

Côte d'Ivoire



Assistance Technique Gouvernance Transports

Tome 2 : Stratégie Sectorielle du Transport
Routier de Marchandises et de
Personnes (SSTRMP) 2021-2025



01 Mars 2021



INFORMATIONS RELATIVES AU DOCUMENT**INFORMATIONS GÉNÉRALES**

Auteur(s)	Zoro Bi Nagone et Jean Acri
Fonction	
Volume du document	
Version	Provisoire
Référence	ROOI02601

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature
V. 1	15.10.2020	Roger Pfeiffer	Chef de mission	
V. 2	01.03.2021	Roger Pfeiffer	Chef de mission	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
	CCC-CI/UE
	DUE
	Ministère des Transports (Cabinet)
	DGTTC

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

1	DU DIAGNOSTIC A UNE STRATEGIE SECTORIELLE AMBITIEUSE ET COHERENTE.....	9
1.1	Le transport routier de marchandises et de personnes est un secteur économique essentiel mais en grande souffrance.....	9
1.2	La SSTRMP, tout en s'inscrivant dans la continuité du cadre stratégique existant, doit parachever la mise en œuvre de la réforme introduite par la LOTI	11
2	LA SSTRMP : UNE VISION, DES PILIERS, DES OBJECTIFS ET UN SUIVI DE SA MISE EN ŒUVRE.....	13
2.1	La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes : un outil de modernisation et de gouvernance.....	13
2.2	Une vision, des piliers, des objectifs et des effets attendus.....	13
2.2.1	Un résultat global.....	14
2.2.2	Les Piliers de la SSTRMP 2021-2025	14
2.2.3	Les Objectifs Stratégiques de la SSTRMP 2021-2025, les effets attendus et les actions à mettre en œuvre traduisent une vision intégrée et cohérente pour le développement du transport routier de marchandises et de personnes en Côte d'Ivoire	15
2.2.4	La Matrice d'Actions de la SSTRMP 2021-2025.....	21
2.2.5	La Lettre de Politique du Transport Routier de Marchandises et de Personnes ..	21
2.3	Un Comité de Suivi et d'Evaluation (CSE) pour assurer la mise en œuvre et le suivi de la SSTRMP	21
2.3.1	Un Comité de Suivi et d'Evaluation de la SSTRMP.....	21
2.3.2	Le CSE : un mécanisme de reporting des réalisations, des difficultés rencontrées et des obstacles à surmonter.....	22
2.3.3	Un bilan annuel de la mise en œuvre de la SSTRMP	22
3	LA SSTRMP : LES PILIERS, LES OBJECTIFS STRATEGIQUES, LES EFFETS ATTENDUS ET LES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE.....	23
3.1	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	23
3.1.1	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	23
3.1.1.1	Le postulat.....	23
3.1.1.2	Effets attendus et conditionnalités	24
3.1.1.3	Effet 1.1 : Parachever le cadre institutionnel pour garantir une meilleure Gouvernance sectorielle afin de favoriser l'émergence d'une véritable industrie des transports routiers	25
3.1.1.4	Effet 1.2 : Définir et appliquer une politique volontariste de renforcement des capacités des acteurs publics et privés	31
3.1.1.5	Effet 1.3 : Créer un cadre et une culture de la concertation avec la profession pour l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sectorielle et des évolutions législatives et réglementaires du secteur au travers d'une approche de Partenariat Public – Privé	33
3.1.1.6	Effet 1.4 : Clarifier les missions des Pouvoirs Publics sur l'organisation institutionnelle et légale du secteur et le contrôle de l'application des règles	36

3.1.1.7 Effet 1.5 : Application des sanctions administratives prévues par les textes en matière d'inscription au registre, de suspension ou de révocation des autorisations de transport nationales et inter Etats	39
3.1.1.8 Effet 1.6 : Renforcement du HCPETR-Cl en qualité d'organe représentatif de la profession et centrage de ses missions sur le soutien aux professionnels au travers de services concrets pour ses membres pour en assurer l'autonomie.....	40
3.1.2 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	44
3.1.2.1 Le postulat.....	44
3.1.2.2 Effets attendus et conditionnalités	45
3.1.2.3 Effet 2.1 : Elaboration d'une cartographie objective et quantifiée de la fiscalité et parafiscalité pesant sur le secteur	46
3.1.2.4 Effet 2.2 : Réaliser une cartographie des affectations des ressources identifiées aux différentes structures bénéficiaires afin de définir l'adéquation, ou l'inadéquation de l'affectation des ressources aux besoins et aux résultats atteints.....	48
3.1.2.5 Effet 2.3 : Esquisser un mécanisme de financement unique et global pour assurer, dans un cadre de parfaite équité et en toute transparence, le financement des structures et organismes impliqués dans la mise en œuvre des outils de gestion et de gouvernance du secteur.	49
3.1.3 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.....	50
3.1.3.1 Le postulat.....	50
3.1.3.2 Effets attendus et conditionnalités	51
3.1.3.3 Effet 3.1 : Ajuster le cadre institutionnel de la gestion de la SR pour se conformer au cadre fixé par l'UEMOA pour l'instauration d'un Schéma harmonisé de gestion de la Sécurité Routière.....	53
3.1.3.4 Effet 3.2 : Créer un cadre de financement clair et transparent pour la mise en œuvre des actions de Sécurité Routière.....	56
3.1.3.5 Effet 3.3 : Affirmer et faire connaitre du plus grand nombre la volonté nationale d'une amélioration de la SR au niveau sectoriel par la combinaison de mesures de sensibilisation de formation et une politique uniforme de sanctions	57
3.1.3.6 Effet 3.4 : Renforcer la professionnalisation des conducteurs et opérateurs du transport routier de marchandises et de personnes dans le domaine de la SR pour contribuer à une diminution du nombre d'accidents et à une amélioration des conditions d'exploitation tout en diminuant l'impact environnemental du secteur	60
3.1.3.7 Effet 3.5 : Diminuer le nombre d'accidents grâce à une anticipation par les conducteurs de véhicules légers des situations accidentogènes résultant des conditions particulières du comportements des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes en particulier lors des manœuvres et changements de direction.....	61
3.1.3.8 Effet 3.6 : Augmenter la compétitivité des entreprises par une prise en compte des impératifs de sécurité routière en les intégrant dans la politique économique et commerciale de l'entreprise	62
3.1.3.9 Effet 3.7 : Diminuer le coût des assurances pour les transporteurs de marchandises et de personnes impliqués dans une démarche d'entreprise de SR conduisant à une réduction de la sinistralité en nombre et en coût	63
3.1.4 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	65
3.1.4.1 Le postulat.....	65
3.1.4.2 Effets attendus et conditionnalités	66
3.1.4.3 Effet 4.1 : Renforcer le positionnement de la Côte d'Ivoire dans les organes et instances régionales pour qu'elle devienne le leader de l'intégration régionale	

dans le domaine de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes	67
3.1.4.4 Effet 4.2 : Développer des initiatives en vue d'une modernisation des instruments régionaux en matière de transports et de transit de marchandises et de personnes	69
3.1.4.5 Effet 4.3 : Promouvoir une approche coordonnée et harmonisée de la gestion institutionnelle des transports inter-Etats pour harmoniser les conditions de concurrence	70
3.1.4.6 Effet 4.4 : Rénover le cadre bilatéral des accords de transports terrestres.....	71
3.2 Pilier 2 : Professionnaliser tous les acteurs du transport routier de marchandises et de personnes pour accroître la contribution sociale du secteur	73
3.2.1 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	73
3.2.1.1 Le postulat.....	73
3.2.1.2 Effets attendus et conditionnalités	74
3.2.1.3 Effet 5.1 : Finaliser la réglementation en matière d'accès à la profession pour les transporteurs routiers de marchandises et de personnes et créer les conditions de son application	75
3.2.1.4 Effet 5.2 : Mettre effectivement en œuvre les dispositions relatives aux aptitudes aux conducteurs professionnels du Code de la Route	77
3.2.1.5 Effet 5.3 : Encadrer les professions d'auxiliaires et d'intermédiaires de transport par des règles d'accès et d'exercice de ces professions fondées sur une capacité professionnelle et financière et une honorabilité des dirigeants et gestionnaires d'entreprises.....	78
3.2.1.6 Effet 5.4 : Appliquer des méthodes innovantes pour permettre l'intégration progressive du secteur informel dans le secteur formel	80
3.2.1.7 Effet 5.5 : Promouvoir le secteur privé	82
3.2.2 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)	83
3.2.2.1 Le postulat.....	83
3.2.2.2 Effets attendus et conditionnalités	83
3.2.2.3 Effet 6.1 : Intégrer les objectifs de la politique du genre en facilitant l'intégration des femmes dans les métiers du transport et de la logistique et leurs accès aux filières de formation professionnelle du secteur.	84
3.2.2.4 Effet 6.2 : Développer un programme d'action sectoriel dans le cadre de la réponse nationale de lutte contre le VIH/SIDA	85
3.2.2.5 Effet 6.3 : Initier une approche du dialogue social sectoriel	87
3.2.2.6 Effet 6.4 : Développer les systèmes de transport rural	88
3.3 Pilier 3 : Permettre l'émergence d'un secteur du transport routier de marchandises efficace, fiable et durable.....	89
3.3.1 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.....	89
3.3.1.1 Le postulat.....	89
3.3.1.2 Effets attendus et conditionnalités	90
3.3.1.3 Effet 7.1 : Promouvoir la passation de contrats de transport sur la durée dans le cadre de relations contractuelles directes entre le transporteur routier et le donneur d'ordre.....	91
3.3.1.4 Effet 7.2 : Développer des produits d'assurance adaptés	92
3.3.1.5 Effet 7.3 : Contrôler la réalisation d'opérations de transport pour compte propre	93

3.3.1.6 Effet 7.4 : Contrôler et sanctionner les activités de cabotage illégal	94
3.3.2 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.....	95
3.3.2.1 Le postulat.....	96
3.3.2.2 Effets attendus et conditionnalités	96
3.3.2.3 Effet 8.1 : Evaluer l'étendue des besoins en termes de règlementation du transport de marchandises dangereuses par route.....	98
3.3.2.4 Effet 8.2 : Désigner et doter l'Administration qui sera chargée du secteur des transports routiers de marchandises dangereuses	100
3.3.2.5 Effet 8.3 : Adhérer à l'Accord ADR de l'ONU ou établir sur ses bases une législation/règlementation nationale du transport routier de matières dangereuses	102
3.3.2.6 Effet 8.4 : Développer les moyens techniques à mettre en œuvre pour permettre l'application de la règlementation du transport routier de matières dangereuses	103
3.3.2.7 Effet 8.5 : Développer avec les professionnels (chargeurs et transporteurs) des programmes de formation et de renforcement des capacités	105
3.3.2.8 Effet 8.6 : Développer les capacités d'intervention et la coordination des corps de secours et d'urgence.....	106
3.3.3 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.....	107
3.3.3.1 Le postulat.....	107
3.3.3.2 Effets attendus et conditionnalités	107
3.3.3.3 Effet 9.1 : Inventorier les besoins de transports routiers de denrées périssables sous températures dirigées et les évolutions prévisibles	108
3.3.3.4 Effet 9.2 : Etablir la législation/règlementation de transport de denrées périssable sous températures dirigées pour en favoriser le développement et développer les moyen techniques requis.....	111
3.3.3.5 Effet 9.3 : Développer avec les professionnels de la spécialité des programmes de formation et de renforcement des capacités	112
3.4 Pilier 4 : Organiser le transport public de personnes à l'échelle du pays pour permettre une mobilité efficace et accessible au plus grand nombre.....	113
3.4.1 Objectif Stratégique 10 : Augmenter la part de marché du transport public de personnes	113
3.4.1.1 Le postulat.....	114
3.4.1.2 Effets attendus et conditionnalités	115
3.4.1.3 Effet 10.1 : Favoriser et encourager le transfert modal vers le Transport Public de Personnes (TP)	116
3.4.1.4 Effet 10.2 : Réduire l'usage de la voiture	120
3.4.1.5 Effet 10.3 : Coordonner les modes de transport public de personnes	124
3.4.1.6 Effet 10.4 : Réorganiser le marché de transport urbain dans le grand Abidjan.....	127
3.4.2 Objectif Stratégique 11 : Accroître la disponibilité des transports publics de personnes	131
3.4.2.1 Le postulat.....	131
3.4.2.2 Effets attendus et conditionnalités	133
3.4.2.3 Effet 11.1 : Mettre en œuvre des services de transport public dans toute agglomération d'au moins 200 000 habitants ou dans toutes les capitales régionales	133
3.4.2.4 Effet 11.2 : Développer le transport public interurbain et inter-Etats	137
3.4.2.5 Effet 11.3 : Aménager des infrastructures dédiées au transport public urbain.....	140
3.4.3 Objectif Stratégique 12 : Rendre efficaces et attractifs les transports publics de personnes et accroître leur qualité de service	145
3.4.3.1 Le postulat.....	145
3.4.3.2 Effets attendus et conditionnalités	146

3.4.3.3 Effet 12.1 : Assurer l'efficacité de fonctionnement (coordination, régulation, contrôle, communication, information, visibilité, etc.).....	147
3.4.3.4 Effet 12.2 : Instaurer des normes de qualité du service de Transport Public	149
3.4.3.5 Effet 12.3 : Renforcer l'image du transport public.....	153
3.4.3.6 Effet 12.4 : Favoriser une concurrence organisée au sein du marché des Transports Publics	155
3.4.4 Objectif Stratégique 13 : Mettre en place un système de financement durable des Transports Publics de personnes	158
3.4.4.1 Le postulat.....	158
3.4.4.2 Effets attendus et conditionnalités	161
3.4.4.3 Effet 13.1 : Le financement du système des Transports Publics par les pouvoirs publics et par les revenus du marché est assuré à long terme.....	162
3.4.4.4 Effet 13.2 : Utiliser les moyens financiers de façon efficace	164
3.4.4.5 Effet 13.3 : Planifier simultanément et de façon intégrée les Transports Publics et leurs besoins de financements	165
3.4.4.6 Effet 13.4 : Assurer la rentabilité des services et du marché des Transports Publics	167
3.5 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	170
3.5.1 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 .	170
3.5.1.1 Le postulat.....	170
3.5.1.2 Effets attendus et conditionnalités	171
3.5.1.3 Effet 14.1 : Renforcer la transparence contractuelle et établir des contrats types de transport de marchandises et de personnes par route.....	173
3.5.1.4 Effet 14.2 : Revoir les principes de la tarification des prestations de transport routier de marchandises et de personnes pour permettre la viabilité des entreprises.....	174
3.5.1.5 Effet 14.3 : Imposer que le prix de transport permette la couverture des coûts de revient et publier des tarifs indicatifs officiels.....	176
3.5.1.6 Effet 14.4 : Activer la responsabilité des donneurs d'ordre en cas d'instruction incompatibles avec la sécurité	177
3.5.1.7 Effet 14.5 : Aborder la question de la surcharge sous l'angle économique et responsabiliser les donneurs d'ordre.....	178
3.5.1.8 Effet 14.6 : Développer des actions d'information et de renforcement des capacités pour l'ensemble des acteurs et des corps de contrôle	179
3.5.1.9 Effet 14.7 : inventorier les infractions dans le domaine du transport routier pour faciliter le respect des règles, le contrôle de leur application et la sanction des irrégularités.....	180
3.5.2 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	183
3.5.2.1 Le postulat.....	183
3.5.2.2 Effets attendus et conditionnalités	184
3.5.2.3 Effet 15.1 : Elaborer, faire adopter et appliquer des normes réglementaires antipollution	185
3.5.2.4 Effet 15.2 : Instaurer une fiscalité spécifique incitative au transport propre (écofiscalité).....	186
3.5.2.5 Effet 15.3 : Développer le Transport Public de masse en milieu urbain et les moyens de transport vert	187
3.5.2.6 Effet 15.4 : Développer les mobilités douces.....	189
3.5.2.7 Effet 15.5 : Développer l'enseignement de la conduite économique / écologique	191

3.5.3 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.....	192
3.5.3.1 Considération générale.....	192
3.5.3.2 Le postulat.....	193
3.5.3.3 Effets attendus et conditionnalités	194
3.5.3.4 Effet 16.1 : Faciliter les conditions d'accès au crédit et au financement.....	195
3.5.3.5 Effet 16.2 : Mettre en œuvre le Programme de rajeunissement et de renouvellement du parc tel qu'il a été défini dans le cadre du PAMOSET de la Banque Mondiale	196
4 LETTRE DE POLITIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES.....	200
4.1 L'objectif de la SSTRMP 2021-2025	200
4.2 La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes 2021-2025 s'appuie sur un diagnostic des difficultés rencontrées et des obstacles à surmonter.....	201
4.3 Le cadre stratégique existant et les premières réalisations du Ministère des Transports	203
4.4 L'approche consolidée de la SSTRMP 2021-2025	204
4.5 CONCLUSION	214

1 DU DIAGNOSTIC A UNE STRATEGIE SECTORIELLE AMBITIEUSE ET COHERENTE

La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025 présentée dans ce Tome 2 a été élaborée sur la base de l'actualisation du diagnostic du sous-secteur du transport routier de marchandises validée en 2017, et de la conduite du diagnostic du sous-secteur du transport routier de personnes présenté dans le Tome 1 afin de résoudre les difficultés et obstacles identifiés tout en valorisant les atouts et les forces identifiés.

1.1 Le transport routier de marchandises et de personnes est un secteur économique essentiel mais en grande souffrance

Malgré de nombreux atouts qu'il convient de valoriser, le secteur du transport routier de marchandises et de personnes de Côte d'Ivoire se trouve confronté à de nombreux obstacles tantôt endogènes, tantôt extérieurs.

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.

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.

1.2 La SSTRMP, tout en s'inscrivant dans la continuité du cadre stratégique existant, doit parachever la mise en œuvre de la réforme introduite par la LOTI

Le secteur des transports et celui des transports routiers de marchandises et de personnes, malgré l'initiation d'une certaine formalisation stratégique à la fin des années 90, semble n'être que discrètement présent dans le cadre stratégique national existant alors que son importance en tant que pilier clé du développement est clairement identifiée.

Cette discrète visibilité ne confère pas au secteur un statut prioritaire au sein de la politique de développement, ce qui a de multiples conséquences handicapantes.

Au-delà de la visibilité que confère une priorité nationale à un domaine spécifique, le fait de n'être pas clairement visible et identifiée et de n'être présent que de façon diffuse et indirecte dans la NSD, prive le secteur du transport routier d'une approche budgétaire consistante et suffisante et handicape sérieusement la recherche et la mise au point des financements et des programmes d'appui et d'assistance financière et technique.

