurité Routière et de l'amélioration de son cadre institutionnel pour favoriser un financement transparent des actions de sécurité routière en vue d'une amélioration rapide a été tout au long de l'année 2020 au cœur des priorités du Ministre des transports.

10 FORCES ET FAIBLESSES DU SECTEUR, LES OBSTACLES A SURMONTER ET LES REFORMES EN COURS

10.1 Les forces et atouts à valoriser

Il est indiscutable que le secteur du transport routier de marchandises et de personnes dispose de nombreux atouts qu'il convient de prendre en compte :

- Le cadre institutionnel et légal, au travers de la LOTI, fixe des orientations stratégiques indiscutablement pertinentes, en particulier en termes de professionnalisation, de formalisation et d'amélioration des conditions d'exploitation,
- La représentation professionnelle du transport routier de marchandises et de personnes se structure peu à peu autour du HCPETR-CI,
- Les professionnels du secteur disposent d'un savoir-faire indéniable et d'une capacité d'adaptation assez remarquable, ainsi que d'une capacité d'initiative notable malgré la situation constatée,
- Un réseau routier relativement dense,
- Des investissements publics importants en faveur du sous-secteur (infrastructures routières et services urbains de transport notamment achat d'autobus de la SOTRA et futurs projets de BRT et de Métro d'Abidjan),
- Un cadre institutionnel de gouvernance moderne de l'entretien routier avec notamment l'Ageroute, le FER et le LBTP,
- Le Fonds de Développement du Transport Routier,
- Des entreprises de transport interurbain modernes avec des autobus de grande capacité
- Deux entreprises de contrôle technique automobile,
- Une stratégie nationale de sécurité routière en cours d'élaboration,
- Sur le plan régional, la voie de la Côte d'Ivoire est respectée, et même écoutée.

Cependant, ces forces et atouts qu'il convient de valoriser, sont encore contraints par de nombreux obstacles.

10.2 Les obstacles identifiés

Le diagnostic sectoriel a mis en évidence bon nombre de difficultés ou d'obstacles à surmonter pour permettre au transport routier de marchandises et de personnes de se développer et de pouvoir fournir des services de transports routiers compétitifs, fiables et durables au service des objectifs de développement du pays.

Au plan institutionnel et de la gouvernance du secteur, le transport routier de marchandises et de personnes se trouve confronté à :

- Une absence de base de données fiables, exhaustives, et actualisées des transports routiers pour une planification efficiente et cohérente,
- Une réforme initiée par la LOTI encore non mise en œuvre,
- Des autorités organisatrices créées par des textes souvent confus et qui ne sont toujours pas opérationnelles,
- Un secteur encore peu organisé avec un faible niveau de qualification des acteurs et des règles d'accès renforcées mais non mises en œuvre,
- Un manque de structures de formation pour les professionnels du transport routier (chefs d'entreprise et conducteurs professionnels) ,
- Une absence d'encadrement des professions de l'intermédiation, commissionnaires de transport et courtier de fret,
- Des services de transport autorisés par la délivrance de documents administratifs mais dont l'exploitation opérationnelle n'est ni suivie ni évaluée pour s'assurer de leur qualité de service du point de vue de la satisfaction et de la sécurité des usagers,
- Un cadre institutionnel de la sécurité routière à parfaire pour renverser la courbe préoccupante des accidents de la route,
- Une représentation professionnelle prometteuse, mais disposant encore d'une faible autonomie.

Le transport routier de marchandises et de personnes est également confronté à des conditions d'exercice et d'exploitations défavorables

Points communs au transport routier de marchandises et de personnes :

- Le poids de l'informel agissant sans statut, sans régime de responsabilité et ne fournissant (aucune valeur ajoutée) / La part toujours prépondérante du secteur informel dans le marché des déplacements à Abidjan
- Le règne de la culture du cash, caractéristique de l'informel, favorisant des pratiques anormales facteurs d'improductivité.

Points spécifiques au Transport routier de marchandises :

- Un fret distribué dans des conditions opaques et l'absence de lien direct entre le transporteur et le donneur d'ordre,
- La part croissante du transport privé ou pour compte propre tant en trafic intérieur qu'inter-Etats de marchandises,
- Une faible part du pavillon ivoirien dans les échanges commerciaux avec les pays voisins,
- Le poids démesuré du secteur maritime dans l'organisation du transport routier.

Points spécifiques au Transport routier de personnes :

- Une absence de service public de transport en commun dans les grandes villes de l'intérieur du pays
- Une absence d'interconnexion entre services de bateaux et d'autobus à Abidjan

- Une convention de concession de la SOTRA qui est arrivée à expiration depuis plusieurs années et qui continue d'être en vigueur et exploitée sans renouvellement !
- Absence d'infrastructures d'exploitations aménagées et viables (gares, arrêts et aires de stationnements sécurisés)

Le transport routier de marchandises et de personnes est en grande souffrance par manque de rentabilité entraînant de sérieuses difficultés d'accès au crédit :

- Une rentabilité insuffisante et aléatoire des services de transport du fait d'une fiscalité inadaptée, d'une tarification peu rémunératrice sur un marché peu transparent avec la persistance de pratiques anormales ou anticoncurrentielles dans la gestion du fret
- Des conditions d'exploitation non ou peu rentables et des pratiques de surcharge endémiques pour le transport de marchandises et la persistance de transports mixtes avec d'importants risques d'insécurité pour le transport de personnes
- Absence d'accès aux crédits et au financement pour le rajeunissement et le renouvellement du parc et le cercle infernal pour ne pas dire vicieux entre rentabilité/survie et le renouvellement / rajeunissement de la flotte.

10.3 Les obstacles à lever sur le plan institutionnel et de la gouvernance du secteur

10.3.1 Une absence de base de données fiables, exhaustives, et actualisées des transports routiers pour une planification efficiente et cohérente

La mise à jour du diagnostic sectoriel du transport de marchandises et la préparation du diagnostic du transport routier de personnes ont mis en évidence l'absence de données sectorielles consolidées tant sur les professionnels du secteur, que sur le parc, sur les emplois directs et indirects, sur les volumes et flux de trafic...

Ce manque de données n'a pas permis d'élaborer comme initialement prévu, notamment une cartographie précise des plateformes de fret, des gares routières de marchandises et de personnes.

Or la gouvernance d'un secteur économique, quel qu'il soit, repose d'abord sur l'existence et l'accessibilité des données statistiques, économiques et sociales sans lesquelles il est vain de penser pouvoir définir une vision de développement sectoriel.

10.3.2 Une réforme initiée par la LOTI encore non mise en œuvre

L'adoption de la LOTI en décembre 2014 a suscité un immense espoir pour les professionnels du secteur qui y voyaient une base légale solide pour professionnaliser le

secteur et pour restaurer des conditions d'exploitation décentes qui permettrait une amélioration de la rentabilité sans laquelle aucun développement n'est possible.

Hélas, force est de constater que :

- Les conditions d'accès à la profession ne sont toujours pas mises en œuvre, et que les CGI continuent à enregistrer les transporteurs selon les règles et le manuel de procédure applicable avant l'adoption de la LOTI,
- Le principe de juste rémunération du transporteur par des tarifs qui permettent la couverture des coûts du service rendu et de dégager une marge bénéficiaire n'est toujours pas mis en œuvre,
- L'adoption de Contrats types permettant une clarification et une simplification des rapports contractuels n'est pas encore intervenue,
- La responsabilité des donneurs d'ordres dans le domaine de la sécurité routière en particulier n'est toujours pas mis en œuvre,
- Les textes d'applications de la LOTI qui présentent des imperfections n'ont toujours pas été rectifiés, à l'instar du Décret créant le DUT,
- Certains textes n'ont jamais fait l'objet d'application, comme le décret de 2015 sur les gares routières.

10.3.3 Des autorités organisatrices créées par des textes souvent confus et qui ne sont toujours pas opérationnelles

Si les textes de création des AOMU, et de l'AMUGA en particulier ont été pris, ceux-ci comportent des dispositions qui sont :

- Parfois contradictoires avec les principes mêmes de la LOTI (fixation des tarifs de transport alors que la LOTI érige le principe de libre concurrence),
- Parfois incohérentes, en particulier dans le domaine de la distribution d'autorisations de transport sans refonte de l'ensemble du mécanisme de délivrance des autorisations de transport, sans revoir le rôle des CGI en la matière, et sans organiser la liaison entre les autorisations locales et le Registre des transporteurs

Enfin, si ces institutions sont créées et parfois leur exécutif désigné, la question de leurs ressources stables et durables n'a pas été précisée, si bien que ces Autorités ne peuvent être valablement opérationnalisées.

10.3.4 Un secteur encore peu organisé avec un faible niveau de qualification des acteurs et des règles d'accès renforcées mais non mises en œuvre

Le secteur du transport routier de marchandises et de personnes se caractérise par un grand nombre d'artisans transporteurs et un faible nombre d'entreprises structurées.

L'accès à la profession est encadré par la LOTI de décembre 2014 et ses textes d'applications successifs, mais les critères d'accès et d'exercice de la profession de

transporteur public routier de marchandises ou de personnes ne sont toujours pas en place, il suffit toujours d'être de nationalité ivoirienne, d'être établi en Côte d'Ivoire, d'avoir 21 ans au moins, d'être à jour de ses charges fiscales et d'avoir 3 années d'expérience dans les transports pour obtenir le statut de transporteur routier. Les exigences en termes de formation minimale des dirigeants et gestionnaires, ni en termes de stabilité financière pour les entreprises ne sont pris en compte.

De ce fait, en l'absence de critère de formation et de qualification professionnelle, le niveau de formation des chefs d'entreprise, leurs compétences managériales et leur aptitude à la négociation commerciale demeurent toujours faibles pour la majorité, 6 ans après l'adoption de la LOTI.

Il en est de même pour les conducteurs professionnels où l'illettrisme est un obstacle important à ne pas négliger.

Sur le plan de la politique nationale de développement, le secteur des transports routiers n'est pas à proprement parler considéré comme un secteur économique à part entière alors qu'il est un maillon essentiel de la chaîne logistique sans parler ni de l'importance des transports dans les chaînes de valeurs, ni de l'importance de la mobilité des personnes pour l'efficacité économique globale.

Cette situation de faiblesse engendre un manque de fiabilité et de prédictibilité qui sont des facteurs essentiels de la performance des chaînes logistiques et d'approvisionnement et des systèmes de transport publics de personnes.

De plus cette situation est le vecteur privilégié de la prédominance du secteur informel.

Vis-à-vis des chargeurs et utilisateurs de transport, les transporteurs qui sont peu structurés en entreprise, ne pèsent rien sur le plan commercial, ce qui permet aux donneurs d'ordre de peser sur les prix et sur le respect des réglementations. En effet, la plupart des transporteurs, qui d'ailleurs n'ont pas d'accès direct aux chargeurs, du fait de l'immixtion des Coxers, n'ont pas de capacité de négociation faute d'avoir la formation suffisante pour effectuer ne serait-ce que des calculs de rentabilité et de leurs prix de revient.

10.3.5 Un manque de structures de formation pour les professionnels du transport routier (chefs d'entreprise et conducteurs professionnels)

Malgré le dispositif de la LOTI et de ses textes d'application, imposant un critère de formation professionnelle des dirigeants ou gestionnaires d'entreprises de transport routier de marchandises et de personnes sur la base d'un socle défini de compétence et de connaissance à maîtriser pour diriger une entreprise de transport routier, si des textes ont été effectivement pris, notamment pour définir les programmes de formation obligatoire pour l'obtention de l'Attestation de Capacité, ces programmes demeurent inaccessibles. Il en résulte qu'aucun institut de formation peut solliciter son agrément, faute de pouvoir connaître le contenu des programmes à dispenser.

Il est également observé que dans les filières de formation classiques commerciales ou économiques, outre les enseignements classiques en gestion, il n'y a pas de filière adaptée au secteur des transports routiers ou de spécialisation équivalente.

Pour ce qui concerne les conducteurs professionnels, il n'existe pas non plus en l'état actuel de système de formation spécifique et de reconnaissance du métier de conducteur professionnel ni de mécanisme de formation régulière de perfectionnement, bien que le Code de la Route introduit le principe d'une formation obligatoire et d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) pour les conducteurs professionnels en plus du permis de conduire de leurs catégories.

Bien sûr le dispositif réglementaire adopté autorise l'OSER à dispenser les formations des chefs d'entreprises et gestionnaires et des conducteurs professionnels, mais les formations qui sont effectivement dispensées, sont des formations de mises à niveau qui ont été conçues et financées par l'UE puis la Banque Mondiale pour permettre aux acteurs en exercice lors de l'entrée en vigueur de la LOTI de se mettre à jour et de pouvoir ainsi se conformer, par le suivi d'une formation courte, à la condition de capacité professionnelle et d'obtenir ainsi l'Attestation de Capacité. Il en est de même pour les conducteurs routiers.

10.3.6 Une absence d'encadrement des professions de l'intermédiation, commissionnaires de transport et courtier de fret

Si la LOTI est sensée organiser les conditions d'accès à la profession de transporteur public de marchandises et de personnes, elle ouvre la voie à une réglementation spécifique pour l'accès aux professions d'intermédiaires de transport, à savoir les commissionnaires de transport et les courtiers de fret.

Cependant, aucune disposition réglementaire n'a encore été prise en ce sens, si bien que le secteur de l'intermédiation demeure aux mains d'acteurs informels, sans statut juridique ni conditions d'accès ou d'exercice, et surtout sans responsabilité, ce qui affaiblit la chaîne logistique.

Il en est de même des rabatteurs et autres acteurs informels du transport de personnes.

10.3.7 Des services de transport autorisés par la délivrance de documents administratifs mais dont l'exploitation opérationnelle n'est ni suivie ni évaluée pour s'assurer de leur qualité de service du point de vue de la satisfaction et de la sécurité des usagers

Si les CGI délivrent effectivement les cartes de transporteur et les cartes de transport, il est apparu que ces délivrances se font sur la base de la réglementation ancienne et caduque, mais aussi que ces délivrances ne font l'objet d'aucune vérification en particulier sur la pertinence économique de l'activité au moment de la délivrance ou du renouvellement, ni en cours de validité du titre émis.

Il n'y a donc pas de suivi effectif, et le seul critère finalement vérifié est le paiement de la redevance permettant la délivrance du titre en question.

10.3.8 Un cadre institutionnel de la sécurité routière à parfaire pour renverser la courbe préoccupante des accidents de la route,

Le diagnostic du cadre institutionnel de la Sécurité Routière a montré que la transposition des textes de l'UEMLOA en la matière est imparfaite et mérite d'une reprise complète et cohérente qui définisse clairement les acteurs et leur rôle à la lumière des textes de l'UEMOA, ce qui permettra de fixer ensuite le cadre du financement des activités et actions de sécurité routière, pour que l'ensemble cohérent ainsi créé puisse œuvrer à une amélioration effective de la sécurité routière.

10.3.9 Une représentation professionnelle prometteuse, mais disposant encore d'une faible autonomie.

Si la création du HCPETR-CI a répondu à un besoin réel de structuration de la profession par la constitution d'une organisation professionnelle représentative au niveau national et fédératrice de l'ensemble des professionnels du transport routier de marchandises et de personnes, l'œuvre est encore inachevée.

Outre son statut de coopérative qui est inadapté, son autonomie financière n'est pas encore complète.

Par ailleurs, beaucoup sont ceux qui considèrent le HCPETR-CI comme une structure dépendant du Ministère et destiné à être son bras armé. Cette conception archaïque d'une organisation professionnelle et de son rôle est un réel obstacle à sa mise en œuvre complète.

Il est constaté enfin, que les efforts déployés pour organiser, structurer et faire du HCPETR-CI l'interlocuteur privilégié du Ministère des transports, ne s'est pas encore matérialisé par la signature d'un Mémorandum de coopération qui permettrait une contractualisation partenariale fondée sur des objectifs précis.

10.4 Le transport routier de marchandises et de personnes est également confronté à des conditions d'exercice et d'exploitations défavorables

- 10.4.1 Points communs au transport routier de marchandises et de personnes :
 Le poids de l'informel agissant sans statut, sans régime de responsabilité et ne fournissant (aucune valeur ajoutée) / La part toujours prépondérante du secteur informel dans le marché des déplacements à Abidjan

Le fait de noter le poids des activités informelles est une banalité en soit tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes.

Mais la prédominance d'un secteur informel ne consiste pas seulement en la réalisation d'opérations commerciales ou de transport en marge des règlements par des opérateurs officiellement inconnus, mais résulte aussi d'un contournement, à la vue de tous, des réglementations en vigueur en profitant de l'inaction complaisante des institutions.

Or, la déréglementation du secteur appliquée sans transition ni mesures d'application a conduit à l'apparition d'acteurs informels qui ont littéralement parasité le marché et se sont immiscés dans les chaînes de transport routier de marchandises et de personnes pour devenir finalement des acteurs incontournables, qui peu à peu, ont fagocité la distribution du fret en s'interposant entre les chargeurs et les transporteurs et se sont accaparés les déplacements routiers urbains des personnes.

Dans le secteur du transport de marchandises, cela se caractérise essentiellement par des difficultés majeures aux conséquences multiples :

Il s'agit là sans doute d'une difficulté majeure qui a des conséquences multiples :

- En termes de cout global de transport par l'accumulation de perception sur le prix de transport initial de commissions et rétro commission qui grèvent d'autant la rémunération des transporteurs et affecte la rentabilité des opérations,
- En termes d'incitation à la surcharge par une tarification inadaptée,
- En termes de respect des obligations fiscales et sociales de ces entités qui souvent n'ont aucune réalité juridique,
- En termes de traçabilité des intervenants à la chaîne logistique ou de valeur,
- En termes de responsabilité contractuelle et pénale en cas d'incident ou d'accident.