Ce constat à lui seul justifie l'élaboration d'une Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes.

En effet, la Déclaration de Politique dans le Secteur des Transports de 1998 et le Plan d'Actions de Développement des Transports (PADT) de 2007 constituèrent un premier effort de formalisation d'une approche stratégique sectorielle.

Malheureusement, faute parfois de réelle volonté et en raison des diverses crises traversées par le pays, ce cadre d'orientation ne s'est que très partiellement traduit dans les faits par une mise en œuvre efficace. Ainsi, certaines des recommandations d'actions, malgré le temps écoulé, demeurent d'une certaine actualité encore aujourd'hui.

Le Programme Présidentiel de Gouvernement contient quelques orientations stratégiques importantes qui pourront valablement servir de fondement à l'élaboration de la Stratégie Sectorielle et pourront être déclinées en actions concrètes à entreprendre pour faciliter l'émergence d'une industrie ivoirienne du transport routier de marchandises et de personnes au service du développement.

Le PND 2012-2015 puis le PND 2016-2020 les reprennent naturellement à leur compte et les déclinent en diverses actions à mettre en œuvre.

Cependant, d'une façon générale, il semble que l'arsenal stratégique existant donne une grande priorité aux infrastructures à la fois en nombres d'actions, en efforts financier et en visibilité tandis que les démarches structurantes au niveau de l'organisation de la profession, de l'amélioration des conditions d'exploitation des entreprises de transports routiers, de la professionnalisation des acteurs, de la moralisation des pratiques, ne sont pas ou faiblement décrites et ne bénéficient donc pas d'une grande exposition et manquent donc de moyens.

D'autre part, on relèvera que la question de la Sécurité Routière qui a été longtemps le parent pauvre des axes de développement, fait l'objet d'une priorité pour le Ministre des transports sur la base du constat que les conséquences économiques, sociales et

sanitaires de la sinistralité routière sont loin d'être négligeables et obèrent la réalisation des objectifs globaux de développement.

2 LA SSTRMP : UNE VISION, DES PILIERS, DES OBJECTIFS ET UN SUIVI DE SA MISE EN ŒUVRE

2.1 La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes : un outil de modernisation et de gouvernance

Si il est admis que la signification du mot « STRATEGIE » d'abord influencée par son origine grecque, était d'ordre militaire et signifiait, l'art de coordonner l'action de forces militaires, politiques, économiques et morales impliquées dans la conduite d'une guerre ou la préparation de la défense d'une nation ou d'une coalition, c'est-à-dire la combinaison de moyens visant à soumettre la volonté de l'autre avec un minimum de ressources, cette acception a évoluée pour prendre une signification moins conflictuelle et plus positive.

Dans les domaines politiques et économiques la stratégie consiste à déterminer les objectifs et les buts fondamentaux à long terme puis à choisir les modes d'action et d'allocation des ressources qui permettront d'atteindre ces buts et objectifs.

La définition d'une Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025 en Côte d'Ivoire consiste donc premièrement à exprimer et définir les objectifs à atteindre sur la base de l'état des lieux et du diagnostic présenté ci-devant, et dans un second temps, à déterminer les actions à mettre en œuvre pour les atteindre en les ordonnant dans un plan structuré d'actions programmées.

La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025, qui succède à la Stratégie approuvée en 2017 pour le seul transport routier de marchandises, devra permettre de suivre et d'accompagner les différents intervenants du secteur public et du secteur privé pour garantir une mise en œuvre effective des orientations stratégiques définies au niveau global et au niveau de chacun des domaines d'activité.

Enfin, la SSTRMP 2021-2025 se veut être un instrument qui permettra l'identification des besoins en termes de financement et de renforcement des capacités. Elle constituera donc un instrument crédible pour approcher les bailleurs de fonds et partenaires de développement afin de définir des programmes d'assistance technique appropriés.

2.2 Une vision, des piliers, des objectifs et des effets attendus

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.

2.2.1 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 richesse et d'emploi grâce au développement de services de transport de qualité, compétitifs, durables, fiables et respectueux de l'environnement.

2.2.2 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

2.2.3 Les Objectifs Stratégiques de la SSTRM 2021-2025, les effets attendus et les actions à mettre en œuvre 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 16 Objectifs Stratégiques, 72 effets attendus et en 255 actions à mettre en œuvre sur la période 2021-2025, comme illustré dans le tableau ci-après.

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	24 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	68 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	20 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	31 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	8 Effets Attendus	17 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		15 Effets attendus	47 Actions à mettre en œuvre

Total général pour les 5 Piliers	73 Effets attendus	260 Actions à mettre en œuvre
---	---------------------------	--------------------------------------

2.2.4 La Matrice d'Actions de la SSTRMP 2021-2025

Ces Objectifs Stratégiques déclinés en effets traduits en actions sont présentés dans la Matrice d'Actions annexée au présent document.

Cette Matrice d'Actions présente de façon ordonnée par Pilier, Objectif Stratégique, et effet attendu les actions nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif global.

La Matrice définit pour chaque action, les entités responsables de sa mise en œuvre, sa temporalité (échéance) et les sources de financement potentielles à mobiliser.

Cette Matrice d'Actions devrait servir à l'élaboration de la contribution du Ministère des Transports au contenu du PND 2021-2025 pour le secteur du transport routier de marchandises et de personnes, afin d'assurer la cohérence d'ensemble et les financements à prévoir pour la mise en œuvre de la SSTRMP sur la période 2021-2025.

2.2.5 La Lettre de Politique du Transport Routier de Marchandises et de Personnes

La Lettre de Politique du Transport Routier de Marchandises et de Personnes présente de façon synthétique le contenu de la SSTRMP en tant qu'instrument contributif à l'atteinte des objectifs de développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

2.3 Un Comité de Suivi et d'Evaluation (CSE) pour assurer la mise en œuvre et le suivi de la SSTRMP

Une stratégie sectorielle n'a de sens que si elle est destinée à être mise en œuvre.

Cela implique qu'un mécanisme de suivi soit mis en place pour veiller à la mise en œuvre des actions prévues, à une évaluation régulière de l'avancement et l'adaptation de la SSTRMP en fonction des circonstances et des évolutions constatées.

2.3.1 Un Comité de Suivi et d'Evaluation de la SSTRMP

Le Comité de Suivi et d'Evaluation aura pour rôle de piloter la mise en œuvre de la SSTRMP.

A ce titre le Comité :

- Sera placé sous l'autorité du Directeur de Cabinet du Ministre des transports

- Sera composé de représentants de l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par la mise en œuvre de la SSTRMP y compris les ministères et administrations concernés par certains aspects clés (Ministère de l'Équipement et de l'entretien routier, douanes, corps de contrôle ...)

Un soin particulier sera apporté à la permanence de la représentation pour assurer l'efficacité du travail

Le CSE aura pour mission de :

- De planifier l'organisation de son travail (calendrier de réunion, secrétariat, fixation des ordres du jour, diffusion des documents de travail...),
- De coordonner les travaux avec les autres instances gouvernementales de planification stratégique,
- De tenir un tableau de suivi de la mise en œuvre de la SSTRMP et en assurer la diffusion régulière.

2.3.2 Le CSE : un mécanisme de reporting des réalisations, des difficultés rencontrées et des obstacles à surmonter

Le CSE de la mise en œuvre de la SSTRMP aura en particulier pour tâche de tenir à jour la matrice des objectifs, effets et actions en fonction des réalisations effectuées ou de leur niveau de mise en œuvre.

Il aura également la charge de relever les retards éventuels et de proposer au Ministre les mesures à prendre pour y remédier.

Il aura également la charge de proposer les ajustements à apporter à la SSTRMP rendus nécessaires par l'écoulement du temps et les évolutions constatées.

Il publiera régulièrement un rapport détaillé des activités menées, réalisées ou en cours de réalisation et notera les obstacles éventuels rencontrés. Il est recommandé que cette publication se fasse tous les deux mois à l'ensemble des partenaires représentés au Comité de Pilotage, au SG du Gouvernement et à la presse. Un relais sera fait sur le site Web du Ministère.

2.3.3 Un bilan annuel de la mise en œuvre de la SSTRMP

Le CSE sera chargé de faire un rapport annuel d'activité qui servira à la fois de :

- Support au suivi de la mise en œuvre de la SSTRMP et à la communication du Ministre et du Ministère,
- Base contributive à l'élaboration du Bilan annuel de l'action du Gouvernement pour le secteur du transport routier de marchandises et de personnes.

3 LA SSTRMP : LES PILIERS, LES OBJECTIFS STRATEGIQUES, LES EFFETS ATTENDUS ET LES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE

3.1 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

3.1.1 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

3.1.1.1 Le postulat

La modernisation d'un secteur économique clé comme le transport routier de marchandises et de personnes ne se décrète pas, elle s'organise autour d'une vision qui doit être le résultat d'un consensus entre d'une part les pouvoirs publics qui ont pour mission de gérer le développement économique et social harmonieux et d'autre part, les professionnels du secteur qui doivent devenir des acteurs efficaces de la mise en œuvre de la politique sectorielle.

Une telle approche suppose en premier lieu la création de conditions favorables à une confiance réciproque entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

Cette confiance ne peut résulter que de la mise en œuvre organisée et structurée de plusieurs actions et démarches :

- Garantir une meilleure gouvernance de la part des institutions publiques de l'environnement légal, économique, social et autre du secteur grâce à un cadre institutionnel parachevé, cohérent et clair.
- Une approche déterminée de renforcement des capacités de tous les acteurs publics et privés concernés.
- L'établissement de procédures et de structures permanentes de concertations Public – Privé.
- Une réorientation des missions des pouvoirs publics sur l'organisation institutionnelle et légale du secteur, les contrôles et la sanction des pratiques anormales.
- Un renforcement et un recadrage des missions de la représentation professionnelle autour du HCPETR-CI.

Ces 5 actions doivent être menées et poursuivies de concert car elles sont interdépendantes les unes des autres mais sont indispensables à la réalisation des objectifs globaux de développement du pays et à la mise en œuvre de la SSTRMP.

3.1.1.2 Effets attendus et conditionnalités

3.1.1.2.1 Les effets attendus

La mise en œuvre coordonnée de ces 5 actions vise à produire les effets suivants :

- La bonne gouvernance du secteur, favorisée par un cadre institutionnel et légal cohérent et clair, permet d'une part une connaissance approfondie et mesurable du secteur et de son évolution et d'autre part une transparence des règles applicables, de leur mise en œuvre et le cas échéant des sanctions des pratiques illicites par la mise en œuvre de rapports réguliers rendant compte des résultats obtenus.
- Les compétences professionnelles des acteurs publics et privés du secteur sont renforcées par des formations appropriées et qualifiantes contribuant ainsi à l'amélioration des services de transport routier de marchandises et de personnes.
- Les professionnels du secteur sont, non seulement associés à la définition de la politique à mettre en œuvre, mais deviennent des acteurs de celle-ci grâce à une pratique de concertation systématique pour tout ce qui concerne l'environnement légal, économique et social du secteur.
- Les missions des pouvoirs publics sont claires et connues et se concentrent dans les domaines régaliens pour permettre une application effective, transparente et impartiale des règles sans implications dans les activités commerciales.
- La représentation professionnelle est assurée par le HCPETR-CI vis-à-vis des autorités et devient l'interlocuteur-partenaire des pouvoirs publics dans un cadre transparent tandis que les missions de défense et de promotion du secteur et de ses membres sont connues et efficaces.

3.1.1.2.2 Les conditionnalités

Les effets attendus ne seront réalisés que dans la mesure où les conditionnalités suivantes sont satisfaites :

- Le Ministère des Transports poursuit ses efforts sur la voie d'une gestion transparente et impartiale du secteur sur la base d'objectifs clairs, mesurables et mesurés et de restitution régulière des résultats obtenus.
- Le rôle de chaque acteur public, y compris les autorités créées sous l'empire de la LOTI, est revu dans la perspective d'une gestion efficace et rationnelle du secteur sans redondance ni imprécision.
- Le HCPETR-CI parvient, avec l'appui des pouvoirs publics, à fédérer l'ensemble du secteur et des syndicats locaux pour s'affirmer en interlocuteur unique et crédible vis-à-vis des autorités en matière de propositions et d'appui à la modernisation du secteur.
- Les ressources suffisantes sont mobilisées pour assurer la réalisation des effets attendus par la mise en œuvre des actions prévues.

3.1.1.3 Effet 1.1 : Parachever le cadre institutionnel pour garantir une meilleure Gouvernance sectorielle afin de favoriser l'émergence d'une véritable industrie des transports routiers

3.1.1.3.1 Le cadre

Le diagnostic sectoriel a mis en évidence la nécessité de finaliser le cadre institutionnel afin de le rendre parfaitement cohérent et harmonieux pour permettre une réelle amélioration de la gouvernance du secteur.

Cet objectif sectoriel pour le transport routier de marchandises et de personnes ne fait que transcrire au plan sectoriel un résultat stratégique clairement identifié dans la politique globale de développement du pays. Ce fut le cas sous l'égide du PND 2016-2020 dont bon nombre d'actions prévues au Cadre de Résultats dudit PND trouvent naturellement un écho pour le secteur des transports routiers.

3.1.1.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 1.1.1** : Mettre en place sans délai le Comité de Suivi et d’Evaluation (CSE) de la SSTRMP pour suivre et organiser l’application des mesures qu’elle préconise
Il s’avère indispensable, pour assurer la mise en application effective de la SSTRMP, que dès sa validation prononcée, les mesures réglementaires et organisationnelles soient prises pour :
 - Crer le CSE de la SSTRMP 2021-2025 en le plaçant sous l’autorité du Directeur de Cabinet du Ministre et en définissant son mandat et ses missions :
 - Planifier l’organisation du suivi de la mise en œuvre de la SSTRMP 2021-2025 (calendrier de réunion, secrétariat, fixation des ordres du jour, diffusion des documents de travail...),
 - Cordonner les travaux avec les autres instances gouvernementales de planification stratégique,
 - Tenir un tableau de suivi de la mise en œuvre de la SSTRMP et en assurer la diffusion régulière.
 - Nommer les membres du CSE en entamant la procédure de désignation pour l’identification des représentants de l’ensemble des acteurs publics et privés concernés par la mise en œuvre de la SSTRMP y compris les ministères et administrations concernés par certains aspects clés (Ministère de l’Equipement et de l’entretien routier, douanes, corps de contrôle ...).
 - Désigner au sein du Cabinet le secrétaire du CSE en précisant les fonctions et en lui conférant l’autorité nécessaire et suffisante pour agir avec l’ensemble des administrations et organisations concernées par la mise en œuvre de la SSTRM.

- **Action 1.1.2 :** Revoir et répartir les compétences entre administrations, organes sous tutelles, concessionnaires et autres pour éviter les confusions, les conflits de compétence, les redondances et les imprécisions

Le diagnostic sectoriel a mis en évidence un enchevêtrement et parfois une superposition des organes, institutions, organismes délégués et concessionnaires et autres intervenants dans la gestion du secteur du transport routier de marchandises et de personnes, qui engendrent incertitudes, parfois conflits de compétences et créent des couts élevés pour les utilisateurs du service public, sans pour autant atteindre une efficacité suffisante et créant souvent une imprévisibilité des résultats attendus.

Face à ce constat, et afin de définir un cadre de gouvernance clair et transparent il convient de :

- Inventorier l'ensemble des acteurs publics agissant dans le domaine des transports routiers de marchandises et de personnes.
- Lister pour chacune les sources règlementaires de leurs prérogatives (Lois, décrets arrêtés, circulaires et autres).
- Lister pour chacune, leurs fonctions, rôles et missions.
- Identifier les ressources budgétaires allouées et consommées pour l'accomplissement de chaque fonction, rôle et mission (cela sera conduit en lien avec les activités décrites à l'Objectif Stratégique 2).
- Analyser les différents contrats de concession souscrit pour la délégation d'activité et les modifier le cas échéant pour s'assurer de leur cohérence, pour vérifier les obligations des concessionnaires en particulier en matière de mise à disposition des données et informations sectorielles et de leur propriété, ainsi que de leurs obligations en matière de reddition de compte, documents et données à l'expiration des contrats.
- Procéder à une analyse croisée des résultats obtenus pour identifier les doublons éventuels et les éventuels manques et identifier les fonctions qui sont actuellement exercées par certaines Directions, Services Rattachés, Directions Générales ou Administrations centrales ou déconcentrées et que la LOTI confie soit à l'ARTI, soit aux AOMU. (Pour la Sécurité Routière, voir Objectif Stratégique 3).
- Redéfinir les besoins institutionnels de façon claire et transparente et répartir les fonctions, rôles et missions de chaque organe ou direction de façon à faciliter la gouvernance et renforcer l'efficacité des services publics impliqués.
- Organiser le regroupement éventuel de Certaines Directions afin d'en maximiser l'efficacité.
- Préparer et publier un Décret redéfinissant les missions du Ministère des transports pour ce qui concerne le transport routier de marchandises et de personnes et rendre disponible l'organigramme qui en découle tout en assurant la mise en œuvre immédiate. (Action à mener de concert avec l'Action suivante). Cela induira en particulier que le nouveau Décret sur la base des inventaires réalisés selon les modalités prescrites ci-dessus, fixerait :

- La liste précise et actualisée des Directions et Services Rattachés, Directions Générales Centrales et déconcentrées, de leurs démembrements, des autorités et organes dépendants ou sous tutelle, y compris l'ARTI.
 - Les prérogatives précises de chacun d'eux et l'organigramme de leurs structures respectives.
 - Les rapports hiérarchiques entre eux.
 - Les interactions possibles entre elles et d'autres structures ministérielles ou administratives.
 - Leurs obligations respectives en termes de gouvernance et de restitution des résultats de leurs actions et des engagements budgétaires réalisés.
- **Action 1.1.3** : Opérationnaliser l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI) créée par la LOTI de Décembre 2014 modifiée par l'Ordonnance 2019-99 du 30 janvier 2019 portant adaptation de la LOTI, et par le Décret 2019-101 du 30 janvier 2019

Deux axes d'actions doivent être mis en œuvre :

- Si la LOTI de Décembre 2014 modifiée et le Décret 2019-101 déterminent les missions et fonction de l'Autorité chargée de la Régulation du Transport Intérieur, il reste à traduire de façon transparente pour l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur la façon dont les différentes missions et fonctions de l'ARTI seront mises en œuvre.
- L'opérationnalisation effective de l'ARTI dépend intégralement de la capacité qui lui sera donné de pouvoir compter sur des ressources stables et durables. Pour assurer cette autonomie financière, il conviendra de :
 - Définir un plan d'opérationnalisation qui se composera en deux parties :
 - ✓ D'une part procéder à une identification des actions prioritaires à mettre en œuvre pour simplement opérationnaliser l'ARTI et en définir les besoins humains, technique et financiers nécessaires,
 - ✓ D'autre part définir un plan d'opérationnalisation complet et d'en prévoir les besoins humains, technique et financiers nécessaires.
 - Ces deux actions devront permettre d'identifier les besoins matériels, humain et financier nécessaires à chaque étape et d'identifier ainsi le besoin global de financement nécessaire afin de déterminer, sur cette base les fonds à mobiliser, et donc les ressources à allouer au fonctionnement de l'ARTI.
 - Sur cette base, les mesures règlementaires utiles seront prises pour assurer l'affectation de ces ressources à l'ARTI.