L'absence de statuts de ces professions et en particulier de règles d'accès et d'exercice, l'imprécision de la nature juridique de leur intervention et l'absence d'un régime clair de responsabilité qui en découle, leur existence informelle c'est-à-dire en marge de toute règle transparente, constituent autant de freins à l'émergence d'une industrie du transport routier de marchandises structurée ayant des capacités d'action dans le domaine des transports et des échanges inter-Etats.

Au surplus, alors que la problématique de la facilitation des échanges et des transports devient un élément incontournable des politiques de développement, la présence d'un secteur informel puissant sera un frein à la mise en œuvre des engagements découlant

de l'Accord de Facilitation des Echanges (AFE) de l'OMC. En effet, bon nombre de ces engagements notamment en matière de simplification des procédures douanières repose sur l'identification et la connaissance des opérateurs, leurs capacités d'engagement et leurs performances et la traçabilité des opérations, autant d'éléments compromis dans un environnement économique informel.

Or l'existence même d'un secteur informel puissant, au-delà des conséquences économiques et sociales habituelles, rend difficile la mise en œuvre efficace de procédures de facilitation qui repose essentiellement sur la confiance que les autorités et les opérateurs se font pour l'accomplissement optimal de leurs opérations dans le respect des réglementations.

Sur le plan du transport de personnes, l'informalité pèse lourd dans l'organisation du marché :

L'un des principaux enjeux de la problématique des transports urbains à Abidjan, c'est d'inverser la part importante du secteur informel dans les déplacements motorisés. En effet, d'après l'étude du SDUDGA de 2014 (enquêtes-ménages de 2013), le secteur informel assurait 85% des déplacements en transport en commun et cette tendance lourde est conservée à ce jour même si, avec l'augmentation du parc de la SOTRA qui est passé depuis lors d'environ 300 à près de 900 autobus, on peut raisonnablement supposer que cette part ait quelque peu baissé au profit de la SOTRA.

La décennie 1980-1990 a été marquée en Côte d'Ivoire par l'euphorie dans les transports urbains à Abidjan. En 1988, la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) offrait à ses usagers près de 1 000 autobus sur son réseau. En 1986, le marché des taxis compteurs était près d'enregistrer ses premiers véhicules équipés de radios, une innovation remarquable en somme. A cette période « glorieuse » des transports urbains, a succédé une crise préoccupante sur le plan de l'organisation, de l'exploitation et de la gestion. Comme conséquences de cette situation, le secteur des taxis et des minibus urbains d'Abidjan est aujourd'hui quasi sinistré.

En effet, depuis deux décennies, le secteur souffre de dysfonctionnements internes majeurs, avec notamment : une offre de transport insuffisante ou mal adaptée, une qualité de service de moyen à médiocre, un marché libre totalement désorganisé avec des opérateurs peu professionnels, et une faible productivité des véhicules. Sur cette période, il faut noter les difficultés récurrentes de la SOTRA qui parvient de moins en moins à satisfaire la demande dans l'espace et dans le temps sur tout le périmètre d'Abidjan. Il faut également relever le cas des taxis compteurs qui étaient parvenus aux portes du progrès et de la modernité mais qui s'en sont éloignés depuis en revenant en arrière, au point d'offrir actuellement un niveau de service équivalent à celui des woro-woro.

Cette situation a provoqué une certaine dualisation du secteur : d'un côté, il y a la SOTRA, une entreprise moderne structurée de moins en moins compétitive et de l'autre, on observe l'existence d'un secteur artisanal constitué de minibus gbaka et de taxis en surabondance sur un marché de transport urbain où la débrouille, qui est érigée en système d'exploitation, et la tolérance de l'Administration nourrissent et entretiennent un désordre généralisé.

En résumé, le marché du transport routier de marchandises et de personnes est un marché où la débrouille est érigée en système d'exploitation et le laisser-faire, ou la tolérance de l'Administration, nourrissent et entretiennent un désordre généralisé que la LOTI avait pour objectif d'éradiquer.

10.4.2 Points spécifiques au Transport routier de marchandises :

10.4.2.1 **Un fret distribué dans des conditions opaques et l'absence de lien direct entre le transporteur et le donneur d'ordres**

La structure même de la commercialisation et de la distribution du fret national et du fret inter-Etats interdit une capacité d'intervention directe du transporteur auprès du donneur d'ordre.

Cette situation a de nombreuses conséquences négatives sur la fluidité des mouvements de marchandises, sur la viabilité des entreprises de transport, leur rentabilité et profitabilité ainsi que sur leur capacité d'accès aux financements bancaires pour le renouvellement de leur parc, le financement de leurs investissements et de leur trésorerie, etc.

Outre le rôle perturbateur des opérateurs informels, les Coxers, les syndicats locaux ou régionaux de transporteurs sont aussi des intermédiaires obligés dans la distribution du fret. C'est en effet eux qui sont le passage obligé pour les transporteurs s'ils veulent obtenir des cargaisons à transporter au plan national. Il s'agit en pratique d'une sorte de tour de rôle au travers duquel le syndicat local se voit d'une part remettre par les chargeurs et/ou les Coxers les informations sur le fret disponible au transport et qui d'autre part l'affecte à un véhicule/transporteur moyennant bien sûr rémunération.

Enfin, le poids du secteur maritime et la politique des chargeurs dans le choix des incoterms qu'ils utilisent en particulier pour les transports inter Etats laissent l'initiative de l'organisation et de la contractualisation des transports terrestres de pré et post acheminement aux compagnies maritimes si bien qu'elle échappe à la maîtrise des opérateurs logistiques et transports aussi bien ivoiriens que des pays enclavés, sans parler de la part croissante du transport pour compte propre.

Il résulte de cette situation une difficulté objective à concevoir un système de transport qui permette l'émergence d'une vraie industrie des transports aux niveaux national et régional.

Face à ce constat, la question de la transparence dans la distribution du fret doit en priorité être réglée.

De plus, les conditions tarifaires proposées ne sont pas attractives pour les transporteurs ivoiriens qui, pour l'instant, préfèrent délaisser les trafics inter Etats en particulier car jugés non rentables.

En somme il convient de passer d'un système archaïque de distribution à un système moderne de commercialisation du fret.

10.4.2.2 La part croissante du transport privé ou pour compte propre tant en trafic intérieur qu'inter-Etats de marchandises

Le transport privé ou pour compte propre a pris au fur et à mesure des années une part de marché grandissante restreignant d'autant la part du transport public.

Cette évolution vers une internalisation des opérations de transport routier au sein des entreprises chargeurs, d'ailleurs contraire aux évolutions constatées sur d'autres continents où les pratiques sont orientées vers l'externalisation, résulte à l'évidence de plusieurs facteurs qui se cumulent :

- Faible performance des services de transports publics jugés peu efficace et de faible qualité et fiabilité,
- Bien sûr, l'absence de mise en œuvre des règles d'accès et d'exercices fondées sur des capacités professionnelles et des formations obligatoires sont une des principales causes de ce constat,
- Couts logistiques globaux et temps de livraison trop importants notamment en raison des procédures, des exigences documentaires et de leurs coûts respectifs,
- La vétusté du parc de véhicules,
- Le manque de disponibilité de matériel est un handicap souvent rapporté comme facteur pénalisant l'acheminement en temps et en heure des marchandises qui une fois débarquées du bateau disposent d'un délai de franchise finalement très court pour quitter le port et partir vers leur destination

Ces facteurs sont souvent avancés par les chargeurs comme constituant les causes principales du recours au transport pour compte propre afin de pouvoir garantir la maîtrise de leur approvisionnement.

Il est évident, et en particulier dans les transports inter Etats, que la part grandissante prise par le transport privé ou pour compte propre est réalisée au détriment du transport public qui voit son taux d'activité et son marché réduit d'autant.

Ceci implique :

- Une perte de confiance, voire une défiance grandissante des chargeurs vis-à-vis des transporteurs,
- Une diminution du taux d'activité des flottes des transporteurs publics,
- Une tendance à la contraction des prix de transport public en raison de la diminution de la demande,
- Une plus faible couverture des frais fixes qui doivent se répartir sur un plus faible nombre de transports,
- Une diminution de la rentabilité et de la profitabilité,
- Une imprévisibilité de l'activité,
- Une faible capacité d'accès au crédit et au financement bancaire,
- Une faible capacité d'investissement conduisant à une impossibilité de procéder à un renouvellement de la flotte, ce qui engendre du fait du vieillissement des véhicules un accroissement des frais d'entretien et de maintenance, un accroissement du taux d'indisponibilité des matériels en raison de pannes successives...

Au surplus, dans la pratique il est rapporté toutefois que certains opérateurs pour compte propre effectuent également avec leurs véhicules des transports pour compte d'autrui en contravention avec la législation et engendrant de fait une situation de concurrence illicite et déloyale.

L'ensemble de ces facteurs, cumulés aux problèmes d'accès au fret sont des handicaps sérieux si non rédhibitoires pour l'émergence d'une industrie du transport moderne et fiable.

10.4.2.3 Une faible part du pavillon ivoirien dans les échanges commerciaux avec les pays voisins

Le diagnostic a montré de façon criante la faible part, si non l'insignifiance, du pavillon Ivoirien sur les trafics inter-Etats d'intérêt pour la Côte d'Ivoire.

Les causes identifiées sont multiples, mais une action résolue des autorités et des professionnels est nécessaire pour restaurer des conditions d'accès favorables aux acteurs ivoiriens aux trafics inter-Etats.

10.4.2.4 Le poids démesuré du secteur maritime dans l'organisation du transport routier

A l'examen des conditions de distribution du fret au départ des ports, il est constaté le rôle important joué par les compagnies maritimes dans l'organisation des transports terrestres de pré et post acheminement en plus de leur gestion des flux maritimes, mais également des ports, de la manutention et du stockage.

En effet grâce à des sociétés Transitoires ou intermédiaires de transport captives qui monopolisent de fait le post acheminement terrestre, elles ont la main mise sur les transports terrestres.

Ces pratiques sont facilitées par la part grandissante des Bill of Lading Direct. Si cette pratique libère le chargeur de l'organisation du transport bout en bout, celui-ci perd complètement la maîtrise de son post acheminement qui est alors organisé par la compagnie maritime au travers de sa société transitaire captive.

Il conviendrait d'analyser cette question en détail pour inventorier les pratiques et surtout examiner les voies et moyens à mettre en œuvre pour que les chargeurs qui ne pratiquent pas le compte propre ne soient plus dépendants des compagnies maritimes pour l'organisation de leurs transports terrestres de pré et post acheminement, par exemple en changeant de politique d'achat en utilisant un Incoterms qui leur laisse la maîtrise du transport terrestre.

10.4.3 Points spécifiques au Transport routier de personnes :

10.4.3.1 Une absence de service public de transport en commun dans les grandes villes de l'intérieur du pays

Dans les grandes agglomérations de l'intérieur du pays comme Bouaké, Korhogo, Daloa, San-Pedro, Gagnoa, Yamoussoukro, Man, etc., il n'existe pas de services de transport en commun. Seuls des taxis, apparentés aux woro-woro d'Abidjan, dont l'état mécanique laisse généralement à désirer, offrent des services dont la qualité, la sécurité et la régularité ne sont pas garanties. Ces services sont en fait autorisés par les Mairies sur simple acquittement de taxes parafiscales dans un intérêt budgétaire plutôt qu'autre chose, en relation avec les représentations professionnelles locales des transporteurs qui perçoivent un droit au même titre et contrôlent les accès au marché du transport urbain de l'agglomération concernée.

Dans la mesure où pour certaines de ces agglomérations les problèmes de déplacements des populations et surtout des travailleurs, des élèves et étudiants se posent dans les mêmes termes qu'à Abidjan, sinon avec plus d'acuité, il est indispensable de favoriser la mise en place et le développement de systèmes publics de transport en commun adapté auxdites agglomérations. Cette question adresse par ailleurs celle du rôle que l'AMUGA pourrait être amené à jouer dans ce sens auprès des collectivités concernées, en conformité avec ses statuts et ses missions, comme par exemple Assistant à Maître d'Ouvrage (AMO) en les encadrant technique. Cette assistance technique de l'AMUGA devrait permettre d'introduire ou de favoriser dans l'aménagement du territoire local, la création de services de transport public collectif performant et accessible. Ce rôle pourrait par exemple démarrer par la conception, en appui technique aux collectivités, d'un Guide des principes d'aménagement à l'échelle communale ou pour toute ville secondaire du pays d'au moins 100 000 habitants, avec pour objectifs d'offrir une place plus grande au transport en commun, ainsi qu'aux modes de transports alternatifs notamment la marche à pieds qui demeure le premier mode de déplacement dans ces agglomérations.

Un tel Guide qui dicterait les principes d'aménagement et d'accessibilité universelle, tout en favorisant l'élaboration d'un service de transport en commun adapté avec les principes de bonnes pratiques, serait également un outil d'information, d'orientation et de sensibilisation destiné aux gestionnaires chargés de projet et professionnels en aménagement au niveau local. En plus de préciser les éléments qui facilitent l'implantation du transport en commun, ce guide ferait des recommandations en lien avec l'aménagement des têtes de stationnement ou stations de taxis, des arrêts et abribus destinés aux services publics de transport en commun.

10.4.3.2 Une absence d'interconnexion entre services de bateaux et d'autobus à Abidjan

L'analyse détaillée a démontré l'importance d'une approche globale et cohérente qui fonde ses principes sur l'interconnections des réseaux de transport routiers entre eux, mais aussi et peut être surtout des réseaux routiers et des réseaux lagunaires et lacustres.

La topologie et la géographie d'Abidjan devrait conduire sans autre démonstration à cette évidence. Il ne peut y avoir de mobilité urbaine des personnes efficace sans une conception globale, systématique et intermodale des réseaux de transports indépendamment des modes de transport. Cela doit constituer un axe majeur de travail pour parvenir à une mobilité urbaine efficace.

10.4.3.3 Une convention de concession de la SOTRA qui est arrivée à expiration depuis plusieurs années et qui continue d'être en vigueur et exploitée sans renouvellement !

Le cadre juridique d'opération de la SOTRA doit être mis à jour pour que cette grande société, acteur pivot de la mobilité à Abidjan, puisse jouer son rôle efficacement à l'avenir dans un environnement intermodal intégré.

10.4.3.4 Absence d'infrastructures d'exploitations aménagées et viables (gares, arrêts et aires de stationnements sécurisés)

L'aménagement urbain a oublié ou omis la réservation d'espace dédié à la construction et/ou la matérialisation de têtes de station de taxis et de minibus pour pouvoir embarquer et débarquer des passagers dans des conditions de sécurité. De fait, ces véhicules s'arrêtent et stationnent de façon anarchique, ce qui en rajoute à l'insécurité d'une circulation aux conditions déjà critiques. Il y a en outre le problème récurrent du manque de gares urbaines ou d'aires de stationnement des minibus gbaka et des woro-woro qui sont condamnés à squatter des terrains vagues à titre de gares ou de têtes de stationnement et de marquer des arrêts de manière intempestive pour prendre ou débarquer des passagers, avec des risques d'accidents particulièrement élevés ! Cette situation devrait être saisie notamment par les collectivités qui trouveraient dans l'exploitation de tels aménagements dédiés aux services de taxis et de minibus qui en paieraient l'usage, des ressources supplémentaires pour alimenter leurs budgets et justifier économiquement la taxe de stationnement payée actuellement depuis des décennies par les transporteurs, alors qu'aucun site ou espace n'est aménagé à cet effet. L'AMUGA pourrait dans ce cadre jouer un rôle actif soit en accompagnant techniquement ces collectivités qui sont intéressées par de tels aménagement soit en prenant elle-même l'initiative de faire ces aménagements qui relèvent par ailleurs de son champ de compétence.

10.4.4 Le transport routier de marchandises et de personnes est en grande souffrance par manque de rentabilité entraînant de sérieuses difficultés d'accès au crédit :

10.4.4.1 **Une rentabilité insuffisante et aléatoire des services de transport du fait d'une fiscalité inadaptée, d'une tarification peu rémunératrice sur un marché peu transparent avec la persistance de pratiques anormales ou anticoncurrentielles dans la gestion du fret**

Il apparaît clairement que le secteur du transport routier de marchandises, mais aussi de personnes, quoi que dans une moindre mesure souffre d'un manque cruel de rentabilité en partie dû à des conditions d'exploitation défavorables, comme illustré au point suivant.

Mais le secteur souffre aussi d'une fiscalité et d'une parafiscalité officielle et non officielle mais incontournable, qui l'étouffent. On constate en effet une multiplication des strates de structures dont le financement repose uniquement sur les entreprises de transport alors que l'assiette devrait être bien plus large.

Le camion, l'autobus, le minibus ou le taxi demeure une tirelire où tout le monde vient puiser sans limite, alors qu'en échange, il n'y a pas de contrepartie pour l'opérateur, l'un des exemples est la taxe de stationnement du district d'Abidjan qui en plus d'être discriminatoire ne trouve en contrepartie aucune prestation tangible qui permette à l'opérateur d'améliorer sa prestation.

Toutes ces perceptions cumulées ne peuvent se traduire que par des comportements qui visent à les éviter, ce qui pour ceux qui y parviennent est une source d'économie par rapport aux autres engendrant ainsi une situation de concurrence déloyale.