Note : Compte tenu de la juxtaposition de nombreuses autorités, agences et autres organismes dont les textes de création prévoient des sources de financement identiques, le financement de l'ARTI, comme celui des AOMU devra être envisagé dans le cadre d'une vision globale du financement équitable, clair et transparent de toutes ces institutions afin de ne pas multiplier les sources de prélèvement sur les mêmes acteurs qui sont déjà en situation de non-rentabilité. (Se reporter à l'Objectif Stratégique 2).

Cette action doit aboutir à une rationalisation de la gestion et de la gouvernance du secteur, à une simplification des procédures pour les usagers des services publics et à une diminution des couts directs et indirects pour les usagers dans l'accomplissement de leurs démarches et l'obtention de leurs titres ou documents.

- **Action 1.1.4 :** Rationnaliser les missions des AOMU et de l'AMUGA pour en assurer l'efficacité et la crédibilité et prévoir un cadre transparent de leur financement pour en assurer l'opérationnalisation

Les ordonnances modificatives de la LOTI confient aux AOMU la gestion des autorisations de transport urbain de marchandise et de personnes (éditer et délivrer), 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 et le rôle des CGI dans ce processus.

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 ».

Pour clarifier cette situation source de nombreuses difficultés opérationnelles, il conviendra de :

- Revoir le texte des ordonnances modificatives de la LOTI et le Décret 2019-100 du 30 janvier 2019 relatif à l'AMUGA, afin de lever les ambiguïtés constatées. Pour la question des autorisations de transport définir clairement le lien qui doit exister avec le Registre des transporteurs, et les autres systèmes d'information. Pour la question de la fixation des tarifs de transport et le rôle des AOMU dans la définition de tarifs indicatifs, il conviendra de rectifier cette rédaction pour introduire la notion de calcul indicatif de coût de revient en lieu et place de « tarifs indicatifs »
- Créer le cadre d'opérationnalisation effective de l'AMUGA qui dépendra intégralement de la capacité qui lui sera donné de pouvoir compter sur des ressources stables et durables. Pour assurer cette autonomie financière, il conviendra de :
 - Définir un plan d'opérationnalisation qui se composera en deux parties :

- ✓ D'une part procéder à une identification des actions prioritaires à mettre en œuvre pour simplement opérationnaliser l'AMUGA et en définir les besoins humains, technique et financiers nécessaires,
- ✓ D'autre part définir un plan d'opérationnalisation complet et d'en prévoir les besoins humains, technique et financiers nécessaires.

Ces deux actions devront permettre d'identifier les besoins matériels, humain et financier nécessaires à chaque étape et d'identifier ainsi le besoin global de financement nécessaire afin de déterminer, sur cette base les fonds à mobiliser, et donc les ressources à allouer au fonctionnement de l'AMUGA. Sur cette base, les mesures réglementaires utiles seront prises pour assurer l'affectation de ces ressources à l'AMUGA. Cette action se développera en lien avec les actions décrites à l'Objectif Stratégique 2.

- **Action 1.1.5 :** Etablir une méthodologie de coopération interministérielle pour renforcer l'efficacité, la transparence et la gestion par objectif des projets communs

La mise en œuvre de la SSTRMP 2021-2025 suppose une gestion coordonnée des projets au travers d'une coordination interministérielle systématique et effective.

A cette fin, au sein de chaque Ministère, un point focal pour la coordination interministérielle sera désigné.

La liste détaillée des points focaux sera publiée et tenue à jour en permanence par le Secrétariat Général du Gouvernement (SGG).

Chaque point focal aura en charge d'assurer la bonne communication et circulation d'information relative à des projets ou action communes entre les Ministères et entités publiques concernées. Il sera responsable de cette coordination et sera chargé de relever les blocages, les difficultés ou obstacles rencontrés dans le but de les résoudre. Il sera enfin tenu de faire un rapport régulier (périodicité à définir) au SGG et au Ministre dont il dépend de l'avancement des dossiers.

- **Action 1.1.6 :** Mettre en place une méthodologie et une procédure appropriée pour la collecte d'information et de données statistiques sur le secteur et la mise en place de quelques indicateurs de suivi pertinents à partir de standards imposés aux différentes structures et concessionnaires impliqués dans la gestion des titres et documents sectoriels.

A cet effet, la digitalisation pour la collecte et la gestion des titres et documents constitue un outil moderne et efficace dont il faudra doter ces différentes structures.

Afin de remédier à la situation actuelle caractérisée par un manque total de disponibilité d'informations économique et sociales globales ou sous sectorielles consolidées sur le transport routier de marchandises et de personnes, il est

important de pouvoir doter une direction centrale (DPEP ou autre) des moyens financiers, humains, techniques et opérationnels pour :

- Définir la liste des données de bases et indicateurs qui doivent être tenus en permanence à jour pour avoir une image fidèle du secteur et des sous-secteurs en termes de nombre d'opérateurs, de leurs statuts (forme juridique) et de leur situation (création, actif, faillite, arrêt d'activité...), du nombre et du type d'autorisations de transport (y compris celle délivrées par les AOMU), du nombre d'emplois directs et indirects par catégorie, du parc de véhicule et ses caractéristiques (type véhicule, type de carrosserie, âge, PTAC...) et des données relatives à l'activité (volumes transportés, destinations desservies, type de produits)...
 - Définir, pour chaque Direction centrale ou déconcentrée, autorité, organe et autre institution sous tutelle et pour tout concessionnaire, les données et informations qu'il doit maintenir sur la base de standards définis et uniforme (ex : nomenclature technique des véhicules pour l'immatriculation, le contrôle technique, le pesage et les autorisations de transport) et la nature de l'obligation de transmission de ces informations à la direction en charge de les compiler et de les rendre accessible aux instances gouvernementales et au public si nécessaire.
 - Parachever la mise en place d'une base de données sectorielle unique au sein du Ministère des transports.
 - Sur la base des informations collectées, élaborer et tenir à jour régulièrement des études prospectives et d'organisation du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes en différenciant trafic activité locale (urbaine), interurbaine et inter-Etats et Produire un Annuaire Statistique du Secteur des Transports de marchandises et de personnes par route.
- **Action 1.1.7** : Adopter une stratégie de communication pour mettre en valeur les actions du Ministère tant vis-à-vis du public que vis-à-vis des personnels internes
- Afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de bonne gouvernance, une stratégie de communication doit être mise en place pour mettre en valeur la SSTRMP et les actions menées par le Ministère pour sa mise en œuvre.

Cette stratégie de communication s'appuiera sur un site internet :

- Revu et surtout géré en permanence pour refléter sans décalage l'actualité du Ministère.
- Permettant l'accès direct gratuit et immédiat à l'ensemble des textes législatifs et réglementaires pertinent pour le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes, tant sur le plan national que bilatéral ou régional et international avec le cas échéant des liens sur les sites des institutions internationales ou régionales.
- Permettant aux usagers de se renseigner sur les formalités à accomplir et de faire directement des demandes de titres administratifs en ligne.

Cette stratégie de communication comprendra également un volet interne au travers d'un site intranet à développer qui :

- Sera accessible à l'ensemble des agents du Ministère et de ses démembrements.
- Permettra la consultation des bases juridiques du secteur (comme ci-dessus).
- Permettra l'accès aux textes d'applications, circulaires, notes de services et autres documents explicatifs.
- Permettra l'accès aux matériels de formations et de renforcement des capacités développés par le Ministère, le cas échéant avec l'appui des bailleurs de fonds.

3.1.1.4 Effet 1.2 : Définir et appliquer une politique volontariste de renforcement des capacités des acteurs publics et privés

3.1.1.4.1 Le cadre

La mise en œuvre optimale de la politique nationale de développement et de la SSTRMP suppose un renforcement des capacités de l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur pour, d'une part créer les conditions favorables à une amélioration durable de la gouvernance et, d'autre part, améliorer les services de transports par une réelle appropriation des objectifs de la SSTRMP 2021-2025 et de leur mise en œuvre par les opérateurs.

Dans ce cadre général, les mesures et actions à entreprendre décrites ci-dessous s'inscrivent dans la droite ligne et la continuité des actions déjà entreprises ou prévues dans le Cadre de Résultats du nouveau PND qui s'achève.

3.1.1.4.2 Les actions à entreprendre pour les acteurs publics

Sur la base des actions décrites ci-dessus, et de la clarification des missions de chaque composante du Ministère des Transports, la Direction ou service rattaché qui sera en charge de la gestion des ressources humaines et de la formation sera en particulier responsable de la mise en œuvre des actions suivantes, en parfaite collaboration avec les différentes directions, organes, Autorités et institutions publiques impliquées.

Par ailleurs, afin de permettre une application optimum de des mesures prévue dans la SSTRMP, et notamment en vue d'harmoniser l'application des règles et leur contrôle, une coordination des activités de développement des capacités devra également être menée avec divers corps de contrôle et notamment la Police, y compris la Police Spéciale de Sécurité Routière et la Gendarmerie.

- **Action 1.2.1** : Identifier les domaines de compétences à renforcer

Le renforcement des capacités nécessaire à la mise en œuvre de la SSTRMP en vue de la modernisation du secteur devra toucher au minimum les domaines suivants :

- Le cadre légal du secteur des transports routiers de marchandises (national, bilatéral et communautaire), accès à la profession et au marché.
- Les aspects sociaux touchant aux conducteurs et agents d'exploitations.
- Les aspects techniques touchant aux véhicules (poids et dimension, PTAC et à l'essieu...).
- Les principes généraux de droit administratif et budgétaire et les règles de comptabilité publique.
- Les aspects économiques généraux et l'économie des transports.
- Le fonctionnement des entreprises, calcul de prix de revient et de rentabilité...
- La sécurité routière, ses principes et sa gestion et les aspects propres au transport routier de marchandises et de personnes (arrimage, calage, sécurisation des charges, marchandises dangereuses, prise en charge des passagers et de leurs bagages, premiers secours, ...).
- La formation, définition de besoins, conception de modules de formation et des supports.
- La gestion de projet.
- Les procédures de contrôle des différentes réglementations.

Il s'agit là d'un énoncé des principaux domaines de compétences requis étant entendu que chaque Agent ne sera individuellement concerné que par certaines d'entre elles pour les besoins de ses fonctions.

La détermination des besoins de formation se fera sur la base de cette liste qui d'ailleurs pourra être complétée au fur et à mesure des évolutions du secteur.

- **Action 1.2.2** : Déterminer les besoins en termes de profil et de nombre d'opérateurs / agents

Pour mettre en œuvre la SSTRMP, un inventaire devra être réalisé dans chaque Direction pour :

- Déterminer le profil des agents qui seront impliqués.
- Identifier pour chacun d'eux les compétences acquises sur la base de la liste ci-dessus.
- Evaluer en fonction des tâches à accomplir les besoins en formation complémentaire.
- Déterminer les agents concernés et leur nombre.
- Identifier les possibles formateurs susceptibles de réaliser les formations.
- Déterminer le budget nécessaire et le calendrier de mise en œuvre pour atteindre pour l'ensemble des personnels identifiés le niveau de compétence requis.

- **Action 1.2.3 :** Préparer des programmes intégrés de formation/renforcement des capacités pour la mise en œuvre de la SSTRMP 2021-2025

Il reviendra à la Direction en charge des ressources humaines et de la formation, sur la base des résultats des deux actions précédentes et, en complément des actions en cours, de définir en fonction des tâches à accomplir pour chaque catégorie de personnel des programmes de formation et de renforcement des capacités. Les programmes poursuivront le double objectif d'acquisition de connaissances d'une part et d'appropriation de la SSTRMP d'autre part pour en garantir l'application optimale.

Ce travail consistera également à l'élaboration des matériels et support de formation et à leur mise à jour régulière ainsi que leur mise à disposition de l'ensemble des agents concernés en particulier sous forme digitale et en accessibilité sur le site intranet du Ministère à développer.

- **Action 1.2.4 :** Mise en œuvre d'un Système d'évaluation des résultats dans les pratiques quotidiennes

L'élaboration des programmes de formation/renforcement des capacités sera accompagnée de la préparation d'un mécanisme d'évaluation des résultats des formations elles-mêmes mais également de leur impact sur la performance générale des services.

- **Action 1.2.5 :** Renforcer les capacités des acteurs privés

D'une façon générale, le développement de la formation et du renforcement des capacités est également un facteur clé de la performance des systèmes de transports routiers de marchandises et de personnes au plan local, interurbain et inter-Etats pour l'ensemble des acteurs privés, tant au niveau des dirigeants et gestionnaires, que des agents d'exploitation et conducteurs :

- Donneurs d'ordre,
- Commissionnaires de transport,
- Courtier de fret,
- Intermédiaires de transport de personnes,
- Loueurs de véhicules commerciaux destinés au transport public ou privé de personnes,
- Transporteurs routiers publics et privés de marchandises et de personnes.

Le détail des mesures à adopter ou à finaliser est décrit dans une composante ultérieure relative à la professionnalisation et à l'organisation de la profession.

- 3.1.1.5 Effet 1.3 : Créer un cadre et une culture de la concertation avec la profession pour l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sectorielle et des évolutions législatives et réglementaires du secteur au travers d'une approche de Partenariat Public – Privé**

3.1.1.5.1 Le cadre

Il est généralement admis que la modernisation d'un secteur économique visant à une amélioration des produits et services ne se décrète pas, mais qu'elle ne peut être réalisée que par l'association de l'ensemble des acteurs concernés à l'élaboration de la politique, à sa déclinaison en plan d'actions et projet et à sa mise en œuvre.

3.1.1.5.1 Les actions à entreprendre

La mise en place d'un mécanisme systématique et institutionnel de concertation suppose à l'évidence une volonté politique qui dans les faits doit se traduire par diverses actions parmi lesquelles :

- **Action 1.3.1** : Faire l'inventaire de l'ensemble des structures, organes ou organismes à caractère plus ou moins consultatif ayant une activité, ou un but, en lien avec le secteur des transports routiers

Afin de pouvoir constituer une structure de concertation il est important de réaliser un inventaire précis des structures représentatives du secteur.

Cet inventaire doit au minimum permettre de :

- Lister ces structures, organes et institutions.
- Lister pour chacun son domaine précis d'intervention dans le but de s'assurer de leur implication dans les activités sectorielles et le cas échéant de mettre en évidence les chevauchements éventuels de compétence.
- Identifier pour chacun son statut et son ancienneté.
- Evaluer les actions menées, les résultats obtenus.

- **Action 1.3.2** : Définir des critères objectifs de représentativité des organes susceptibles de participer au processus de concertation

Les critères de représentativités doivent être fondés :

- Sur l'interaction de l'organisme avec le secteur des transports routiers.
- L'activité sans but lucratif de l'organisation et son objet non commercial.
- La représentativité de l'organisme en termes de nombre de membres et de leur poids économique.

- **Action 1.3.3** : Créer un Organe Consultatif en matière de Politique des Transports Routiers (OCPTR)

Cet organe consultatif aura pour mission d'assister le Gouvernement et le Ministre des Transports dans l'élaboration et le suivi de la Politique des Transports Routiers.

En particulier il sera systématiquement consulté pour tout projet de texte législatif ou règlementaire touchant à la définition de la politique des transports et à sa mise en œuvre.

Ses avis n'auraient d'aucune portée obligatoire et simplement consultatifs.

- **Action 1.3.4** : Définir la composition de l'OCPTR

Le caractère consultatif de l'OCPTR peut conduire à une composition tripartite regroupant :

- Les acteurs publics impliqués dans la politique des transports routiers de marchandises et de personnes (Ministère des transports, ARTI, AOMU, MIE, et autres).
- Les représentants du Secteur Privé, à savoir le HCPETR-CI pour le patronat routier et des représentants des organisations représentatives des donneurs d'ordres et utilisateurs des services de transport de marchandises et de personnes.
- Les représentants des organisations syndicales représentatives des salariés et employés du secteur (conducteurs, personnels d'exploitation et d'entretien et maintenance...). Ils ne seront associés aux discussions que sur les sujets ayant une dimension sociale.
- Les organes et structures retenues le seront sur la base de l'inventaire réalisé et en fonction des critères de représentativité arrêtés.

- **Action 1.3.5** : Etablir une procédure systématique de concertation anticipée

L'objectif poursuivi par l'instauration de l'OCPTR est de pérenniser le dialogue entre les pouvoirs publics et les professionnels par le biais des organisations représentatives.

Pour d'une part permettre au Gouvernement et au Ministre de bénéficier des vues et contributions des professionnels et d'autre part permettre à ceux-ci de pouvoir valablement se prononcer le cas échéant en consultant leurs instances respectives, il est important que tout projet de texte (Loi, décret, arrêté) soit soumis pour avis avec un délai suffisant.

Ainsi, dans le processus d'adoption de textes normatifs, sera systématiquement incluse une soumission pour avis à l'OCPTR, ce qui permette à chaque institution représentative de consulter ses mandants et de contribuer aux travaux.

- **Action 1.3.6** : Créer les conditions de l'appropriation de la SSTRMP par les acteurs du secteur

En vue de l'application et de la mise en œuvre optimale de la SSTRMP, seront organisées en plus des séminaires de validation, des ateliers d'appropriation destinés à l'ensemble des organisations représentatives du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes et des secteurs économiques interagissant avec celui-ci.

Seront potentiellement concernés en plus du HCPETR-CI, la Chambre de Commerce, les autorités portuaires, les représentants des donneurs d'ordre, des transitaires et autres intermédiaires du transport de marchandises et de personnes, les compagnies maritimes faisant escale en CI et les organisations

représentatives du secteur du transport maritime, les organismes et associations de Sécurité Routière, les concessionnaires et constructeurs de véhicules lourds.... Les représentations des donneurs d'ordre et transporteurs des principaux pays partenaires pourraient également être invitées à participer à de telles initiatives.