10.4.4.2 **Des conditions d'exploitation non ou peu rentables et des pratiques de surcharge endémiques pour le transport de marchandises et la persistance de transports mixtes avec d'importants risques d'insécurité pour le transport de personnes**

L'organisation même du secteur est caractérisée par :

- Une atomicité du marché avec l'existence de petites entreprises artisanales et d'individus,
- Une distribution du fret opaque, et absence de relation directe entre transporteur et chargeur,
- Un secteur informel puissant,
- Des conditions de rémunération insuffisantes,
- Un niveau insuffisant de formation à tous les échelons (Chefs d'entreprises et gestionnaires, agents d'exploitation, conducteurs).

Ces caractéristiques induisent des conditions d'exploitation défavorables marquées en particulier par :

- Des temps d'attente au chargement longs et non rémunérés,

- Des délais de transports extrêmement longs, en particulier en transports inter-Etats,
- Des procédures et des documents inutiles,
- Des contrôles en route encore trop fréquents et peu ciblés et qui sont plutôt générateurs de faux frais.

La rentabilité ne peut donc à l'évidence être au rendez-vous.

Mais ce qui demeure plus préoccupant encore, c'est que ces circonstances sont le terreau d'un cercle vicieux qui, s'il se perpétue, ne permettra pas l'émergence d'une véritable industrie du transport routier et sera en lui-même le générateur voire l'incitateur de comportements illicites.

C'est le cas, en transport routier de marchandises, de la surcharge qui est en grande partie motivée par une structuration des prix à la tonne (et non au voyage) qui laisse à penser que plus on charge plus on gagne.

En réalité, les calculs de cout de revient démontrent que cette vision n'est pas fondée et qu'à l'inverse, plus on charge plus le cout de revient augmente dans des proportions telles que l'on perd systématiquement de l'argent en pensant en gagner.

La lutte contre la surcharge n'est ni une panacée ni une fin en soi, elle doit être un élément d'une politique générale qui tire le secteur vers le haut pour lui permettre d'abandonner ces pratiques.

Un des moyens dissuasifs identifié est la responsabilisation des chargeurs par une forte amende en cas de surcharge ou de non-respect de la charge à l'essieu pour un envoi, après délestage, de marchandises leur appartenant.

Dans le transport de personnes, la persistance du transport mixte de personnes et de marchandises, pourtant interdit par loi, est un facteur grave d'insécurité routière qui impacte non seulement les passagers, mais aussi les autres usagers de la route.

10.4.4.3 **Absence d'accès aux crédits et au financement pour le rajeunissement et le renouvellement du parc et le cercle infernal pour ne pas dire vicieux entre rentabilité/survie et le renouvellement / rajeunissement de la flotte**

10.4.4.3.1 Le constat

Le secteur du transport routier est « black listé » chez les banquiers et institutions financières, car considéré comme un secteur non fiable, non formé, instable, imprévisible et non rentable.

Ce constat résulte en fait d'un cercle infernal qui se construit sur les bases suivantes :

Les effets cumulés de :

- La désorganisation du secteur,
- La prédominance d'un secteur informel caractérisé entre autres par la culture du cash avec un faible taux de capitalisation,
- Un système archaïque de distribution du fret,

- L'absence d'accès direct du transporteur au chargeur,
 - L'impossibilité de souscrire des contrats à temps ou au volume,
 - L'absence de mécanismes transparents de gestion (paiement en liquide, comptabilité sommaire et partielle...)
- Engendrent :
- Des conditions d'exploitation peu favorables,
 - Une imprévisibilité de l'activité sur le court et le moyen terme,
 - L'impossibilité de pouvoir prendre des engagements même à court terme.

Il résulte de cet état de fait que le transporteur désireux de recourir à un financement bancaire ou autre est dans l'impossibilité d'établir un dossier de demande de financement faute de pouvoir :

- Justifier d'un patrimoine professionnel solide et le cas échéant négociable en cas d'incident,
- Produire une documentation comptable reflétant une image fidèle de la situation financière de l'entreprise,
- Justifier de la qualité et de l'importance de sa clientèle et des engagements en cours et à venir,
- Bâtir une gestion prévisionnelle (exploitation, finance, personnel) et donc de produire une quelconque estimation de l'évolution même immédiate de son activité,
- Procéder à des auto-investissements,
- Fournir des éléments concrets permettant aux institutions financières de sécuriser un certain niveau de confiance indispensable dans toute relation de crédit.

Au surplus, les conditions précaires d'exploitation et la faible, si non l'absence, de rentabilité des entreprises de transport routier rendent la production de garanties financières impossible, soit en raison des montants exigés, soit en raison du cout de ces garanties qui se rajouterait au remboursement de prêts éventuels.

En ce sens, les véhicules possédés par l'entreprise étant en eux-mêmes sans grande valeur négociable ne peuvent servir de garantie, et les véhicules à financer, s'ils peuvent être en théorie une sureté (un gage) pour le prêteur ne sont en fait pas attrayant faute de pouvoir les remettre sur le marché en raison de l'impossibilité pour celui-ci de pouvoir les financer.

L'engagement de remboursement est difficile à la fois sur le plan des montants que celui des durées.

10.4.4.3.2 Les effets

L'état particulièrement vieillissant du parc de transport public routier de marchandises (national ou international) et de personnes (urbain, interurbain ou inter-Etats) reste préoccupant et ce constat général fait l'unanimité aussi bien au sein de la profession que des pouvoirs publics.

Les tentatives de renouvellement du parc, avec le soutien financier du FDTR, qui ont eu lieu par ci par là sont trop partielles et surtout, elles ne reposent pas sur une stratégie

d'ensemble pour avoir un effet significatif sur leur rajeunissement afin d'inverser la courbe du vieillissement et d'impacter positivement sur la sécurité routière. En effet, il faut traiter le vieillissement du parc comme la conséquence et non la cause du mauvais fonctionnement ou du manque de rentabilité du marché. Pour résoudre ce problème, il faut donc s'attaquer aux causes et non aux effets ou aux conséquences.

L'informel reste dominant dans le secteur des transports. La profession de transporteur public, très atomisée, présente de grands risques pour les banques et les organismes de financement. Le secteur bancaire se concentre majoritairement sur les transporteurs structurés, malheureusement peu nombreux, qui tiennent une véritable comptabilité, et sur les crédits à court terme.

La majorité des transporteurs n'ont donc pas accès aux circuits bancaires pour financer leurs activités. A défaut d'emprunt bancaire (crédits à moyen et long terme), beaucoup de transporteurs investissent sur fonds propres et en dehors des circuits institutionnels de financement (banques, organismes de crédit), ce qui a pour contrepartie de moindres possibilités de mobilisation de capitaux et donc des montants investis réduits dans l'achat de véhicules d'occasion peu onéreux. Dans ces conditions, il est important de réunir les conditions préalables d'assainissement et d'organisation du marché ainsi que la professionnalisation des acteurs afin de créer les conditions de mise en place de mécanismes de financement plus appropriés et adaptés au secteur.

C'est l'un des axes majeurs de la stratégie que sera proposée à la suite de la présente analyse diagnostique.

11 LA STRATEGIE SECTORIELLE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES 2021-2025 : UNE OPPORTUNITE POUR IMPULSER UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR ET ACCROITRE SA CONTRIBUTION DANS L'ECONOMIE NATIONALE

11.1 La Stratégie Sectorielle du transport routier de marchandises validée en juin 2017 : ses objectifs et l'état de sa mise en œuvre

11.1.1 Les objectifs de la stratégie sectorielle de 2017 pour le transport routier de marchandises (SSTRM)

11.1.1.1 Le cadre général

La SSTRM de 2017 s'articulait autour des éléments suivants :

- La définition de la vision, des objectifs et du mécanisme de suivi de la mise en œuvre de la SSTRM pour faire du transport routier un instrument clé pour l'émergence 2020,
- La déclinaison de la SSTRM en objectifs stratégiques, eux-mêmes explicités au travers d'effets attendus et d'actions à entreprendre,
- La synthèse des objectifs stratégiques au travers d'une Matrice d'Actions,
- La Lettre de Politique qui constitue la synthèse de la SSTRM.

11.1.1.2 Un résultat stratégique global

La stratégie sectorielle de 2017 visait à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour traiter les causes des difficultés du secteur dans la perspective de faire du transport routier de marchandises un moteur et un contributeur essentiel de l'émergence 2020.

La SSTRM devait permettre de redonner au Secteur sa place dans la politique économique et sociale globale et de renforcer sa visibilité en tant que contributeur du développement.

Ainsi, le Résultat Stratégique global et général de la SSTRM est :

Créer les conditions qui permettront au transport routier de marchandises d'être en situation de contribuer au développement économique et social du pays par l'émergence d'un secteur créateur de richesse et d'emploi grâce au développement de services de transport de qualité, compétitifs, durables et fiables.