3.1.1.6 Effet 1.4 : Clarifier les missions des Pouvoirs Publics sur l'organisation institutionnelle et légale du secteur et le contrôle de l'application des règles

3.1.1.6.1 Le cadre

Sur les bases de l'inventaire des différentes administrations et de leurs émanations, impliquées dans la supervision du secteur et de la répartition claires de leurs compétences, une nette frontière doit être établie entre les missions purement étatiques et régaliennes et les autres activités.

L'ensemble des administrations et leurs émanations diverses doivent se concentrer exclusivement sur la définition du cadre légal régissant le secteur et sa mise en œuvre effective.

Si la définition du cadre légal passe par le processus décrit plus haut, sa mise en œuvre suppose une double démarche alliant campagne d'information et renforcement des capacités et définition d'une politique claire et impartiale de contrôle et de sanction des irrégularités constatées.

3.1.1.6.2 Les actions à entreprendre

La réorientation des missions des pouvoirs publiques doit permettre de :

- **Action 1.4.1** : Assurer la diffusion et l'accessibilité des lois et règlements applicables au secteur du transport routier de marchandises et de personnes

On se rapportera ici aux mesures décrites sous l'Effet 1.1 dédié à l'amélioration de la gouvernance et en particulier aux mesures relatives à la stratégie de communication (site internet, intranet...).

En effet la diffusion et l'accessibilité des règles à respecter est un facteur clé de l'efficacité de l'arsenal légal.

Toutefois, ces mesures n'auront de pertinence que dans la mesure où elles seront appliquées et donc contrôlées, et si les situations infractionnelles sont effectivement sanctionnées de façon systématiques mais impartiale, équitable et transparente.

- **Action 1.4.2** : Maitriser et conserver la propriété de l'ensemble des informations relatives à l'émission de titres et documents administratifs et s'assurer de leur archivage et conservation

La règlementation soumet l'accès et l'exercice du transport routier public ou pour compte propre à certaines obligations d'inscription au Registre des transporteurs et d'obtention d'autorisations de transport routier. Pour le transport inter-Etats des autorisations doivent être également obtenues tant pour le transport de marchandises que de personnes.

Certaines de ces tâches sont déléguées pour leur exécution à des organismes concessionnaires, et les ordonnances modificatives de la LOTI prévoient également une compétence attribuée aux AOMU, et en particulier à l'AMUGA en matière de gestion et de délivrance des autorisations de transport urbain de marchandises et de personnes, sans en préciser le lien, ni avec le Registre des transporteurs, ni avec les CGI et la base de données des autorisations de transport.

De plus, les expériences passées ont démontré que les informations, fichiers enregistrements, documents et bases de données tenues par les concessionnaires, non seulement n'étaient pas accessibles en cours d'exécution des contrats de concession, mais une fois ceux-ci expirés ou terminés, n'étaient pas remis à disposition du Ministère faute de disposition claire en matière de propriété des données.

Pour remédier à cette situation il convient :

- Revoir l'ensemble des contrats de concessions en cours ou en projet pour vérifier les obligations des concessionnaires en matière de mise à disposition des informations et de leur restitution en fin de contrat et en cas d'absence de telles disposition, procéder par avenant sur les bases décrites ci-dessous.
- Rédiger des clauses standard et systématiques visant à prévoir que :
 - Les informations relatives aux titres et documents émis, leurs titulaires, leurs validité et nature demeurent la propriété exclusive du Ministère.
 - Le concessionnaire est tenu de communiquer ces informations en temps réel au Ministère au moyen d'un dispositif à mettre en œuvre selon des modalités techniques arrêtées d'un commun accord.
 - Le concessionnaire sera tenu de restituer en fin de contrat l'ensemble de ces informations et documents.

Des dispositions similaires doivent être développées dans le cadre de la gestion et de la délivrance des Autorisations de transport urbains de marchandises et de personnes par les AOMU et donc par l'AMUGA.

En effet, la disposition permanente, directe et autonome des informations gérées par les concessionnaires (registre, autorisation, permis, cartes grises, contrôle technique), et les AOMU, par le Ministère est une condition indispensable pour garantir une bonne gouvernance du secteur et favoriser la bonne application des textes, et en particulier pour ce qui concerne les sanctions administratives prévues par les lois en vigueur telles la suspension, le retrait ou la révocation d'une inscription, d'une autorisation ou d'un titre d'exploitation.

- **Action 1.4.3** : Renforcer la gestion des Autorisations (CEDEAO) de Transport inter-Etats de marchandises (Cartes Vertes) et de personnes (Cartes grises)

Sur la base des meilleures pratiques observées dans certains pays de la sous-région, un manuel de procédure pour l'émission des cartes vertes et grises sera rédigé. Il décrira, à l'usage aussi bien des Administrations que des transporteurs, les règles principales en matière de constitution de dossiers de demande, pièces à fournir, délais d'instruction, condition d'émission, suivi, agenda des mises à jour....

Par ailleurs, il sera procédé à l'informatisation des procédures d'émission et de gestion des Cartes Vertes et Grises sur la base de fonctionnalités qui favoriseront l'échange de données entre les administrations au niveau national, ainsi qu'avec la commission de la CEDEAO.

Ces fonctionnalités devraient en particulier permettre :

- Une numérotation unique de chaque Carte Verte et de chaque Carte Grise émise,
- Sa date d'émission et sa date d'expiration,
- L'identification du détenteur,
- L'identification du véhicule concerné (immatriculation),
- Le ou les itinéraire(s) autorisé(s) pour le véhicule concerné,
- La date du dernier Contrôle Technique et sa date limite de validité,
- Les mentions éventuelles de retrait temporaire ou définitif de l'autorisation,
- Les mentions du renouvellement de l'autorisation,
- Au surplus, le système permettra une consultation par les administrations en charge du contrôle routier et en particulier par la PSSR.

- **Action 1.4.4** : Affirmer une volonté politique explicite en matière de contrôle et de sanction des pratiques anormales ou illégales sur une base d'équité et d'impartialité

Les pouvoirs publics et l'ensemble des corps de contrôle, y compris la PSSR, doivent affirmer une volonté sans faille au travers de la publication d'une politique claire et coordonnée de contrôle et de sanctions administrative et le cas échéant de sanctions pénales des situations illicites.

En effet, l'absence de sanctions des situations infractionnelles crée, dans un secteur majoritairement informel, un sentiment d'impunité qui favorise voire encourage les comportements illicites et informels.

En revanche, l'affirmation d'une volonté forte de faire respecter la loi par tous de façon équitable et impartiale sera un facteur déterminant pour susciter l'adoption par les opérateurs d'un comportement conforme et respectueux des règles en vigueur.

- **Action 1.4.5 :** Mobiliser les administrations et corps de contrôle, renforcer leur capacité et coordonner leurs actions

Il est essentiel que l'ensemble des corps de contrôle impliqués dans la supervision du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes voient leurs missions réaffirmées et leurs actions coordonnées.

Cela suppose en particulier :

- Un renforcement commun et coordonné des capacités pour l'ensemble des agents des différents corps et institutions impliquées visant à une mise à niveau générale des connaissances et la définition des méthodologies d'organisation et d'exécution des contrôles, notamment en route. (Voir l'Objectif Stratégique 3 relatif à la Sécurité Routière, y compris la PSSR).
- L'adoption d'une discipline coordonnée en matière de contrôles pour d'une part éviter la répétition inutile et pénalisante pour les opérateurs d'opérations identiques par différents corps et d'autre part de mieux répartir dans l'espace et dans le temps les opérations.
- Un échange permanent et en temps réel des informations relatives aux contrôles réalisés et infractions constatées au travers d'interconnexions appropriées des différentes bases de données des différents corps impliqués.

- **Action 1.4.6 :** Renforcer la lutte contre le racket et redéfinir les missions de l'OFT en la matière

La lutte contre les barrières non physiques, et en particulier contre le racket subi par les transporteurs routiers, notamment en raison de contrôle illicites, doit être poursuivie et amplifiée.

A cette fin diverses mesures peuvent être mises en œuvre :

- Le nombre de points de contrôle légaux doit être réduit conformément aux bases de l'UEMOA et de la CEDEAO.
- La visibilité de ces points de contrôle légaux doit être renforcée notamment par une signalisation appropriée.
- L'OFT verra ses activités renforcées et appuyées par de nouveaux moyens matériels et humains notamment par une réhabilitation de ses locaux, le renforcement de ses équipes et l'acquisition de véhicules destinés à renforcer la lutte contre le racket.

3.1.1.7 Effet 1.5 : Application des sanctions administratives prévues par les textes en matière d'inscription au registre, de suspension ou de révocation des autorisations de transport nationales et inter Etats

3.1.1.7.1 Le cadre

Si la loi prévoit des modalités d'accès et d'exercer de la profession de transporteur routier public ou pour compte propre de marchandises et de personnes, la modernisation du secteur ne pourra être réalisée que dans la mesure où les règles sont effectivement appliquées.

Dès lors l'application effective des sanctions administratives prévues par la loi est le complément indispensable des actions relatives à la réorientation des actions des pouvoirs publics et à la coordination des actions de contrôle.

3.1.1.7.2 Les actions à entreprendre

L'application effective des sanctions administratives relatives à l'accès et à l'exercice de la profession de transporteur routier public ou pour compte propre de marchandises et de personnes requiert :

- **Action 1.5.1** : Préciser le pouvoir et le rôle des AOMU et donc de l'AMUGA dans le processus de sanctions administratives relatives à l'inscription au Registre des transporteurs, aux autorisations de transport et aux autres sanctions possibles (immobilisation de véhicules...)
- **Action 1.5.2** : Mettre en œuvre la base de données unique au sein du Ministère des transports et en assurer les possibilités de consultation par les corps de contrôles et les AOMU
- **Action 1.5.3** : Diffuser une circulaire interministérielle sur la nature des contrôles à réaliser et des recommandations d'application des sanctions en vue d'une application harmonisée sur l'ensemble du territoire

(Voir pour le transport de personnes en milieu urbain l'Action 12.4.4, Pilier 4, OS 12).

3.1.1.8 Effet 1.6 : Renforcement du HCPETR-CI en qualité d'organe représentatif de la profession et centrage de ses missions sur le soutien aux professionnels au travers de services concrets pour ses membres pour en assurer l'autonomie

3.1.1.8.1 Le cadre

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 (HCPETR-CI) a été établi par décision de son Assemblée Générale Constitutive qui s'est tenue le 8 Septembre 2014.

Depuis, les efforts qui ont été entrepris, avec l'appui du Ministère et avec le soutien financier et technique de l'Union Européenne dès juillet 2015, au travers de l'Assistance Technique pour l'Amélioration de l'Organisation du Secteur des Transports Routiers de Marchandises en Côte D'Ivoire et de l'actuelle ATGT, pour structurer l'organisation et définir les missions et actions du HCPETR-CI doivent être amplifié pour renforcer son implantation locale et garantir un financement autonome et transparent de ses activités tout en garantissant son indépendance vis-à-vis de l'Etat.

3.1.1.8.2 Les actions à entreprendre

La poursuite des activités de structuration du HCPETR-CI et de son autonomisation passe par l'application de mesures visant d'une part à structurer la représentativité du HC en tant qu'interlocuteur des pouvoirs publics et interlocuteur crédible, et d'autre part de définir les modalités à mettre en œuvre pour développer ses activités orientées sur le service des membres.

Dans ce cadre, les mesures suivantes doivent être entreprises :

- **Action 1.6.1** : Distinguer dans l'organisation interne les activités de représentation professionnelle des activités de services aux membres et des éventuelles activités commerciales aux bénéfices des adhérents

Afin que le Haut Conseil puisse remplir sa fonction d'organisation professionnelle, il est essentiel de poursuivre les efforts pour éliminer définitivement la confusion des genres dans le développement de ses activités.

Pour ce faire, la différenciation des différentes activités doit se manifester à la fois sur le plan structurel et organisationnel, sur le plan de la gestion administrative et financière et sur le plan fonctionnel.

Cette approche suppose la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Renforcer la fonction « politique professionnelle » du HCPETR-CI

L'organisation de la Fonction Politique professionnelle du HCPETR-CI implique :

- La poursuite de la mise en œuvre des organes statutaires à savoir : l'Assemblée Générale qui est l'organe supérieur de décision, le Conseil d'Administration, le Conseil de Surveillance, les délégations départementales et le Commissariat aux comptes en qualité d'organe de contrôle et de vérification.
- Pour chacun d'eux, définir et mettre en application un calendrier des réunions sur 2 ans et une règle de procédure concernant les délais d'envoi des convocations, d'établissement des ordres du jour, d'envoi des compte-rendu, d'établissement et de diffusion des documents de travail et désignation des personnes responsables.
- Définition et adoption par les organes statutaires compétents de la « politique professionnelle » de l'organisation en matière de transport de marchandises et de transport de personnes. Pour ce

faire, un inventaire des thèmes retenus et la rédaction du projet de position de l'organisation pour chacun d'eux sera rédigée pour adoption par les organes compétents. Une fois validée, cette politique professionnelle sera celle défendue par le HCPERT-CI dans l'ensemble de ses contacts avec les institutions, organisations professionnelles et autres, elle devient la base de la communication de l'organisation et de ses élus, de ses permanents et de tous ses membres.

- La nomination des personnes habilitées à représenter le HC dans les négociations/discussions/consultations avec les pouvoirs publics et autres interlocuteurs ainsi que les modalités de restitution des discussions et le cas échéant de validation des décisions à prendre.
- Développer les activités de services au profit des membres et des professionnels

Toute organisation professionnelle doit définir un certain nombre de services qu'elle offre à ses membres en échanges de leur adhésion et du paiement de la cotisation. Il s'agit donc des services standards offerts sans autre paiement que celui de la cotisation.

Il peut s'agir en particulier :

- De publication régulière de l'actualité professionnelle,
- De la définition et de la mise à jour d'un site internet permettant une information générale sur le secteur et l'activité de l'organisation et de son activité et dans une partie éventuellement réservée aux membres une base de données réglementaire, un annuaire des professionnels par spécialité et région....,
- D'un service juridique de base destinée à renseigner les membres sur des informations juridiques générales (hors cas particulier d'analyse ou de défense de dossier de litige ou de conseil),
- D'un service technique destinée à renseigner les membres sur des informations relatives aux véhicules, aux normes, au transport de marchandises dangereuses et transports spécifiques,
- D'un service économique destinée à renseigner les membres sur des informations économiques et financières générales et sectorielles tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes.

- Développer des activités para-commerciales de service à la profession pour permettre le désengagement de la gestion et de la distribution du fret

L'une des entraves principales au développement du secteur du transport de marchandises est le système de distribution du fret entre les mains d'une part des Coxers et d'autre part des syndicats locaux qui tirent de cette activité une source de revenu plus qu'importante. Pour le transport de personnes, l'informalité est l'obstacle majeur qui se cumule

avec la désorganisation générale du secteur et l'implication d'acteurs multiples, y compris de syndicats et organisations diverses.

Afin de permettre le désengagement des syndicats de la distribution et de la commercialisation du fret, et de l'organisation du marché de transport de personnes, tant au plan local que régional et national, tout en laissant au HCPETR-CI un rôle de surveillance, il est important de développer des activités para commerciales destinées d'abord à apporter aux transporteurs de marchandises et de personnes des services privilégiés et d'autre part aux syndicats locaux qui doivent se fédérer au sein du HC, des outils de valorisation de leurs rôles tout en permettant la génération de revenus suffisants.

Ainsi pourraient être développés des activités de services spécifiques de nature commerciales qui seraient réalisés dans le cadre d'une structure commerciale dont le HCPETR-CI serait l'actionnaire.

Ces activités donneraient lieu à une rémunération et pourraient consister en un bouquet d'activités :

- Service juridique de conseil et de défense de litiges.
- Service de tenue de comptabilité, de facturation, de gestion de paie... pour les entreprises qui souhaitent sous-traiter cette partie de leur gestion.
- Service de groupement d'achat pour le carburant, les lubrifiants, les pneumatiques, les pièces détachées, de matériel de bureau pour permettre une économie d'échelle par la massification des achats.
- Des accords de partenariat avec des compagnies d'assurance pour obtenir des rabais de primes ou de meilleures conditions de couvertures...y compris avec la MATCA.

La mise en œuvre de ces trois familles d'action est indispensable au développement des activités du HC.

Sur la base de ce qui sera décidé, il appartiendra au HCPETR-CI de finaliser son organisation interne en :

- Affinant son organigramme structurel et fonctionnel.
- Recrutant le personnel requis en particulier pour l'ensemble des trois fonctions.
- La mise en œuvre d'un système comptable et financier transparent (personnel, enregistrement, système informatique...).

- **Action 1.6.2** : Accélérer la mise en place des Délégations Départementales, organiser l'adhésion des membres et des syndicats locaux

Parmi les organes statutaires, figurent les délégations Départementales.

Pour accélérer la mise en place ces délégations, il convient de :

- Définir leur nombre, leur gestion et régler la question clé de l'adhésion au HC des entreprises de transport et des organisations syndicales locales.
 - D'organiser la gestion de l'adhésion et du paiement des cotisations de façon centralisée et transparente pour tous sur la base d'un système de cotisation de base et d'une juste répartition de celles-ci entre le siège et les délégations/Syndicats au moyen d'une clé de répartition à définir.
 - Définir l'implication des délégations/syndicats dans les activités politiques, des services aux membres et des activités para commerciales.
- **Action 1.6.3** : Assurer un rôle de veille et d'alerte pour les situations anormales
- L'une des fonctions importantes que sera amené à remplir le HCPETR-CI sera de servir de relais et de veille pour les opérateurs membres et pour les pouvoirs publics pour identifier et traiter les situations anormales en termes de pratiques, de tarifs, de contrôles ou de questions de sécurité.
- **Action 1.6.4** : Revoir le statut juridique du HCPETR-CI pour passer d'un statut de coopérative à celui d'une organisation professionnelle classique
- Au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions mentionnées, il sera nécessaire d'intégrer une révision du statut juridique actuel du HCPTER-CI qui n'est pas vraiment adapté aux activités d'une organisation professionnelle.
- Il sera donc nécessaire de procéder à la transformation des statuts actuels en Association Professionnelle à but non lucratif particulièrement adapté au fonctionnement des organisations professionnelles représentatives.
- **Action 1.6.5** : Finaliser et signer le Mémorandum de Partenariat qui fixera les engagements respectifs des Pouvoirs Publics et de la Profession en matière de modernisation du secteur et de politique des transports routiers
- Afin de matérialiser son rôle d'organisation professionnelle représentative de l'ensemble du secteur du transport routier de marchandises et de personnes, et dans l'esprit de partenariat entre le secteur public et le secteur privé pour permettre une réelle appropriation de la SSTRMP, le Mémorandum de Partenariat qui a été élaboré en 2017 sera adapté et signé entre le Ministère au nom du Gouvernement et le HCPETR-CI au nom de la profession, afin de contractualiser les engagements réciproques qui seront indispensable à la mise en œuvre des actions de modernisation du secteur.

3.1.2 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

3.1.2.1 Le postulat

Le diagnostic sectoriel révèle que le transport routier de marchandises et de personnes est l'objet d'une fiscalité et d'une parafiscalité officielle et officieuse très lourde alors que le secteur souffre d'un déficit chronique endogène et exogène de rentabilité.

Par ailleurs, il apparaît que les différents textes pris dans le cadre de l'adaptation et de la mise en application de la LOTI par la création de l'ARTI et des AOMU et de l'AMUGA), mais aussi dans le domaine de la sécurité routière, prévoit des financements qui sont tous concentré sur le seul transport routier, et qui « s'empilent » sans être le résultat d'une vision globale et transparente du financement de la gouvernance du secteur.

Si la mise en œuvre de la LOTI veut se traduire par une réelle amélioration de la santé économique du secteur tout en améliorant sa gouvernance, il convient de mettre en œuvre les deux actions essentielles suivantes :

- Elaborer une étude complète de l'état de la fiscalité et parafiscalité nationale et locale qui pèse sur le secteur,
- Identifier les besoins de financement globaux pour chaque structure,
- Définir un cadre de financement transparent, équitable et non discriminatoire.

3.1.2.2 Effets attendus et conditionnalités

3.1.2.2.1 Les effets attendus

Pour que le secteur ne soit pas étouffé par une juxtaposition de prélèvements sans cohérence ni parfois justification, la mise en œuvre des trois actions mentionnées doit permettre de produire les effets suivants :

- Une cartographie objective et quantifiée est rendue disponible sur les différents niveaux de perceptions de taxes fiscales, parafiscales, redevances et autres prélèvements de tous ordres tant sur le transport routier public que privé, de marchandises et de personnes, de façon officielle et non officielle, à tous les échelons administratifs, locaux, nationaux qu'il s'agisse de transport national ou inter-Etats.
- En conséquence de l'identification de ces perceptions multiples, une cartographie des affectations de ces ressources aux différentes structures bénéficiaires est mise en œuvre afin de définir l'adéquation, ou l'inadéquation de l'affectation des ressources aux besoins et aux résultats atteints.
- Sur la base du résultat des deux étapes précédentes, un mécanisme de financement unique et global est défini pour assurer, dans un cadre de parfaite équité et en toute transparence, le financement des structures et organismes impliqués dans la mise en œuvre des outils de gestion et de gouvernance du secteur.

3.1.2.2.2 Les conditionnalités

Il est clair, qu'un tel résultat ne peut être atteint sans que les conditions suivantes soient prises en compte :

- La mise en œuvre des trois étapes d'actions proposées suppose d'abord et globalement une volonté politique forte de rationnaliser le financement des structures de gestion et de gouvernance du secteur, y compris les AOMU, sans quoi aucun résultat bénéfique ne peut être atteint.
- La réalisation des trois étapes mentionnées suppose que l'ensemble de l'exercice soit exécuté en toute impartialité et objectivité, le but recherché n'est pas la chasse aux bénéficiaires, mais la rationalisation de l'ensemble de l'édifice.
- La mise en œuvre d'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 doit aboutir à une amélioration de la gouvernance (meilleur service de l'administration) tout en réduisant le coût et l'impact financier sur le secteur et donc en fine sur l'utilisateur des services de transport routier de marchandises et de personnes. Il ne s'agit pas d'ajouter une strate mais de rationnaliser l'ensemble pour en assurer une meilleure efficacité tout en réduisant le coût.

3.1.2.3 Effet 2.1 : Elaboration d'une cartographie objective et quantifiée de la fiscalité et parafiscalité pesant sur le secteur

3.1.2.3.1 Le cadre

Afin de permettre un cadre de financement de l'ensemble des structures, autorités, et autres organisations intervenant dans la gestion et la gouvernance du transport routier de marchandises et de personnes, il est primordial, pour remédier à l'accumulation de perception à tous niveaux (local, régional, national) sur les mêmes acteurs, de pouvoir disposer d'une vision claire de qui paye quoi et pourquoi.

3.1.2.3.2 Les actions à entreprendre

L'effet ainsi défini sera atteint grâce à la mise en œuvre volontariste et coordonnée des actions suivantes.

- **Action 2.1.1** : Définir une méthodologie transparente de recueil d'informations et de données et désignation d'une équipe de projet

Afin de parvenir à une identification exhaustive de l'ensemble des taxes fiscales, parafiscales, redevances et perceptions de tous ordres, directes et indirectes, licites et illicites, une équipe restreinte de projet sera désignée sous l'autorité du directeur de Cabinet du Ministre pour mener à bien le recueil des informations nécessaires à la réalisation de la cartographie envisagée.

La méthodologie sera développée pour permettre l'identification de toutes les perceptions dont le secteur est redevable quel que soit la nature de ces perceptions.

- **Action 2.1.2** : identifier les informations et les données à collecter

Il s'agira de définir le cadre des informations à recueillir dans les différents domaines suivants :

➤ Liste des données à collecter :

- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures liés à la création d'entreprise et à l'obtention des documents requis pour la création, puis pour les mises à jour prévues par la loi en la matière, tant au niveau national qu'au niveau local s'il y a lieu (dépôt de compte audités, statuts, ...).
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures liés à la vie de l'entreprise (patente, taxe de formation professionnelle, d'apprentissage...).
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures prélevées par les collectivités territoriales sur l'activité d'une entreprise ou activité économique (hors véhicules traités plus avant).
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures et quel que soit l'organisme préleveur (Etat, collectivité locale, Autorité et organe de toute nature) liés à :
 - ✓ L'inscription au registre des transporteurs publics et privés (couts de l'obtention des documents requis pour la demande, cout de la délivrance du certificat d'inscription (carte de transporteur) puis à son renouvellement.
 - ✓ L'obtention et au renouvellement des autorisations de transport (carte de transport) national et inter-Etats, y compris des autorisations spécifiques (transport exceptionnel, matières dangereuses...) voire des autorisations de transport urbain (couts de l'obtention des documents requis pour la demande, cout de la délivrance de l'autorisation, puis à son renouvellement).
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures liés à l'immatriculation d'un véhicule destiné au transport public ou privé de marchandise ou de personnes.
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures liés au contrôle technique d'un véhicule destiné au transport public ou privé de marchandise ou de personnes.
- Taxes fiscales et parafiscales et redevances et prélèvement de toute natures, nationales ou liés à l'exploitation d'un véhicule destiné au transport public ou privé de marchandise ou de personnes, y compris les redevances ou taxes de stationnement, les péages et taxes ou prélèvements destinés au financement de l'entretien routier, à l'utilisation des gares routières, le droit de timbre sur le DUT et autres

- Fiscalité générale applicable aux entreprises et activités économiques au plan national ou des collectivités locales (impôts et charges sociales patronales sur salaire et rémunération – pour le transport privé ne prendre que ce qui est applicable aux conducteurs, personnels de conduite et d'entretien).
 - Frais encourus en route (pesée, inspection diverses, licites et illicites).
 - Toute charge de nature publique ou parapublique pesant sur le secteur, y compris celles contribuant au financement des organes sectoriels (OFT, OSER ...)
- Identification des bases légales établissant ces perceptions :
- Il s'agira, pour chaque prélèvement identifié d'en identifier le texte (légal ou réglementaire) qui l'instaure et en fixe le quantum,
 - Il s'agira aussi, pour chaque prélèvement identifié d'en indiquer l'organe ou institution bénéficiaire
- Quantification des ressources collectées par entité et usage effectivement réalisé.

3.1.2.4 Effet 2.2 : Réaliser une cartographie des affectations des ressources identifiées aux différentes structures bénéficiaires afin de définir l'adéquation, ou l'inadéquation de l'affectation des ressources aux besoins et aux résultats atteints.

3.1.2.4.1 Le cadre

Sur la base de l'inventaire réalisé au travers des actions précédentes, il sera nécessaire pour concevoir un cadre de financement approprié de quantifier les différentes ressources perçues, de vérifier leur affectation et identifier les situations critiques qu'il conviendra de rectifier (perceptions insuffisantes, surtaxation, affectation insuffisantes...)

3.1.2.4.2 Les actions à entreprendre

Sur la base des résultats de l'activité précédente, l'inventaire des prélèvements donnera lieu à une double exploitation :

- **Action 2.2.1** : Elaboration d'une matrice qui permettra la mise en évidence des sources de financement de chaque entité, pour quantifier ce qui est prélevé et à qui, et ce qui est effectivement affecté aux activités prescrites

Ce travail permettra également de constater pour chaque prélèvement, les différents préleveurs éventuels, et ceux à qui ces sommes sont prélevées en distinguant ce qui est du ressort du transport public de marchandises, du transport privé de marchandises, du transport public de personnes, du transport privé de personnes. Ainsi, non seulement ce travail permettra de mettre en évidence la contribution de chaque sous-secteur, mais aussi les disparités qui existent éventuellement et les doubles ou triples perceptions éventuelles.

- **Action 2.2.2** : Identifier les situations critiques

La matrice ainsi réalisée permettra assez aisément de :

- Vérifier l'adéquation des prélèvements réalisés aux besoins effectifs des structures ainsi financées en les rapprochant de leurs états financiers et budgets.
- Identifier les sources de financements qui contribuent à plusieurs entités sans nécessairement recevoir un service en contrepartie.
- Identifier les structures dont le financement est insuffisant.
- Identifier les situations de perception excessives au regard des services rendus.

3.1.2.5 Effet 2.3 : Esquisser un mécanisme de financement unique et global pour assurer, dans un cadre de parfaite équité et en toute transparence, le financement des structures et organismes impliqués dans la mise en œuvre des outils de gestion et de gouvernance du secteur.

3.1.2.5.1 Le cadre

L'objectif global de la SSTRMP est de remettre le secteur en situation de rentabilité et d'efficacité. Il faut donc, concevoir un mécanisme de financement du cadre institutionnel et de la gouvernance du secteur qui contribue à atteindre cet objectif en améliorant les services rendus au secteur par le cadre institutionnel et de gouvernance, tout en diminuant le coût global.

3.1.2.5.2 Les actions à entreprendre

Dans ce contexte, les actions suivantes sont nécessaires :

- **Action 2.3.1** : Sur la base du résultat des actions précédentes, il sera possible, chaque année de définir un budget consolidé de fonctionnement et d'opérationnalisation transparent et équitable fondé sur la réalité des services rendus non pas entité par entité mais de façon globale

En effet, il conviendra d'instaurer un système de prévision budgétaire qui se fonde pour chaque entité, et de façon consolidée et transparente sur :

- Un programme d'action et un plan de financement.
- Les résultats financiers et opérationnels de l'exercice précédent.

- **Action 2.3.2** : Adapter l'arsenal réglementaire pour ajuster le taux voire l'assiette des différents prélèvements identifiés sur la base des réalités observées, tout en supprimant les perceptions multiples sur quelques acteurs et en élargissant le cas échéant le champ des perceptions à d'autres acteurs, jusqu'à présent épargné.

Cela permettra sans doute de rétablir une certaine équité entre le transport public et le transport privé.

3.1.3 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 faisant un instrument de compétitivité

3.1.3.1 Le postulat

Sur le plan général, la Sécurité Routière, du fait de son impact social et économique doit prendre une place grandissante dans la politique nationale. En effet, le poids économique et social des conséquences des accidents de la circulation pèse sur le développement par une diminution des ressources à la fois humaines et financières.

Le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes, en tant qu'utilisateur du domaine public, est concerné à plusieurs titres par la Sécurité Routière. Il l'est en tant qu'acteur impliqué dans la circulation générale, en tant que contributeur social au développement, en tant qu'utilisateur des infrastructures et en tant qu'agent économique.

Toutefois le rôle du transport routier dans la Sécurité Routière est particulier.

En effet, le secteur du transport routier de marchandises et de personnes implique :

- Des conducteurs professionnels, ce qui leur confèrent une responsabilité spécifique en matière de comportement et de respect des règles de circulation et de sécurité.
- Des véhicules lourds de transport de marchandises ou de personnes dont les caractéristiques techniques (poids et dimensions) engendrent des conditions particulières de circulation (vitesse, règles de circulation ...) et des comportements spécifiques (distances de freinage, empâtement, débords en virage...) ainsi qu'un facteur aggravant en cas d'accident du fait de la taille et dimensions.
- Des marchandises qui peuvent avoir une incidence sur la Sécurité Routière, en particulier les marchandises dangereuses et hors gabarit.
- Des passagers, qui sont directement concernés par les impératifs de sécurité routière en cas d'accident.
- Des contraintes économiques qui ne doivent pas influer sur les règles de sécurité.

La prise en compte des Impératifs de Sécurité Routière par le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes engendre aussi des effets positifs en termes économiques, sociaux et environnementaux.

En effet, l'amélioration des conditions techniques des véhicules (renouvellement du parc) n'entraîne pas seulement une amélioration des conditions de circulation grâce à des équipements techniques ayant une incidence sur la sécurité (dispositif de freinage, assistances diverses à la conduite, suspensions, pneumatiques...) mais engendre des effets économiques positifs (diminution de la consommation de carburants et lubrifiants,

préservation des pneumatiques...) les quels ont des effets environnementaux positifs (diminution des émissions et déchets divers).

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

- Revoir le cadre institutionnel de la gestion de la SR pour se conformer parfaitement au cadre fixé par l'UEMOA.
- Créer un cadre de financement des actions de Sécurité routière et pour organiser le renforcement des capacités des acteurs du transport routier dans le domaine de la SR.
- Définir une politique sectorielle de SR s'appuyant sur des dispositifs de sensibilisation, de formation et une application effective des sanctions.
- Sensibiliser les opérateurs (transport public et privé et utilisateurs des services de transport) de marchandises et de personnes aux impératifs de SR en particulier dans le domaine de la conduite, de l'entretien des véhicules et de la sécurisation des chargements et des passagers.
- 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.

La mise en œuvre de ces 7 actions nécessitera une volonté politique forte et une approche coordonnée entre les différents acteurs de la Sécurité Routière.

3.1.3.2 Effets attendus et conditionnalités

3.1.3.2.1 Les effets attendus

La réalisation de ces 7 actions a pour objectif de :

- Mettre le cadre institutionnel de gestion de la Sécurité Routière en conformité avec les normes sous-régionales de l'UEMOA pour rationaliser la gestion de la SR au niveau national et prendre en compte le Système de Transport Intelligent (STI).
- Créer un cadre de financement clair et transparent pour la mise en œuvre des actions de SR.
- Affirmer et faire connaitre du plus grand nombre la volonté nationale d'une amélioration de la SR au niveau sectoriel par la combinaison de mesures de sensibilisation de formation et une politique uniforme de sanctions des comportements à risques pour permettre une prise de conscience individuelle et collective des enjeux économiques et sociaux d'une amélioration rapide de la SR en Côte d'Ivoire.

- Renforcer la professionnalisation des conducteurs et opérateurs du transport routier de marchandises et de personnes dans le domaine de la SR y compris par une modernisation de la flotte pour contribuer à une diminution du nombre d'accidents et à une amélioration des conditions d'exploitation tout en diminuant l'impact environnemental du secteur.
- Diminuer le nombre d'accidents grâce à une anticipation par les usagers « normaux » de la route des situations accidentogènes résultant des conditions particulières du comportements des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes en particulier lors des manœuvres et changements de direction.
- Augmenter la compétitivité des entreprises par une prise en compte des impératifs de sécurité routière en les intégrant dans la politique économique et commerciale de l'entreprise en leur faisant prendre conscience aux opérateurs des effets positifs de la SR sur les conditions d'exploitation par un changement des comportements tout au long de la chaîne logistique.
- Diminuer le coût des assurances pour les transporteurs de marchandises et de personnes impliqués dans une démarche d'entreprise de SR conduisant à une réduction de la sinistralité en nombre et en coût.

3.1.3.2.2 Les conditionnalités

Ces effets ne seront atteints que dans la mesure où les conditions suivantes sont prises en compte :

- Coordonner l'ensemble des acteurs publics de la politique de SR pour ajuster le cadre institutionnel de gestion de la SR aux principes fixés par l'UEMOA en matière d'instauration d'un schéma harmonisé de gestion de la SR et définition consensuelle d'un cadre de financement adapté, transparent et efficace prenant en compte et s'appuyant sur le Système de Transport Intelligent (STI).
- Impliquer dans la définition de la Politique sectorielle de SR l'ensemble des acteurs publics et privés concernés pour en garantir une mise en œuvre concertée.
- Le respect par les transporteurs publics (et privés) de marchandises et de personnes des impératifs de sécurité routière doit se traduire par une amélioration des conditions contractuelles de transport et une prise en compte de ces obligations dans les tarifs de transport et la mise en œuvre d'une vraie politique de sanction pour empêcher le développement de pratique de concurrence déloyale.
- L'ensemble des textes et procédures d'habilitation des instituts et centres de formation sont finalisés et les financements y relatifs sont disponibles pour permettre un changement des comportements.
- Les cursus traditionnels de formation au Code de la Route et à la conduite sont adaptés pour intégrer un module spécifique de sensibilisation aux conditions particulière de conduite des véhicules lourds et à leurs comportements.
- Renforcer les capacités managériales dans les entreprises fournisseurs et utilisateurs de services de transport de marchandises et de personnes pour une

prise en compte de la SR à tous les niveaux de la gestion quotidienne des entreprises de transport public et privé.

- Obtenir l'appui des compagnies d'assurance.

3.1.3.3 Effet 3.1 : Ajuster le cadre institutionnel de la gestion de la SR pour se conformer au cadre fixé par l'UEMOA pour l'instauration d'un Schéma harmonisé de gestion de la Sécurité Routière en s'appuyant sur le STI

3.1.3.3.1 Le cadre

Le diagnostic sectoriel, et le diagnostic approfondi de la gestion de la Sécurité Routière en Côte d'Ivoire a mis en évidence le besoin de parachever le cadre institutionnel existant en revoyant les différents textes réglementaires pris, notamment en 2017 pour mettre en place un Schéma harmonisé de gestion de la Sécurité routière qui soit en pleine harmonie avec le cadre fixé par l'UEMOA.