11.1.3 Les objectifs stratégiques spécifiques

La réalisation de ce Résultat Stratégique global s'appuyait sur 10 Objectifs Stratégiques :

- **Objectif Stratégique 1** : Jeter les bases d'une réelle appropriation de la stratégie par les opérateurs et par les administrations de tutelles dans un esprit de Partenariat Public/Privé tout en améliorant la gouvernance générale du secteur.
- **Objectif Stratégique 2** : Remédier à la désorganisation du secteur et de son environnement immédiat par la mise en œuvre effective de règles permettant la professionnalisation de l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises.
- **Objectif Stratégique 3** : Renforcer la contribution sociale du secteur à la politique de développement.
- **Objectif Stratégique 4** : Faire de la sécurité routière une priorité du secteur des transports routiers en en faisant un instrument de compétitivité
- **Objectif Stratégique 5** : Définir un plan d'actions pour organiser et rationaliser le transport des Matières Dangereuses, sécuriser les routes et dynamiser ce segment de marché.
- **Objectif Stratégique 6** : Définir un plan d'actions pour favoriser le développement organisé et rationnel du transport des denrées périssables sous températures dirigées pour garantir la sécurité alimentaire.
- **Objectif Stratégique 7** : Améliorer les conditions d'exploitation des entreprises du secteur en précisant, grâce à la LOTI, le cadre contractuel et en éliminant les dérives constatées en matière de non-respect de la législation tout en facilitant l'action des corps de contrôle.
- **Objectif Stratégique 8** : Revoir la gestion du fret pour passer d'un système opaque de distribution à une commercialisation effective des services de transport routier de marchandises tout en éliminant les pratiques conduisant à des situations de concurrence déloyales ou de monopolisation ou cartellisation de la distribution du fret.
- **Objectif Stratégique 9** : Développer et mettre en œuvre une politique incitative pour faciliter l'accès des entreprises du secteur au financement et permettre le rajeunissement et le renouvellement du parc.
- **Objectif Stratégique 10** : Développer la compétitivité et la place du pavillon ivoirien dans les échanges et les transports inter Etats.

A ces dix objectifs spécifiques s'ajoutait un onzième Objectif Stratégique : **Elaborer une Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Personnes.**

Il était prévu que la mise en œuvre de la SSTRM fasse l'objet d'un suivi méthodique au travers d'un Comité de Pilotage.

11.1.2 Tentative de bilan de la mise en œuvre de la SSTRM de 2017

Chaque Objectif stratégique de la SSTRM était ensuite décliné en Effets Attenus, lesquels étaient détaillés en 174 Actions et mesures à mettre en œuvre pour atteindre le Résultat Global de la SSTRM de Côte d'Ivoire.

Sur un plan global, l'analyse de la mise en œuvre de la SSTRM conduit à formaliser les conclusions suivantes pour chaque objectif stratégique.

11.1.2.1 Objectif Stratégique 1 : Jeter les bases d'une réelle appropriation de la stratégie par les opérateurs et par les administrations de tutelles dans un esprit de Partenariat Public/Privé tout en améliorant la gouvernance générale du secteur

Le bilan de la mise en œuvre de l'Objectif 1 est mitigé :

- Les actions visant à clarifier le rôle et les fonctions des directions du ministère des transports sont toujours en cours et non formalisés,
- La centralisation et l'exploitation de statistiques consolidées ne sont toujours pas réalisées,
- Si la LOTI a été modifiée pour préciser le rôle de l'ARTI et des AOMU, et que les textes y relatifs ont été pris, l'opérationnalisation et surtout le financement durable de ces nouvelles structures demeure à définir,
- La politique de renforcement des capacités des cadres du Ministère et de ses structures reste à être définie,
- L'Organe Consultatif en matière de Politique des Transports Routiers (OCPTR) n'a pas été mis en place, et la concertation demeure embryonnaire et non systématique,
- Le cahier des charges des CGI n'a pas été revu, et les missions de l'OFT n'ont pas été actualisées,
- La mise en place d'une coopération interministérielle en vue de normaliser le cadre et l'application des sanctions demeure très limitée,
- L'autonomisation du HCPETR-CI s'est poursuivie, mais le Mémorandum de coopération (contrat de progrès) n'est pas encore intervenu,
- Sur le plan des infrastructures, la définition d'une vision intégrée et coordonnée avec le Ministère en charge demeure limitée à certains projets, et mérite encore d'être généralisée.

11.1.2.2 Objectif Stratégique 2 : Remédier à la désorganisation du secteur et de son environnement immédiat par la mise en œuvre effective de règles permettant la professionnalisation de l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises.

Le bilan de mise en œuvre de cet objectif peut se résumer de la façon suivante :

- Si la plupart des textes relatifs aux conditions d'accès à la profession de transporteur public, (capacité professionnelle, capacité financière...) ont été pris, ils ne font pas l'objet d'une application réelle et ne sont pas pris en compte pour l'inscription au Registre des transporteurs ou son renouvellement,
- Si le code de la route a été finalement publié, les formations prévues pour l'obtention par les conducteurs professionnels du Certificat d'Aptitude de Conducteur Routier – CACR ne sont toujours pas dispensées dans leur forme définitive,
- Aucune action n'a été entreprise pour définir des règles d'accès et d'exercice des professions d'intermédiaires de transport (commissionnaires de transport et courtier de fret),
- Peu d'efforts ont été déployés pour inciter les professionnels à la formalisation, en particulier par la création de société commerciale, malgré l'obligation édictée par la LOTI, et cette condition d'inscription n'est mise effectivement en œuvre que partiellement en 2020,
- Il y a eu peu d'action de promotion du secteur.

11.1.2.3 Objectif Stratégique 3 : Renforcer la contribution sociale du secteur à la politique de développement.

La mise en œuvre de cet objectif peut se résumer de la façon suivante :

- La prise en compte du genre est toujours très limitée,
- Les actions de prévention du VIH/SIAD et autres maladies sont entreprises notamment dans le cadre du Corridor Abidjan – Lagos via l'OCAL,
- Le dialogue social demeure très limité dans le secteur,
- Il ne sera prévu l'élaboration d'une réglementation des temps de conduites et de repos que dans le cadre du projet ATGT en cours,

11.1.2.4 Objectif Stratégique 4 : Faire de la sécurité routière une priorité du secteur des transports routiers en en faisant un instrument de compétitivité

La Sécurité Routière est devenue une priorité du Ministre des Transports, ce qui a permis la prise de nombreux textes et décisions, mais beaucoup reste encore à faire :

- Les textes pris en 2017, se sont avérés incomplets pour permettre une transcription fidèle et efficace des directives de l'UEMOA en la matière, en particulier, l'accumulation des textes n'a pas été accompagné d'une reprise

nécessaire des textes premiers, en particulier, les missions de l'OSER n'ont pas été revus à la lumière du cadre fixé par l'UEMOA,

- Si des orientations générales et des actions ont été définies et conduites dans le domaine de la Sécurité Routière, la déclinaison sectorielle recommandée n'a pas été mise en œuvre,
- La formation à la conduite a fait l'objet de nombreuses mesures, l'adoption du PNF et la formation des formateurs à la conduite est en cours,
- Il n'y a pas eu de contractualisation d'objectifs de sécurité routière avec le HCPETR-Cl,
- La politique générale des compagnies d'assurance en matière de prise en compte des efforts entrepris par les transporteurs n'a pas évolué.

11.1.2.5 Objectif Stratégique 5 : Définir un plan d'actions pour organiser et rationaliser le transport des Matières Dangereuses, sécuriser les routes et dynamiser ce segment de marché.

Le plan d'actions recommandé n'a pas été défini.

11.1.2.6 Objectif Stratégique 6 : Définir un plan d'actions pour favoriser le développement organisé et rationnel du transport des denrées périssables sous températures dirigées pour garantir la sécurité alimentaire.

Le plan d'actions recommandé n'a pas été défini.

11.1.2.7 Objectif Stratégique 7 : Améliorer les conditions d'exploitation des entreprises du secteur en précisant, grâce à la LOTI, le cadre contractuel et en éliminant les dérives constatées en matière de non-respect de la législation tout en facilitant l'action des corps de contrôle.

La mise en œuvre de cet objectif est critique :

- Les Contrats Types de transport routiers prévus par la LOTI n'ont pas été validés, donc ne sont pas publiés,
- Le principe de juste rémunération n'est pas mis en œuvre,
- Les tarifs indicatifs prévus par la LOTI n'ont pas été élaborés, et pire cette compétence a aussi été attribuée aux AOMU, ce qui ne peut qu'engendrer des conflits sans solutions,
- Le décret proposé pour la mise en cause pénale des donneurs d'ordre n'a toujours pas été adopté,
- La lutte contre la surcharge demeure aléatoire,
- Si l'inventaire des sanctions pénales et administratives encourues dans le secteur a été établi, sous l'empire de l'ancienne AT de l'UE, le guide de vulgarisation n'a pas été préparé, et le renforcement des capacités des acteurs et corps de contrôle n'a été que partielle.

11.1.2.8 Objectif Stratégique 8 : Revoir la gestion du fret pour passer d'un système opaque de distribution à une commercialisation effective des services de transport routier de marchandises tout en éliminant les pratiques conduisant à des situations de concurrence déloyales ou de monopolisation ou cartellisation de la distribution du fret.

La question centrale de la gestion du fret demeure à régler :

- La promotion des relations contractuelles de longue durée n'a pas eu lieu, et le Contrat type y relatif n'a pas été publié,
- Le contrôle du transport privé ou pour compte propre n'a pas évolué,
- Le cabotage illégal n'a pas fait l'objet d'une attention spécifique.

11.1.2.9 Objectif Stratégique 9 : Développer et mettre en œuvre une politique incitative pour faciliter l'accès des entreprises du secteur au financement et permettre le rajeunissement et le renouvellement du parc.

Si avec l'appui de la Banque Mondiale, dans le cadre du PAMOSET, le programme de rajeunissement du parc a été intégralement revu selon les orientations recommandées par la SSTRM, sa mise en œuvre reste encore à généraliser.

11.1.2.10 Objectif Stratégique 10 : Développer la compétitivité et la place du pavillon ivoirien dans les échanges et les transports inter Etats.

Peu de réalisations sont observées dans la mise en œuvre de cet objectif stratégique en termes de proposition de modernisation des instruments communautaires (CEDEAO et UEMOA).

On notera toutefois que la recommandation de sanctionner les donneurs d'ordre dans le cadre du règlement 14 a été partiellement prise en compte dans le projet de révision dudit règlement en cours de discussion.

11.1.2.11 Conclusion

S'il est indéniable que de nombreuses actions ont été mises en œuvre, force est de constater que de nombreuses actions, pourtant indispensables au développement du secteur demeurent à appliquer, et seront donc reprises et actualisées dans la stratégie consolidée à venir.

11.2 La prise en compte du transport routier de personnes

11.2.1 Le contexte

Pour mémoire, le 11^{ème} objectif de la SSTRM de 2017 était la définition d'une stratégie sectorielle pour le transport routier de personnes.

Malgré quelques tentatives menées dans le cadre de l'ancienne AT de l'Union Européenne, la définition d'une telle stratégie n'a pu intervenir jusqu'à ce jour.

Toutefois, dans le cadre de l'actuelle ATGT de l'UE, il est prévu la prise en compte du transport de personnes dans la définition d'une Stratégie sous-sectorielle du transport routier de marchandises et de personnes.

Ainsi, en s'appuyant sur les missions du Ministère des Transports et leurs objectifs, les résultats de l'analyse diagnostique qui a mis en relief les faiblesses ou les insuffisances actuelles du sous-secteur des transports routiers de personnes suggèrent de traduire et d'ordonner dans l'arborescence ci-après, les principaux axes d'orientation de la stratégie à bâtir. Cette stratégie, qui met la priorité sur le transport public, inscrit les activités et actions du Ministère des Transports et de ses structures sous-tutelle en faveur du développement durable des services de transport, dans un cadre de gouvernance moderne, cohérent et efficace. Toutes les mesures ou actions ainsi proposées dans un agenda stratégique, en réponse aux faiblesses ou insuffisances diagnostiquées, concourent à la réalisation pleine et efficace des missions assignées au Ministère des Transports, au regard des objectifs visés et des résultats attendus.

Ainsi, la stratégie qui est proposée veut mettre en évidence la priorité sur le transport public de personnes en facilitant la concrétisation du potentiel d'optimisation de l'action du Ministère et de ses structures sous-tutelle ou déconcentrées, pour un développement durable du sous-secteur des transports routiers de personnes. Elle voudrait donner une meilleure visibilité aux nombreux engagements existants du Ministère en faveur des transports routiers, lesquels doivent être poursuivis, renforcés ou complétés si nécessaire. Elle adresse le propre fonctionnement du Ministère, les politiques publiques qu'il met en œuvre ainsi que les soutiens ou appuis éventuels qu'il apporte à des structures tierces dans le cadre de ses missions.

La stratégie, formulée selon la vision d'un transport public de personnes durable pour tous (on parlerait de transport équitable, c'est-à-dire un transport accessible à tous sur le plan spatial, temporel, financier, social, où le service offert est rémunéré au juste prix), au service d'une Côte d'Ivoire émergente, est alignée sur l'Agenda du PND 2021-2025 du Gouvernement.

11.2.2 Les Axes Stratégiques et leurs effets spécifiques attendus proposés pour le transport routier public de personnes

Les Axes stratégiques proposés visent à mettre en œuvre à moyen terme (à l'horizon du PND 2021-2025), un transport public de personnes :

- Avec une part de marché dans les déplacements qui serait majoritaire sinon significativement accrue (AS1),

- Largement disponible (AS2),
- Efficace et attractif avec une haute qualité de service offert (AS3),
- Respectueux de l'environnement et de la sécurité routière (AS4),
- Dont le financement durable serait garanti (AS5),
- Administré et opéré dans un cadre de bonne gouvernance par une administration compétente et des opérateurs professionnels (AS6).

Ces 6 Axes stratégiques organisés de façon logique et chronologique sont ensuite déclinés en 24 Effets spécifiques attendus.

- **Axe Stratégique 1** : Créer les conditions visant à augmenter la part de marché du transport public de personnes
 - Effets attendus :
 - ✓ 1.1 Favoriser et encourager le transfert modal vers le Transport Public de Personnes (TP),
 - ✓ 1.2 Contraindre l'usage de la voiture par le péage urbain et le stationnement payant en milieu urbain dense, avec instauration de taxes antipollution,
 - ✓ 1.3 Coordonner les modes de transport public de personnes (intermodalité, intégration spatiale et tarifaire des modes ou services de transport, etc.),
 - ✓ 1.4 Réorganisation du marché et hiérarchisation des réseaux de TP urbain.
- **Axe Stratégique 2** : Accroître la disponibilité des transports publics de personnes
 - Effets Attendus :
 - ✓ 2.1 Implémentation du TP dans toute agglomération d'au moins 200 000 habitants,
 - ✓ 2.2 Développement du TP pour les désertes interurbaines et inter-Etats,
 - ✓ 2.3 Développement des infrastructures dédiées aux TP (sites propres, couloirs réservés, gares, stations, arrêts et abribus, etc.),
 - ✓ 2.4 Les TP sont accessibles aux populations (accessibilité géospatiale, sociale, financière, y comprises mesures sociales avec compensations tarifaires).
- **Axe Stratégique 3** : Rendre efficaces et attractifs les transports publics de personnes et accroître leur qualité de service
 - Effets Attendus :
 - ✓ 3.1 Assurer l'efficacité de fonctionnement (coordination, régulation, contrôle, communication, information, visibilité, etc.),
 - ✓ 3.2 Instauration de normes de qualité de service des TP,
 - ✓ 3.3 Allègement de la fiscalité et mise en place d'un régime favorable au TP,
 - ✓ 3.4 Favoriser une concurrence réglementée au sein du marché des transports.
- **Axe Stratégique 4** : Permettre aux TP d'être majoritairement consommateurs d'énergie verte, respectueux de l'environnement et de la Sécurité Routière
 - Effets Attendus :

- ✓ 4.1 Instauration de normes environnementales et système de contrôle antipollution,
 - ✓ 4.2 Instauration/renforcement de normes de sécurité dans les TP (on pourrait viser un objectif ambitieux de zéro tué dans les TP),
 - ✓ 4.3 Instauration/renforcement de critères rigoureux pour la conduite de véhicules de TP (conducteurs professionnels, durée de conduite réglementée, etc.),
 - ✓ 4.4 Développement de systèmes ou modes de TP verts (BRT, ferroviaires, lagunaires, et modes doux dont le vélo et la marche à pieds).
- **Axe Stratégique 5 : Etablir un système de financement durable des TP**
- Effets Attendus :
 - ✓ 5.1 Le financement du système des TP par les pouvoirs publics et par les revenus du marché est assuré à long terme (mécanisme de financement durable),
 - ✓ 5.2 L'emploi des moyens financiers est efficace (gouvernance financière),
 - ✓ 5.3 Planification simultanée et intégrée des TP et de leurs besoins de financements notamment les infrastructures, les services et leurs exploitations,
 - ✓ 5.4 La rentabilité des services et du marché des TP est assurée (viabilité financière à long terme ou durabilité financière).
- **Axe Stratégique 6 : Garantir la bonne gouvernance dans les TP grâce à une administration compétente et des opérateurs professionnels**
- Effets Attendus :
 - ✓ 6.1 Amélioration du cadre institutionnel, législatif et réglementaire (Autorités ou structures de gouvernance, textes législatifs et réglementaires, etc.)
 - ✓ 6.2 Organisation de la profession et du marché
 - ✓ 6.3 Formation qualifiante et professionnelle (acteurs et opérateurs)
 - ✓ 6.4 Promotion de la bonne gouvernance (mise en place d'outils et de normes de la qualité pour la bonne gouvernance y comprises les sanctions si nécessaires)

Ces Axes Stratégiques et leurs effets attendus seront intégrés dans la « Stratégie sous-sectorielle du transport routier de marchandises et de personnes ».