3.1.3.3.2 Les actions à entreprendre

Pour obtenir les effets attendus en matière de cadre institutionnel, les actions suivantes sont nécessaires :

- **Action 3.1.1** : Adopter le projet de décret portant précision sur les missions, l'organisation et le fonctionnement de la commission nationale de sécurité routière (CNSR)

Ce projet de décret 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 et 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.

Le projet de décret proposé serait structuré ainsi :

- 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

- **Action 3.1.2** : Adopter le projet de décret portant redéfinition des missions et réorganisation de l'office de sécurité routière, en abrégé OSER

Le projet de décret proposé abroge le décret n°84-916 du 25 juillet 1984 érigéant l'Office de Sécurité Routière, en abrégé OSER, en Etablissement Public à caractère administratif et en fixant les règles d'organisation, 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 et met en œuvre une transcription plus fidèle des principes fixé par l'UEMOA.

A cette fin, le projet de décret est structuré comme suit :

- Chapitre premier : Objet et champ d'application du présent décret. Il 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 sont actualisées et réordonnées à la lumière de celles d'un organisme directeur de la SR.
- Chapitre 3 : Les organes d'administration et de direction de l'OSER sont revus. 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.

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 de l'OSER soit maintenu car il apparaît 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.

- **Action 3.1.3 :** Adopter le projet de décret portant redéfinition et organisation du système d'information sur les accidents de la circulation

Le projet de décret 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. 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 DGTR 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.

- **Action 3.1.4 :** Adopter le 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.

- **Action 3.1.5 :** Intégrer et utiliser au mieux le STI pour une meilleure gestion de la Sécurité Routière et de la Circulation

3.1.3.4 Effet 3.2 : Créer un cadre de financement clair et transparent pour la mise en œuvre des actions de Sécurité Routière

3.1.3.4.1 Le cadre

La directive 12/2009/CM/UEMOA instituant le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière, prévoit comme dernier pilier de l'édifice de gestion de la SR, la création d'un Fonds autonome pour le financement des actions de sécurité routière.

Sur la base des principes de l'UEMOA et des projets de décrets à adopter, le fonds autonome aura pour mission de financer les actions qui découlent du plan d'action validé par la Commission Nationale de Sécurité Routière et du budget correspondant. Dès lors, le fonds doit financer les missions générales de l'OSER, y compris celles relatives à la gestion du système d'information sur les accidents de la circulation routière tandis que 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.

Ainsi, le Fonds autonome a vocation à être 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.

3.1.3.4.2 Les actions à entreprendre

La création du Fonds autonome pour le financement des actions de sécurité routière suppose la réalisation des actions suivantes :

- **Action 3.2.1** : Définir clairement les sources de financement du fonds autonome, et prévoir le cadre réglementaire de leur affectation au fonds

Cette action doit être conduite en étroite synergie et selon la méthode décrite à l'Objectif Stratégique 2, afin de définir un cadre de financement clair et transparent, dont les ressources sont prélevées de façon équitable et structurée sans doublon ou confusion avec le financement d'autres structures.

- **Action 3.2.2** : Les bénéficiaires des financements du Fonds Autonome sont désignés

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.

- **Action 3.2.3** : Définir le statut du Fonds Autonome

Le statut du fonds et son administration 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 sont définis ainsi que les procédures d'allocation des fonds et du contrôle de leur utilisation.

3.1.3.5 Effet 3.3 : Affirmer et faire connaitre du plus grand nombre la volonté nationale d'une amélioration de la SR au niveau sectoriel par la combinaison de mesures de sensibilisation de formation et une politique uniforme de sanctions

3.1.3.5.1 Le cadre

Parallèlement aux travaux d'organisation du cadre institutionnel de la gestion de la Sécurité Routière, et en complément de ceux-ci, il convient de poursuivre et amplifier la promotion de la Sécurité Routière au rang de priorité et de finaliser la Politique Nationale de Sécurité Routière.

Si la finalisation d'une Politique Nationale est indispensable pour sensibiliser et former l'ensemble des usagers de la route, l'adoption d'une approche sectorielle et adaptée au transport routier de marchandises et de personnes, est un complément indispensable.

En effet, les conducteurs professionnels du fait de leur usage intensif des routes (nombre de kilomètres parcourues) sont des acteurs incontournables de la Sécurité Routière non seulement parce qu'ils sont des usagers permanents, mais aussi parce qu'ils conduisent des véhicules lourds sur des infrastructures publiques ouvertes à l'ensemble des usagers qu'il s'agisse d'un milieu urbain ou rural.

Dès lors la sensibilisation et la formation des conducteurs professionnels du transport public et privé de marchandises et de personnes, passe par l'adoption d'une politique sectorielle de SR qui tienne compte des spécificités des métiers de la route mais aussi de leur impact sur la sécurité globale.

3.1.3.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 3.3.1** : Affiner le recensement des principaux facteurs d'accidents de la circulation impliquant des véhicules lourds afin d'en identifier les causes

Il est essentiel que la Politique Nationale de Sécurité routière puisse inclure une composante liée au renforcement de la collecte des données de SR et à leur fiabilité en particulier du point de vue de l'identification des causes d'accident.

Ainsi, la base de données et le système BAAC (Bulletin d'Analyse des accidents corporels de la Circulation routière) pourrait valablement être réactivé et enrichit pour permettre le traitement spécifique des accidents de la circulation impliquant des véhicules lourds de transport de personnes et de marchandises.

L'adoption du décret prévu à l'Effet précédent doit contribuer à clarifier le système de collecte et de traitement des données d'accident de la circulation, en y incluant les spécificités du transport routier.

Cela permettrait de disposer de données fiables et systématiques permettant d'identifier les causes principales d'accidents et d'adapter en conséquence le dispositif de sécurité routière. Cela permettra aussi pour les conducteurs professionnels, de cibler les programmes de leur formation initiale et périodique sur la prévention des principales causes d'accident les impliquant activement ou passivement.

- **Action 3.3.2** : Définir des indicateurs de performance sectorielle de la Sécurité Routière

Sans attendre la mise en œuvre de l'action précédente et parallèlement, sur la base des faits connus, dans le cadre de la CNSR, il est important de définir des indicateurs de suivi des performances sectorielle de SR en termes de réduction des fréquences, de la gravité, du nombre de victimes, des coûts induis...

Ces premiers indicateurs seront ensuite complétés ou affinés en fonction des résultats de l'action précédente.

Sur la base des données existantes et celles à venir il sera alors possible de définir une approche sectorielle de la SR.

- **Action 3.3.3** : Définir, avec les professionnels du secteur (HCPETR-CI et Syndicats de conducteurs) et représentants des donneurs d'ordre et exploitants en compte propre, une approche sectorielle de la sécurité routière

Sans attendre la mise en œuvre des actions précédentes et parallèlement, sur la base des faits connus, il est important de prévoir l'implication des professionnels du secteur dans la définition de l'approche sectorielle de la Politique de SR.

Cette approche sectorielle de la SR s'axera sur plusieurs volets essentiels :

- Sensibilisation/Formation des conducteurs professionnels à la prévention matérielle des accidents de la circulation (respect des vitesses, temps de conduite et de repos, respect des charges, entretien des véhicules).
- Sensibilisation/Formation des conducteurs professionnels aux conséquences des comportements à risques (Alcool, drogue, soins et hygiène de vie).
- Sensibilisation/Formation relative aux questions de sécurisation des chargements (arrimage, calage...) et des passagers (consignes de sécurité, chargement de bagages...).
- Sensibilisation/Formation relative aux conséquences positives de l'éco conduite sur la SR.

Ce dispositif se matérialisera par une combinaison de :

- L'exploitation des indicateurs.
- La définition de matériels pédagogiques de sensibilisation et de formation destinés aux conducteurs professionnels du transport public et privé de transport de marchandises et de personnes, y compris des aides mémoires

- illustrés mettant en évidence les enjeux de SR en matière de transport routier (chargement, calage et d'arrimage, respect des réglementations pour les transports spécialisés tels les transports de matières dangereuses, sécurité des passagers, sécurisation en cas d'accident...).
- L'utilisation des canaux de communication du HCPETR-CI et des syndicats de conducteurs pour la dissémination de ces matériels et la tenue de réunions de sensibilisation et de formation y compris en entreprises.
- **Action 3.3.4** : Contractualiser avec les organisations professionnelles la définition et la mise en œuvre de l'approche sectorielle de la SR
- Afin de renforcer l'efficacité de l'approche sectorielle de la SR, il sera prévu une approche de partenariat avec le HCPETR-CI et les syndicats de conducteurs par l'intermédiaire d'une contractualisation des objectifs et des moyens.
- A cette fin, la signature d'un Mémorandum de Coopération avec le HC pourrait inclure un volet relatif à l'approche sectorielle de la SR.
- **Action 3.3.5** : Elaborer un cadre coordonné de contrôle et de sanctions des infractions entre les différents corps (Police, gendarmerie...)
- La mise en œuvre de l'approche sectorielle de la SR suppose en complément des mesures incitatives et de formation la mise en place d'action résolues de contrôle et de sanction des comportements inflationnistes.
- Ainsi, un volet important de cette approche sectorielle passe par l'adoption d'un plan coordonné de contrôle et d'application des sanctions.
- Cela passe par l'émission d'une instruction coordonnée entre les états-majors de la Police, de la PSSR, de la Gendarmerie et de tous les corps de contrôle susceptibles d'intervenir sur les routes.
- Cette instruction devra avoir pour but d'harmoniser les procédures de contrôle et de relevé d'infraction, de coordonner la réalisation des contrôles pour éviter la répétition inutile d'immobilisation des véhicules et conducteurs et d'harmoniser l'application des sanctions.
- **Action 3.3.6** : Renforcer les moyens de contrôle
- Les corps de contrôles, et en particulier la PSSR, doivent pouvoir disposer de matériels appropriés, modernes et performants en particulier pour ce qui concerne le contrôle des vitesses, et celui de l'Alcoolémie.
- **Action 3.3.7** : Etablir un système d'enregistrement et de suivi des sanctions appliquées
- Le comportement routier des conducteurs professionnels a une importance considérable pour la gouvernance du secteur.

En effet, un conducteur infractionniste grave ou répété, peut révéler soit une inaptitude à la conduite, soit un comportement induit par l'entreprise qui l'emploie.

Or, au-delà de la seule sécurité, une entreprise qui a pour règle le non-respect des impératifs de sécurité routière devient un acteur exerçant une concurrence déloyale vis-à-vis des opérateurs respectueux.

Ainsi, lorsque pour un certain nombre d'infractions à définir, il serait essentiel que les sanctions prononcées soient communiquées au service compétent du Ministère des Transports qui pourra alors intervenir dans les entreprises concernées et le cas échéant appliquer en plus de sanctions pénales les sanctions administratives prévues par la loi, (retrait ou suspension des autorisations) lorsqu'il est avéré que les infractions des conducteurs résultent des conditions d'exploitation de l'entreprise qui les emploie.

- **Action 3.3.8** : Poursuivre le renforcement du Contrôle Technique des véhicules

En plus des démarches de sensibilisation et de formation et de la coordination des contrôles et des sanctions, il est important d'attacher une priorité à l'état des véhicules du point de vue de la SR.

Cela passe en particulier par :

- Le renforcement du contrôle de l'application des normes techniques communautaires.
- La poursuite du renforcement des dispositifs de contrôle technique des véhicules.
- La mise en œuvre effective des sanctions en particulier en matière de non-respect des obligations de contrôle technique, d'interdiction de circulation en cas de manquement technique grave à la sécurité, et d'obligation de réparation.

3.1.3.6 **Effet 3.4 : Renforcer la professionnalisation des conducteurs et opérateurs du transport routier de marchandises et de personnes dans le domaine de la SR pour contribuer à une diminution du nombre d'accidents et à une amélioration des conditions d'exploitation tout en diminuant l'impact environnemental du secteur**

3.1.3.6.1 Le cadre

Les dispositifs prévus par le Code de la Route pour les conducteurs professionnels sont un élément indispensable pour prendre en compte les besoins en termes de renforcement des capacités des professionnels de la route.

Cela concerne en particulier l'introduction de la qualification professionnelle des conducteurs.

3.1.3.6.2 Les actions à entreprendre

Le renforcement des capacités, outre la définition des programmes de formation et de sensibilisation et l'adoption de règles pour l'agrément des instituts qui seront reconnus aptes pour dispenser les formations requises et qui sont traités à l'Objectif Stratégique 6, requiert diverses autres mesures parmi lesquels :

- **Action 3.4.1** : Au-delà de la mise en place du PNF, faire acquérir par les auto-écoles des matériels adaptés d'enseignement à la conduite de véhicules lourds et de transport de personnes (y compris la conduite écologiqueéconomique)

Il s'agit ici de développer dans les Auto-écoles, les moyens matériels de formation à la conduite pour la mise à niveau des conducteurs professionnels du transport public ou privé de marchandises et de personnes en activité et pour la formation des nouveaux conducteurs aux impératifs de sécurité routière et de conduite écologiqueéconomique.

3.1.3.7 Effet 3.5 : Diminuer le nombre d'accidents grâce à une anticipation par les conducteurs de véhicules légers des situations accidentogènes résultant des conditions particulières du comportements des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes en particulier lors des manœuvres et changements de direction

3.1.3.7.1 Le cadre

Le fait que le transport routier public ou privé, de marchandises et de personnes réalise ses activités sur le domaine public au milieu des autres usagers de la route induit à l'évidence une responsabilité particulière.

Toutefois, la plupart des programmes de formation à la conduite pour le permis de conduire pour véhicules légers ne prépare pas les futurs automobilistes ou motocyclistes à la coexistence qu'ils vivront avec les véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes.

Or, un véhicule lourd, indépendamment de toute fausse manœuvre, ne se comporte pas sur la route comme une voiture ou une moto, si bien qu'il est important de sensibiliser les autres usagers de la route aux spécificités propres aux véhicules lourds en raison de leurs dimensions, de leur poids et de leur configuration.

3.1.3.7.2 Les actions à entreprendre

Pour sensibiliser les autres usagers de la route aux comportements des véhicules lourds, il convient en particulier de mettre en œuvre les actions suivantes :

- **Action 3.5.1** : Inclure dans les programmes de formations pour tout type de permis de conduire un chapitre sur les spécificités liées à la circulation de véhicules lourds

Cette action vise à expliquer les comportements spécifiques des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes sur route pour que les autres usagers puissent en tenir compte dans leur propre conduite et, grâce à cette connaissance acquise, puissent anticiper certaines situations afin d'éviter ou prévenir un accident ou à tout le moins en limiter les conséquences.

La sensibilisation devra en particulier porter sur le comportement de ces véhicules du fait de :

- Leur gabarit : empiètement sur la chaussée inverse en cas de virage.
- Leur poids : distance de freinage et risque en cas d'arrêt brutal.
- Leur position stationnement (perte de visibilité...).
- La position surélevée du conducteur et sa vision de l'environnement y compris les angles morts....

- **Action 3.5.2** : Prendre en compte les spécificités du comportement des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes dans les campagnes de SR

Il est important que le grand public soit aussi sensibilisé aux particularités du comportement des véhicules lourds par l'intermédiaire de messages simples mais pédagogiques pour permettre l'anticipation de situation potentiellement dangereuses.

3.1.3.8 Effet 3.6 : Augmenter la compétitivité des entreprises par une prise en compte des impératifs de sécurité routière en les intégrant dans la politique économique et commerciale de l'entreprise

3.1.3.8.1 Le cadre

S'il est essentiel de définir une approche sectorielle de la SR, il est tout aussi fondamental que cette initiative se décline également au sein

- Des entreprises de transport public routier de marchandises et de personnes,
- Des entreprises utilisatrices des services de transport,
- Des entreprises effectuant des transports pour compte propre,
- Des utilisateurs de services de transport de personnes.

Il convient en effet de faire prendre conscience à ces acteurs des effets positifs de la SR sur les conditions d'exploitation par un changement des comportements tout au long de la chaîne logistique et de transport.

3.1.3.8.2 Les actions à entreprendre

Cela implique la mise en œuvre des actions suivantes :

- **Action 3.6.1** : Intégrer la prévention des accidents de la circulation dans le programme de formation pour l'obtention de la compétence professionnelle pour les chefs d'entreprises et de gestionnaires de transport

Cette action est à envisager en lien avec celles décrites à l'Objectif Stratégique 6 en matière de capacité professionnelle.

Elle a pour but de créer l'environnement favorable à la prise en compte des impératifs de SR dans la gestion quotidienne des entreprises utilisatrices ou prestataires de services de transports.

- **Action 3.6.2** : Définir des mesures incitatives pour la prise en compte des impératifs de sécurité routière dans la gestion quotidienne des entreprises utilisatrices ou prestataires de services de transport de marchandises et de personnes

Il pourrait valablement être mis en place des systèmes incitatifs de prise en charge même partiel des coûts directs et indirects de formation des cadres et des agents à la prise en compte de la sécurité routière dans la gestion des services de transport.

De telles formations viseraient à sensibiliser l'ensemble des collaborateurs commerciaux et opérationnels à la prise en compte de la SR dans leurs activités quotidiennes (refus de contrats imposant des surcharges, des dépassements de vitesses ou de temps de conduite...)

- **Action 3.6.3** : Etablir un modèle de charte d'entreprise pour la gestion et la prévention des accidents de la circulation

Le respect des impératifs de SR doit faire partie de la culture des entreprises utilisatrices et prestataires de services de transport qui peuvent en faire un outil de compétitivité commerciale.

Dans cette optique, un modèle de Charte de Sécurité Routière d'entreprise pourrait être préparé pour faciliter la prise en compte par le secteur et ses clients de cette dimension dans la réalisation de leurs opérations.

La signature de telles chartes d'entreprises s'accompagnerait de la mise en place d'indicateurs internes de suivi des performances en matière de SR qui pourrait servir de base à l'évaluation des personnels et à la valorisation commerciale des performances de l'entreprise dans ce domaine.

Une démarche similaire peut être développée dans les entreprises réalisant des transports routiers de marchandises et de personnes pour leur propre compte.

3.1.3.9 **Effet 3.7 : Diminuer le coût des assurances pour les transporteurs de marchandises et de personnes impliqués dans une démarche d'entreprise de SR conduisant à une réduction de la sinistralité en nombre et en coût**

3.1.3.9.1 Le cadre

L'assurance représente un poste important de dépenses pour les transporteurs routiers de marchandises et de personnes. Mais l'Assurance est aussi un appui essentiel en cas de difficultés en particulier pour ce qui concerne les suites directes ou indirectes d'un accident impliquant un véhicule lourd.