En effet, certains de ces Axes et effets attendus sont communs au transport de personnes et au transport de marchandises, il conviendra donc d'articuler la « **Stratégie sous-sectorielle du transport routier de marchandises et de personnes** » afin que cette stratégie soit cohérente dans son organisation, et spécifique au transport de marchandise et au transport de personnes quand elle doit l'être.

11.3 Le résultat global et les objectifs de la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025

La SSTRMP 2021-2025 repose sur un résultat global clair, qui lui-même s'appuie sur des piliers, lesquels sont déclinés en Effets attendus décrivant les actions à entreprendre.

Ainsi, la SSTRMP vise à prolonger la Stratégie sectorielle du transport de marchandises de 2017, en y intégrant le transport de personnes.

Cet édifice est donc conçu pour poursuivre et parachever les efforts entrepris au travers d'une vision dynamique et actualisée des besoins globaux du secteur, des besoins spécifiques au transport de marchandises et au transport de personnes dans la perspective de la mise en œuvre des objectifs globaux de développement.

11.3.1 Un résultat global

Le diagnostic sectoriel du transport routier de marchandises et de personnes a démontré que le secteur des transports routiers de Côte d'Ivoire continue à souffrir de maux endémiques dont les origines et les causes sont diverses, tantôt inhérentes à l'environnement économique et politique, tantôt résultant du secteur lui-même.

La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025 vise donc à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour traiter les causes profondes qui expliquent les difficultés auxquelles le secteur est confronté dans la perspective de faire du transport routier de marchandises et de personnes, un moteur et un contributeur essentiel à la politique de développement économique et social du pays.

La SSTRMP 2021-2025 doit donc permettre de redonner au secteur sa place dans la politique économique et sociale globale et de renforcer sa visibilité en tant qu'acteur engagé du développement.

Ainsi, le Résultat Stratégique global et général de la SSTRMP est :

Créer les conditions qui permettront au transport routier de marchandises et de personnes de contribuer au développement économique et social du pays par l'organisation d'un secteur créateur de richesses et d'emplois grâce au développement de services de transport de qualité, compétitifs, durables, fiables et respectueux de l'environnement.

11.3.2 Les Piliers de la SSTRMP 2021-2025

L'actualisation du diagnostic du secteur du transport routier de marchandises et la réalisation du diagnostic du secteur du transport routier de personnes ont révélés la nécessité de répondre aux difficultés rencontrées et de relever les défis identifiés en organisant les objectifs stratégiques sur la base de 5 piliers.

Les Piliers s'articulent de la façon suivante :

- **Pilier 1** : Parachever le cadre institutionnel et la gouvernance du transport routier de marchandises et de personnes sur une base de co-construction avec les professionnels
- **Pilier 2** : Professionnaliser tous les acteurs du transport routier de marchandises et de personnes pour accroître la contribution sociale du secteur
- **Pilier 3** : Permettre l'émergence d'un secteur du transport routier de marchandises efficace, fiable et durable
- **Pilier 4** : Organiser le transport public de personnes à l'échelle du pays pour permettre une mobilité efficace et accessible au plus grand nombre
- **Pilier 5** : Améliorer les conditions d'exploitation et restaurer la rentabilité du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes pour lui permettre de rajeunir sa flotte et d'intégrer le respect des critères environnementaux modernes et adaptés

11.3.3 Les Objectifs Stratégiques de la SSTRM 2021-2025 traduisent une vision intégrée et cohérente pour le développement du transport routier de marchandises et de personnes en Côte d'Ivoire

Les 5 piliers de la SSTRMP 2021-2025 se déclinent en 17 Objectifs Stratégiques.

Déclinaison des Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025

Pilier 1 : Parachever le cadre institutionnel et la gouvernance du transport routier de marchandises et de personnes sur une base de co-construction avec les professionnels

Objectif Stratégique 1	Finaliser le cadre institutionnel en assurant la cohérence de l'ensemble, la lisibilité des missions des différents acteurs, en améliorant la gouvernance générale du secteur en développant un esprit de Partenariat Public/Privé	6 Effets Attendus	32 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 2	Définir un cadre de financement équitable et durable des structures et autorités impliquées dans la gestion et la gouvernance du transport routier de marchandises et de personnes	3 Effets Attendus	6 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 3	Parachever le cadre institutionnel pour la gestion de la Sécurité Routière afin de faire de la sécurité routière une priorité du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes en en faisant un instrument de compétitivité	7 Effets Attendus	23 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 4	Développer la compétitivité et la place du pavillon ivoirien dans les échanges et les transports inter Etats de marchandises et de personnes	4 Effets Attendus	6 Actions à mettre en œuvre
Total Pilier 1		20 Effets attendus	67 Actions à mettre en œuvre

Déclinaison des Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025

Pilier 2 : Professionnaliser tous les acteurs du transport routier de marchandises et de personnes pour accroître la contribution sociale du secteur

Objectif Stratégique 5	Parachever le cadre légal sur les conditions d'accès de l'ensemble des professions du transport routier de marchandises et de personnes, y compris pour les intermédiaires, et développer la capacité de formation	5 Effets Attendus	19 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 6	Renforcer la contribution sociale du transport routier de marchandises et de personnes (dialogue social, convention collective, employabilité, politique du genre, promotion des règles d'hygiène et prévention des maladies infectieuses)	4 Effets Attendus	11 Actions à mettre en œuvre
Total Pilier 2		9 Effets attendus	30 Actions à mettre en œuvre

Déclinaison des Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025

Pilier 3 : Permettre l'émergence d'un secteur du transport routier de marchandises efficace, fiable et durable

Objectif Stratégique 7	Revoir la gestion du fret pour passer d'un système opaque de distribution à une commercialisation effective des services de transport routier de marchandises tout en éliminant les pratiques conduisant à des situations de concurrence déloyale ou de monopolisation ou cartellisation de la distribution du fret.	4 Effets Attendus	9 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 8	Définir un plan d'actions pour organiser et rationaliser le transport des Matières Dangereuses, sécuriser les routes et dynamiser ce segment de marché.	6 Effets Attendus	19 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 9	Définir un plan d'actions pour favoriser le développement organisé et rationnel du transport des denrées périssables sous températures dirigées pour garantir la sécurité alimentaire.	3 Effets Attendus	10 Actions à mettre en œuvre
Total Pilier 3		13 Effets attendus	38 Actions à mettre en œuvre

Déclinaison des Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025

Pilier 4 : Organiser le transport public de personnes à l'échelle du pays pour permettre une mobilité efficace et accessible au plus grand nombre

Objectif Stratégique 10	Créer les conditions visant à augmenter la part de marché du transport public de personnes	4 Effets Attendus	21 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 11	Accroître la disponibilité des transports publics de personnes	4 Effets Attendus	14 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 12	Rendre efficaces et attractifs les transports publics de personnes et accroître leur qualité de service	4 Effets Attendus	23 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 13	Etablir un système de financement durable des transports publics de personnes	4 Effets Attendus	18 Actions à mettre en œuvre
Total Pilier 4		16 Effets attendus	76 Actions à mettre en œuvre

Déclinaison des Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025

Pilier 5 : Améliorer les conditions d'exploitation et restaurer la rentabilité du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes pour lui permettre de rajeunir sa flotte et d'intégrer le respect des critères environnementaux modernes et adaptés

Objectif Stratégique 14	Améliorer les conditions d'exploitation des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes en précisant, grâce à la LOTI, le cadre contractuel et en éliminant les dérives constatées en matière de non-respect de la législation tout en facilitant l'action des corps de contrôle	7 Effets Attendus	14 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 15	Permettre aux acteurs du transport public et privé de marchandises et de personnes d'être progressivement majoritairement consommateurs d'énergie verte, respectueux de l'environnement	5 Effets Attendus	18 Actions à mettre en œuvre
Objectif Stratégique 16	Accélérer la mise en œuvre d'une politique incitative pour faciliter l'accès des entreprises du secteur au financement et permettre le rajeunissement et le renouvellement du parc	2 Effets Attendus	12 Actions à mettre en œuvre
Total Pilier 5		14 Effets attendus	44 Actions à mettre en œuvre

Total général pour les 5 Piliers	72 Effets attendus	255 Actions à mettre en œuvre
---	---------------------------	--------------------------------------