Or la prise en compte des impératifs de SR par les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes, si elle contribue directement à l'amélioration de la performance commerciale et donc de la rentabilité et de la compétitivité de l'entreprise, elle contribue aussi à une diminution des conséquences financières des sinistres pour les assureurs.

Si le droit général des assurances prévoit l'obligation de l'assuré en matière de prévention des risques et de préservation des intérêts de l'assureur, il serait important que l'effort de prévention ne repose pas seulement sur les entreprises, mais que les assureurs y participent aussi en fonction des résultats obtenus en termes de diminution de la sinistralité.

3.1.3.9.2 Les actions à entreprendre

Pour atteindre cet objectif, quelques actions peuvent être mise en œuvre.

- **Action 3.7.1** : Inciter les compagnies d'assurance à lier la tarification d'assurance à la mise en œuvre effective en entreprise de mécanismes de gestion et de prévention des accidents de la circulation et aux résultats obtenus

A titre incitatif, les compagnies d'assurances pourraient revoir leurs structures tarifaires pour les risques liés à la circulation des véhicules de transport de marchandises et de personnes.

Les tarifs pourraient prendre en compte :

- L'âge de la flotte et l'équipement des véhicules du point de vue de la SR.
- Les formations des conducteurs et personnels exploitant.
- L'existence d'une charte d'entreprise de SR.
- L'évolution de la sinistralité.

- **Action 3.7.2** : Prévoir au-delà des systèmes de bonus-malus classiques des réductions de primes ou des clauses de participation aux bénéfices

En plus d'une tarification incitative telle que présentée ci-dessus, les compagnies d'assurance offrant des garanties aux entreprises de transports routier de marchandises et de personnes, au-delà de l'assurance RC des véhicules, pourraient envisager une offre de Package complet qui englobe, non seulement la RC circulation, mais aussi la RC professionnelle générale, l'assurance ad valorem des marchandises transportées, l'assurance des passagers et de leurs bagages, les risques commerciaux et particuliers...

Dans le cadre d'un tel Package, si aucun accident n'est intervenu, n'entrant donc aucune indemnisation pour dommage aux marchandises, aux personnes ou

aux biens ou des indemnisations limitées à un seuil à définir au cas par cas, des réductions de primes ou des clauses de participation aux bénéfices pourraient être souscrites.

De telles pratiques seraient incitatives pour les entreprises vertueuses qui verrait leurs efforts récompensés par une diminution du poste « Assurances » de leur compte de résultats.

3.1.4 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

3.1.4.1 Le postulat

La position géographique de la Côte d'Ivoire en tant que pays portuaire permettant l'accès à la mer des pays enclavés, et le rôle clé de ses ports d'Abidjan et San Pedro, impose une approche stratégique de la promotion du pavillon Ivoirien dans le contexte du développement des transports terrestres et routiers de marchandises et de personnes, en particulier dans le contexte régional et sous régional.

En effet, le pays est un point d'entrée important pour les pays de l'hinterland. Les perspectives de développement des volumes d'échanges laissent pressentir une augmentation constante et importante des volumes de trafic de marchandises (au-delà de la période pandémique) tandis que la concurrence des ports de la sous-région s'accélère pour capter ces flux. La mobilité des personnes est elle aussi en constante augmentation, en particulier en raison de la cherté du transport aérien et du développement d'une offre de transport inter-Etats attractive tant sur le plan tarifaire, que sur le plan du confort et des services à bord, avec une recherche constante de réduction des temps de transports.

Or et paradoxalement, les transporteurs routiers ivoiriens ne participent que faiblement à la réalisation des transports inter-Etats de marchandises en transit par les ports ivoiriens, à tel point que le quota du tiers de ces volumes qui leur est réservé n'est jamais atteint quelque soient les destinations (Burkina, Mali, Niger). Il en est de même pour le transport inter-Etats de personnes, même si l'absence de statistiques consolidée interdit une quantification exacte.

Cette absence des transporteurs ivoiriens de ces marchés s'explique par divers facteurs parmi lesquels pour le transport de marchandises on retrouve :

- Les mécanismes inappropriés de distribution du fret,
- Les prix très bas à la tonne transportée,
- Les délais d'attente portuaires et des passages frontières,
- L'inefficacité ou la non application des instruments communautaires

Pour le transport de personnes les facteurs clés sont :

- La forte concurrence des transporteurs étrangers,

- Les difficultés de passages frontières, en particulier sur le littoral,
- La fermeture nocturne de certains points frontières,
- L'absence d'instrument régional spécifique à ce type d'activité.

Ces éléments rendent ce type d'opérations peu rentables dans les circonstances présentes.

Or l'évolution prévisible à la hausse du marché inter-Etats du commerce et des transports ne peut être laissée de côté sans que les transporteurs ivoiriens n'en bénéficient à sa juste part.

Dès lors la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de personnes se doit d'adresser cette question et de créer les conditions d'un renforcement du pavillon ivoirien dans les échanges régionaux et sous régionaux.

Le développement de la compétitivité et de la place du pavillon ivoirien dans les échanges et les transports de marchandises et de personnes inter-Etats passe par la réalisation des différents objectifs stratégiques présentés dans la SSTRMP mais nécessite également une approche spécifique visant notamment à :

- Renforcer le positionnement de la Côte d'Ivoire dans les organes et instances régionales pour qu'elle devienne le leader de l'intégration régionale dans le domaine de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes.
- Développer des initiatives en vue d'une modernisation des instruments régionaux en matière de transports et de transit de marchandises et de personnes.
- Promouvoir une approche coordonnée et harmonisée de la gestion institutionnelle des transports inter-Etats pour harmoniser les conditions de concurrence.
- Rénover le cadre bilatéral des accords de transports terrestres.

3.1.4.2 Effets attendus et conditionnalités

3.1.4.2.1 Les effets attendus

Compte tenu des perspectives de développement des échanges de marchandises et de la mobilité des personnes, les questions de facilitations des échanges et des transports deviennent un enjeu stratégique pour la Côte d'Ivoire qui devra développer des initiatives au niveau des Communautés Economiques Régionales et dans le cadre des relations bilatérales.

Pour cela elle devra :

- Structurer les conditions de la participation de la Côte d'Ivoire dans les organes et instances régionales sur une base de coopération interministérielle qui doit permettre de renforcer la présence et la capacité contributive du pays pour faciliter l'intégration régionale dans le domaine de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes.

- Créer un cadre régional favorable au développement des échanges et du pavillon ivoirien grâce à des propositions d'ajustement et de modernisation des instruments régionaux en matière de transports et de transit des marchandises et des personnes.
- Anticiper l'accroissement des échanges et des besoins de mobilité des personnes par approche coordonnée de la gestion institutionnelle des transports inter-Etats en créant des conditions harmonisées de concurrence pour les transporteurs de la sous-région.
- Adapter les anciens accords bilatéraux de transport routier aux nouvelles conditions économiques et sociales dans la perspective d'une intégration régionale progressive et développer le volet « transport routier de personnes » souvent délaissé dans ces accords.

3.1.4.2.2 Les conditionnalités

La réalisation de ces objectifs et effets dépendra de la prise en compte des conditionnalités suivantes :

- La gestion coordonnée des dossiers régionaux dépendra de la volonté politique qui sera manifestée, pour que l'ensemble des structures impliquées puissent y jouer leur rôle de manière ouverte et dynamique.
- La pertinence des initiatives que prendra la Côte d'Ivoire pour moderniser le cadre régional de la facilitation des échanges et des transports dépendra d'une approche de concertation associant l'ensemble de parties publiques et privées concernées.
- Le développement du pavillon ivoirien sur le marché des transports inter-Etats est étroitement lié à une approche institutionnelle coordonnée de la gestion des transports inter-Etats de marchandises et de personnes.
- Les développements constatés dans le cadre de la relation bilatérale avec le Burkina Faso (Programme de l'Appui Budgétaire Régional) devront servir de modèle pour la mise à niveau des autres accords bilatéraux de transport routier tout en donnant une place plus importante au transport de personnes par route.

3.1.4.3 Effet 4.1 : Renforcer le positionnement de la Côte d'Ivoire dans les organes et instances régionales pour qu'elle devienne le leader de l'intégration régionale dans le domaine de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes

3.1.4.3.1 Le cadre

Tout en constatant les efforts entrepris pour renforcer la coordination entre les différentes instances ministérielles engagées dans les divers processus de négociation bilatérales, régionales ou multilatérales, il n'en demeure pas moins que les efforts doivent se poursuivre et s'accentuer au regard de la diversité des instances et des politiques impactées par la question pour rendre plus efficace et visible la présence de la Côte

d'Ivoire sur la scène régionale dans le domaine du transport routier de marchandises et de personnes.

3.1.4.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 4.1.1 :** Identifier au niveau national les différents Ministères qui pourraient être impliqués ou concernés par la question des transports routiers inter-Etats de marchandises et de personnes

Au regard de l'interdépendance grandissante qui existe entre les différentes politiques en matière Commerciale, de Développement, d'intégration Régionale et sous régionale, de facilitation du Commerce et des transports de marchandises et de personnes et autres, une parfaite visibilité des questions stratégiques à promouvoir et à défendre est indispensable pour assurer la cohérence ultérieure des engagements internationaux de la Côte d'Ivoire.

Plusieurs actions doivent définitivement être poursuivies de concert, comme par exemple dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord de Facilitation de l'OMC, pour ce qui concerne la modernisation des procédures douanières et des instruments régionaux et bilatéraux de transports.

A cette fin il serait utile qu'une seule unité de coordination soit identifiée sous l'égide de laquelle seront gérés les divers aspects et qui sera en charge de garantir la cohérence des propositions et des négociations.

Au minimum la coordination doit impliquer :

- Le Ministère des Affaires étrangères.
- Le Ministère de l'intégration Africaine (relations avec les Communautés Régionales et Sous Régionales).
- Le Ministère du Commerce.
- Le Ministère des Transports.
- Le Ministère chargé du tourisme.
- Le Ministère des Finances et la Direction Générale des Douanes.

Au surplus, une concertation devrait être établie avec le Secteur Privé et en particulier le HCPECR-CI pour garantir une adhésion et une appropriation de ces questions stratégiques par l'ensemble des acteurs du secteur privé concernés.

- **Action 4.1.2 :** Rationaliser et organiser la représentation nationale en matière de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes

Compte tenu de l'interdépendance qui existe entre les diverses problématiques de développement des échanges et celles de facilitation des transports de marchandises et de personnes, il est essentiel que les travaux réalisés au niveau ivoirien dans le cadre des CER fassent l'objet d'une concertation étroite et d'une méthode rigoureuse de travail qui prévoit en particulier :

- Une identification des institutions et personnes impliquées.

- Une permanence dans la représentation ivoirienne dans les instances régionales.
- Une circulation systématique des documents et information.
- Une concertation avant les réunions, une restitution après.

3.1.4.4 Effet 4.2 : Développer des initiatives en vue d'une modernisation des instruments régionaux en matière de transports et de transit de marchandises et de personnes

3.1.4.4.1 Le cadre

Le gouvernement de Côte d'Ivoire pourrait prendre l'initiative de rédiger des propositions concrètes de modernisation et d'amendement des instruments régionaux de la CEDEAO et de l'UEMOA dans le domaine du transport routier.

Afin de faciliter leur présentation et adoption, ces propositions pourraient dans un premier temps faire l'objet de discussions informelles avec le Commissaire en charge des transports à la Commission de l'UEMOA et avec celui de la CEDEAO, avant leur soumission formelle aux instances compétentes désignés soit par les statuts de l'UEMOA pour ce qui la concerne, soit par les Conventions de 1982 dans leurs dispositions finales pour ce qui concerne la CEDEAO.

3.1.4.4.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes sont à mettre en œuvre pour que l'effet attendu se réalise.

- **Action 4.2.1** : Analyser les textes Régionaux, Sous Régionaux, bilatéraux et nationaux pour harmoniser l'encadrement des transports inter-Etats et faciliter leur développement

Afin de garantir une approche systématique de l'encadrement juridique des transports routiers inter-Etats de marchandises et de personnes tant au niveau National que Bilatéral, Sous Régional et Régional, il est indispensable dans un premier temps de réaliser une matrice qui permette de croiser les dispositions pertinentes des textes de la CEDEAO, de l'UEMOA, voire des accords bilatéraux souscrits par la Côte d'Ivoire pour :

- Identifier l'ensemble des dispositions pertinentes existantes en matière de transport de marchandises et de personnes.
- Relever les convergences, les divergences, les contradictions ou les manques entre les différents niveaux de normes.

Cet exercice serait particulièrement utile pour :

- Définir les besoins d'ajustement et d'amendements nécessaires pour mettre en cohérence les diverses strates normatives au travers d'une concertation appropriée entre secteur Public et Privé.

- Coordonner l'action des différents Ministères et Administrations impliquées dans les processus régionaux (voire bilatéraux) de négociations.
- **Action 4.2.2** : Identifier les besoins et concerter les solutions possibles

La matrice réalisée constituera une base pour entreprendre un travail cohérent et systématique dans la mise à jour des instruments juridiques pour garantir un développement des transports inter-Etats de marchandises et de personnes sur des bases consolidées et harmonisées.

La concertation avec les services publics chargés de leur application et avec les professionnels du transport (HCPETR-CI) doit permettre de relever en complément du travail théorique :

- Les incohérences.
- Les difficultés d'application.
- Les variations constatées dans l'application d'un pays à l'autre.
- Les besoins de modernisation des bases légales.

3.1.4.5 Effet 4.3 : Promouvoir une approche coordonnée et harmonisée de la gestion institutionnelle des transports inter-Etats pour harmoniser les conditions de concurrence

3.1.4.5.1 Le cadre

Si la CEDEAO et l'UEMOA ont développé de nombreux instruments juridiques dans le domaine des transports routiers, et une fois modernisés, ces instruments régionaux, pour en permettre une application efficace, doivent au niveau national, bénéficier d'une attention particulière afin de garantir une application homogène, équitable et harmonisée dans l'ensemble des pays liés afin de garantir un niveau de concurrence acceptable.

3.1.4.5.2 Les actions à entreprendre

Il s'agira en particulier de mettre en place les actions suivantes.

- **Action 4.3.1** : Observer de façon permanente la mise en œuvre des règles régionales pour identifier les situations critiques portant atteinte à la bonne concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes

Il s'agit, en lien avec le HCPETR-CI pour le transport public de marchandises et de personnes, et avec l'OIC et la Chambre de Commerce, de mettre en place un système méthodique et systématique de collecte d'information sur la mise en œuvre des instruments régionaux et bilatéraux dans le but de relever et identifier :

- Les situations de transporteurs publics ou privés de marchandises ou de personnes des pays voisins qui ne respectent pas les règles établies en matière de :
 - Normes techniques des véhicules.
 - Conditions de chargement des marchandises.
 - Conditions de chargement des personnes et de leurs bagages.
 - De documents de transport (DUT par exemple).
 - D'autorisation de transport.
 - D'assurance.
 - De respect de l'interdiction de cabotage.
 - De conformité des conducteurs aux obligations de formation.
 - De tarification.
 - De respect des règles de circulation et de sécurité.
 -

- Les situations rencontrées par des transporteurs publics ou privés de marchandises ou de personnes ivoiriens dans les pays voisins qui ne respectent pas les règles établies en matière de :
 - Temps d'attentes.
 - De droit de rechargement.
 - De tarification.
 - De fiscalité.
 -

Les situations anormales détectées sur une certaine période seront consolidées dans un rapport par nationalité des transporteurs et des pays observés, et seront portés à la connaissance des pays concernés de façon régulière, par exemple dans le cadre des négociations bilatérales ou lors des revues de l'application des instruments régionaux conduites tant par la CEDEAO que l'UEMOA chacun pour ce qui les concerne.

3.1.4.6 Effet 4.4 : Rénover le cadre bilatéral des accords de transports terrestres

3.1.4.6.1 Le cadre

La Côte d'Ivoire a signé des accords bilatéraux de transport routier avec la plupart de ses voisins directs ou indirects.

Cependant, certains remontent aux années 80 et gagneraient à être revus pour permettre au cadre légal de s'adapter aux exigences modernes.

3.1.4.6.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes seront conduites :

- **Action 4.4.1** : Etablir la liste des sujets à considérer dans le cadre des relations bilatérales de transport routier

Afin de dynamiser les transports inter-Etats et de renforcer la part du pavillon ivoirien tout en contribuant à une harmonisation des conditions de concurrence, il est important d'identifier les points les plus critiques qu'il conviendrait d'aborder dans les négociations bilatérales et en particulier :

- La réglementation harmonisée de l'organisation de l'accès et de l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises et de personnes et de celles d'intermédiaires de transport.
- La définition et l'encadrement du transport pour compte propre de marchandises et de personnes.
- Le rôle du Conseil des Chargeurs Burkinabé dans les ports ivoiriens.
- La souscription de contrat direct entre chargeurs et transporteurs.
- L'accélération de la reconnaissance du DUT comme seule lettre de voiture pour la totalité d'un transport inter-Etats.
- L'introduction de façon harmonisée d'une réglementation sur la responsabilité des donneurs d'ordre en cas de surcharge (totale ou à l'essieu).
- La mise en place d'une harmonisation de la gestion des Cartes Vertes et des Cartes Grises CEDEAO avec une informatisation parallèle et harmonisée et prévoir une procédure de notification des infractions entre les administrations des deux pays.
- La révision de la liste des produits dits stratégiques pour une libéralisation progressive de ces transports.
- La révision du principe des quotas pour définir une approche progressive de la libéralisation des transports bilatéraux moyennant une transition et des mesures d'accompagnement appropriées.
- La facilitation des procédures de franchissement des frontières pour les marchandises et pour les passagers.
- La promotion de l'utilisation des procédures TRIE pour les transports bilatéraux de marchandises hors transit portuaire.
- La promotion et la facilitation des transports routiers de personnes.

- **Action 4.4.2** : Utiliser les progrès réalisés dans le cadre des discussions bilatérales avec le Burkina Faso (Appui Budgétaire Régional) comme laboratoire pour la renégociation des autres accords bilatéraux

Afin d'assurer l'harmonisation des différents accords bilatéraux, l'exemple de la négociation en cours avec le Burkina Faso sera repris comme base des négociations futures à entamer avec les autres pays.

3.2 Pilier 2 : Professionnaliser tous les acteurs du transport routier de marchandises et de personnes pour accroître la contribution sociale du secteur

3.2.1 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

3.2.1.1 Le postulat

Le faible niveau de qualité et de performance des services de transport routiers de marchandises et de personnes, sont le résultat de la désorganisation du secteur et de son environnement immédiat, et en particulier de l'absence de mise en œuvre concrète et effective des critères qualitatifs d'accès à la profession pourtant introduits par la LOTI et ses textes d'application.

Dès lors que l'amélioration de la gouvernance générale du secteur est une priorité, la poursuite et l'amplification des efforts entrepris pour organiser, structurer et professionnaliser ce secteur en est une autre afin que ce secteur clé puisse pleinement remplir son rôle économique et social.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre de diverses actions structurantes qui serviront d'assise à l'amélioration des conditions d'exploitation des entreprises du secteur.

Ces actions structurantes sont :

- La mise en œuvre effective de la réglementation en matière d'accès à la profession et l'organisation des conditions de son application et du contrôle de celle-ci, y compris pour les motos et tricycles utilisés pour le transport de marchandises et de personnes.
- La mise en œuvre effective des dispositions pertinentes du Code de la Route pour permettre l'activation des dispositions relatives à la formation des conducteurs professionnels.
- L'encadrement effectif des professions d'auxiliaires et d'intermédiaires des transports par l'adoption de critères qualitatifs d'accès à ces professions.
- Créer un environnement incitatif pour l'attraction des opérateurs informels dans le secteur formel.
- Un renforcement des actions de promotion du secteur privé dans le domaine des transports routier.

Ces 5 actions doivent être menées de façon particulièrement coordonnée pour bénéficier au mieux des synergies potentielles en particulier dans le domaine de la formation des acteurs professionnels.

3.2.1.2 Effets attendus et conditionnalités

3.2.1.2.1 Les effets attendus

La réalisation de ces 5 actions vise à :

- Permettre une mise en œuvre effective des règles d'accès à la profession pour parvenir à courte échéance à une professionnalisation de l'ensemble des opérateurs qu'ils soient déjà en activité ou nouveaux entrants.
- Permettre que la formation des conducteurs professionnels conduise à une amélioration sensible de la sécurité routière par un accroissement rapide du respect des règles de circulation et favorise l'amélioration de la rentabilité des entreprises par une diminution des consommations (carburants, lubrifiants, pneumatiques) et usure mécanique et permette une réduction des immobilisations intempestives des véhicules (accidents et pannes) et enfin diminuer l'impact environnemental du secteur.
- Renforcer le niveau de professionnalisation de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique et en particulier les intermédiaires comme les commissionnaires de transport, les courtiers de fret et les loueurs de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur en vue d'une amélioration globale et durable des services de transports routiers de marchandises et de personnes.
- Améliorer sensiblement les mécanismes de commercialisation et de gestion du fret par une transparence des transactions et une responsabilisation de l'ensemble des opérateurs de la chaîne logistique grâce à l'intégration progressive du secteur informel dans le formel. Cela doit aussi contribuer à la création d'emplois durables et stables facteur de cohésion sociale.
- Renforcer l'attractivité du secteur pour d'une part attirer les investisseurs privés et d'autre part valoriser les fortes perspectives de développement d'emplois qualifiés.

3.2.1.2.2 Les conditionnalités

Les effets attendus ne pourront être réalisés que dans la mesure où les conditionnalités suivantes sont prises en compte et intégrées dans la mise en œuvre :

- Les textes adoptés en matière d'accès à la profession de transporteur routier instruments d'application devront être transposés dans la pratique effective des GGI dans les procédures d'inscription et de réinscription au Registre et dans la délivrance des titres de transport.
- Les mesures d'application du Code de la Route en matière de formation des conducteurs professionnels doivent être rendues accessibles et effectives.
- La mise en œuvre effective des critères de qualification professionnelle doit être adaptée pour permettre la qualification et la professionnalisation du plus grand nombre et le contrôle de leur application sera déterminant.

- Les règles à mettre en œuvre doivent résolument être orientées vers l'intégration du plus grand nombre, faute de quoi, des règles conduisant à l'exclusion massive d'acteurs informels n'auraient pour conséquence que de renforcer les effets négatifs actuels. Par ailleurs, l'introduction de ces règles nécessitera un contrôle strict de leur respect.
- Les activités de promotion du secteur n'auront de pertinence que sur la base des premiers résultats positifs enregistrés ensuite de la mise en œuvre de la SSTRMP.

3.2.1.3 *Effet 5.1 : Finaliser la règlementation en matière d'accès à la profession pour les transporteurs routiers de marchandises et de personnes et créer les conditions de son application*

3.2.1.3.1 Le cadre

La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) du 16 Décembre 2014 introduit dans l'arsenal législatif des critères nouveau d'accès à la profession de transporteur routier et d'exercice du transport public ou pour compte propre.

Le décret N°2015-269 du 22 Avril organise les conditions d'accès à la profession pour les entreprises de transport constituées sous forme sociale.

Les arrêtés d'application ont été pris mais leur mise en œuvre reste très incomplète.

3.2.1.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 5.1.1 :** Diffuser le guide de l'inscription et de la réinscription au registre des transporteurs routiers

Ce guide, qui avait été validé sous l'ancienne AT de l'UE, qui explique l'ensemble des procédures et des documents à produire pour procéder à l'inscription ou à la réinscription au registre, y compris pour les critères de capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaire, doit servir de base à l'élaboration du nouveau cahier des charges du concessionnaire des CGI, et doit être largement diffusé auprès des professionnels pour faciliter leur mise en conformité avec la réglementation.

- **Action 5.1.2 :** Revoir le cahier des charges du concessionnaire de la gestion des CGI pour imposer une application complète des conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises et de personnes

Face au besoin de professionnalisation des transporteurs routiers de marchandises et de personnes, il devint impératif que les conditions d'accès à la profession soient effectivement mises en œuvre en ce qui concerne :

- Constitution des transporteurs de marchandises et de personnes en société commerciales même unipersonnelles au sens du droit OHADA,
- Prise en compte effective de la condition de capacité financière de chaque entreprise,

- Prise en compte effective de la condition de capacité professionnelle des dirigeants et/ou gestionnaires.

A cette fin le cahier des charges du concessionnaire doit être revu et son manuel de procédure ajusté en conséquence.

- **Action 5.1.3** : Rendre transparent et favoriser la mise en œuvre du dispositif de formation permettant l'obtention par les dirigeants et gestionnaires des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes de l'Attestation de capacité requise par la loi et la réglementation

L'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, contient une annexe qui décrit et fixe les programmes de formation que les instituts ou centre de formation devront suivre pour recevoir l'homologation correspondante. Or cette annexe essentielle n'est pas disponible si bien qu'aucun centre de formation ne peut proposer son homologation.

Parallèlement l'OSER, avec l'appui financier des bailleurs de fonds (UE puis Banque Mondiale par le PAMOSET), a reçu une homologation temporaire, mais ne fait que délivrer des formations de mises à niveau et non les formations qualifiantes complètes.

Il faut donc remédier à cette situation et rendre les programmes de formation publics et disponibles et inciter les centres et instituts de formation à proposer leur homologation afin d'accroître de façon ordonnée la capacité de formation.

- **Action 5.1.4** : Créer les conditions d'opérationnalisation des centres de formation

La mise en application effective de la réglementation en matière de formation professionnelle, et comme cela avait été prévu dans le PND 2016-2020, doit parallèlement être accompagnée de mesures concrètes visant en particulier à :

- Financer la construction des centres de formation aux métiers du transport et de la logistique (Bailleurs de fonds).
- Construire et équiper 5 centres nationaux de formation aux métiers du transport routier à Abidjan et dans les chefs-lieux de régions.

- **Action 5.1.5** : Appliquer la réglementation d'accès et d'exercice de la profession aux opérateurs de moto et tricycles exploités en transport public et privé de marchandises et de personnes

Il s'agit d'appliquer rigoureusement les dispositions de la LOTI et ses textes subséquents relatifs à l'exercice de la profession de transporteur car ces services revendiquent l'exercice de l'activité de transporteur public ou privé qui est réglementée, pour ne pas assister à une dérive qui risque d'échapper à tout contrôle.

3.2.1.4 Effet 5.2 : Mettre effectivement en œuvre les dispositions relatives aux aptitudes aux conducteurs professionnels du Code de la Route

3.2.1.4.1 Le cadre

Parmi les actions entreprises dans le domaine de la sécurité routière en lien avec le transport routier figure une révision du Code de la Route publié en 2016 qui prévoit l'introduction de dispositions particulières pour les conducteurs professionnels en termes de formation et d'aptitude médicale à la conduite.

Il convient aussi de noter que la LOTI prévoit de son côté que les conditions relatives à l'exercice des emplois liés à la conduite des véhicules de transport public et de transport pour compte propre doivent être fixées par décret.

3.2.1.4.2 Les actions à entreprendre

La professionnalisation des conducteurs routiers professionnels du transport de marchandises et de personnes suppose donc les actions suivantes :

- **Action 5.2.1** : Développer les capacités de formation en vue de l'obtention du CACR par les conducteurs professionnels

A ce jour, seul l'OSER, comme pour les gestionnaires et dirigeants, dispense des formations de mise à niveau des conducteurs en exercice en vue de l'obtention du CACR.

Or, l'OSER n'a pas vocation monopolistique en la matière, d'autant que son agrément est là encore temporaire en attendant le développement d'une offre de formation appropriée.

Il est donc nécessaire de développer, avec les professionnels du secteur, un mécanisme de formation approprié, pour permettre, dans l'ensemble du territoire, l'émergence de centres et instituts de formation aptes à obtenir l'agrément requis.

- **Action 5.2.2** : Clarifier le cadre légal relatif aux contrôles médicaux périodiques des conducteurs professionnels

Le code de la route prévoit, pour les conducteurs professionnels titulaires de certains permis de conduire, une limitation de la validité de leurs permis avec prorogation suite à visite médicale confirmant l'aptitude à la conduite. Cependant le cadre légal y relatif demeure à préciser, en particulier pour :

- Définir l'autorité compétente pour l'homologation des médecins habilités.
- Définir les critères d'habilitation des médecins reconnus pour la réalisation de ces tests et les tarifs applicables ainsi que leur éventuelle

prise en charge par les organismes de prévoyance professionnelle et de sécurité sociale.

- Définir les modalités pratiques de communication des résultats et le cas échéant de leur contestation.
- Définir les délais impartis pour l'obtention de rendez-vous, la communication des résultats et la validation du permis pour la période ultérieure.

Les actions prévues ici sont en lien avec celles prévues dans le cadre de l'Objectif Stratégique N°3.

3.2.1.5 Effet 5.3 : Encadrer les professions d'auxiliaires et d'intermédiaires de transport par des règles d'accès et d'exercice de ces professions fondées sur une capacité professionnelle et financière et une honorabilité des dirigeants et gestionnaires d'entreprises

3.2.1.5.1 Le cadre

Les mécanismes de distribution du fret sont une des causes des difficultés du secteur et la multiplication d'opérateurs informels qui s'immiscent dans les chaînes de transport sans qualification ni existence légale est un fléau facteur d'insécurité commerciale et de surcouts injustifiés. Il en est de même dans le transport de personnes, en particulier en milieu urbain informel avec les rabatteurs et autres intermédiaires.

Par ailleurs, si les professionnels du transport routier de marchandises et de personnes sont astreints à de nouvelles obligations visant à la professionnalisation de la profession, il est indispensable que l'ensemble des acteurs clés de la chaîne de transport soit soumis aux mêmes exigences en termes de critères qualitatifs d'accès à ces professions.

Enfin, si l' « appairage » est une profession reconnue d'intermédiaires, fort est de constater que les appaireurs ne remplissent pas ce rôle et se contentent de vendre des documents de transport (DUT), en revanche, les Coxers se sont accaparer le marché de l'intermédiation sans encadrement législatif et souvent dans l'informel pur.

Enfin, le recours grandissant à la location de véhicules destinés à être exploités en transport public ou privé de marchandises et de personnes, doit conduire à anticiper l'encadrement de cette profession.

3.2.1.5.2 Les actions à entreprendre

La régulation de l'accès aux professions d'intermédiaire impose de définir un cadre légal approprié par une loi complémentaire à la LOTI pour :

- **Action 5.3.1** : Définir clairement le rôle et les fonctions des intermédiaires de transport

Il est essentiel que les professionnels impliqués dans les chaînes logistiques voient leur rôle et fonction clairement définis à la lumière des textes OHADA, en particulier l'Acte Uniforme sur le droit commercial général du 15 décembre 2010.

Ainsi, les professions suivantes seraient définies, pour ensuite être organisée :

- Commissionnaire de transport de marchandises, dont le statut s'appliquerait mutatis mutandis aux intermédiaires du transport de personnes.
 - Courtier de fret, dont le statut serait aussi applicable aux rabatteurs du transport de personnes.
 - Loueur de véhicule commercial destiné au transport public ou privé de marchandises ou de personnes avec ou sans conducteur.
- **Action 5.3.2** : Développer le statut juridique de ces professions, le cadre contractuel de leurs prestations et le régime de leur responsabilité

L'intervention de ces prestataires intermédiaires, doit être l'objet de critères contractuels et d'un régime de responsabilité clair. En particulier il doit être prévu par la loi que l'intermédiaire qui s'engage envers son client à l'organisation d'un transport en assure la responsabilité de bonne fin en termes de choix du transporteur, de respect des délais convenus et de bonne arrivée des marchandises en quantité et qualité et des personnes.

- **Action 5.3.3** : Soumettre l'accès à ces professions à des critères qualitatifs
- Les critères de base reconnus pour les transporteurs routiers sont facilement transposables aux professions d'intermédiaires de transport, à savoir :
- Condition d'établissement et de constitution en société commerciale.
 - Capacité professionnelle et de formation.
 - Capacité financière.
 - Honorabilité.

Ces critères seront adaptés aux spécificités de ces professions pour ce qui concerne la capacité financière, pour ce qui concerne l'honorabilité, les critères applicables aux transporteurs sont parfaitement transposables.

Pour le critère de qualification professionnelle, les compétences doivent être celles requises des transporteurs, complétées par un enseignement ou une pratique dans les autres modes de transport.

- **Action 5.3.4** : Concerter avec les professionnels du transport les modalités de mise en œuvre de la réforme
- Il est essentiel que les objectifs de cette réforme soient perçus de façon positive par les acteurs du secteur et que les modalités pratiques de leur mise en œuvre soient l'objet d'une concertation systématique pour en permettre l'appropriation par les premiers concernés.
- **Action 5.3.5** : Développer et mettre en œuvre les textes d'application en synergie avec ceux relatifs au transport routier de marchandises et de personnes

La mise en œuvre de ces critères d'accès donnera lieu à des textes règlementaires d'application sur les modèles de ceux utilisés pour le transport routier de marchandises et de personnes.

- **Action 5.3.6** : Rendre obligatoire la mention du nom et coordonnées de l'intermédiaire sur les documents de transport de marchandises (DUT) et de personnes (Billet et manifeste de passager), et sanctionner lourdement les cas de non-conformité.

La formalisation du secteur ou l'intégration progressive de l'informel dans le secteur formel passe par la transparence des transactions qu'ils réalisent ou dans lesquelles ils interviennent.

Cela passe en premier lieu par l'obligation qui doit être édictée de faire figurer le nom de l'intermédiaire sur les documents de transport de marchandises et de personnes.

- **Action 5.3.7** : Rendre obligatoire la facturation des prestations d'intermédiaires avec mention du pourcentage de commission et son montant

Le principe de la transparence commerciale impose que chaque intervention fasse l'objet d'une facture (à l'opération ou récapitulative sur une période donnée) dans laquelle doivent figurer le montant total payé par le client et le détail du pourcentage de commission et son montant lorsqu'un intermédiaire est impliqué.

- **Action 5.3.8** : Développer un mécanisme de sanctions en cas de non-respect de la réglementation y compris à l'encontre des donneurs d'ordre

Ces obligations n'auront de sens que dans la mesure où elles sont assorties de lourdes sanctions administratives et amendes pour le donneur d'ordre (marchandises et transport de personnes) qui ne respecterait pas ces prescriptions ainsi que pour l'intermédiaire concerné. Ces non respects doivent être introduits dans le champ des contrôles que les corps habilités peuvent réaliser en route ou a posteriori en entreprise.

3.2.1.6 Effet 5.4 : Appliquer des méthodes innovantes pour permettre l'intégration progressive du secteur informel dans le secteur formel

3.2.1.6.1 Le cadre

Le développement du secteur informel, tant en transport de marchandises qu'en transport de personnes, crée depuis de nombreuses années un obstacle au développement du secteur des transports routiers dans son ensemble.

Toutefois, le nombre de personnes impliquées sans pourvoir être précisément défini demeure extrêmement important, conférant à cette problématique une dimension sociale évidente.

C'est pourquoi, la démarche de professionnalisation du secteur doit avoir pour objectif non pas l'éradication du secteur informel qui aurait de graves conséquences sociales mais l'intégration progressive du secteur informel dans le secteur formel.

Cette approche constructive qui vise à formaliser ce secteur clé de l'économie doit aussi déboucher sur l'émergence d'emplois qualifiés stables et durables ne pourra porter ses fruits que grâce à la combinaison de méthodes incitatives et innovantes.

Cette approche s'inscrit d'ailleurs dans la vision de la politique de développement du pays (Voir par exemple l'Axe N°3 de la Matrice d'Actions du nouveau PND 2016-2020 relatif à « l'Accélération de la transformation structurelle de l'économie par l'industrialisation » qui contient plusieurs références à la transformation du secteur informel et à son intégration dans le secteur formel au travers de mesures incitatives

3.2.1.6.2 Les actions à entreprendre

En complément des mesures de régulation des professions du transport routier de marchandises et de personnes (transporteurs et intermédiaires), certaines activités doivent être déployées pour rendre cette phase attractive et inciter les opérateurs à se formaliser.

- **Action 5.4.1** : Inciter à la création d'entreprises, à la constitution de GIE d'exploitation ou la conclusion de partenariat économique

Un des facteurs handicapant le secteur et corolaire d'un secteur informel puissant est l'atomisation de la profession en une multitude de très petites structures faiblement ou pas capitalisées et sans surface financière pour s'assurer un développement pérenne.

Il convient donc de développer un faisceau de mesures incitatives d'ordre fiscale, sociale, économique, y compris dans le cadre du programme de renouvellement du parc en réservant ses bénéfices aux entreprises commerciales constituées en forme sociale.

Au titre des mesures fiscales on peut imaginer une exonération temporaire de l'impôt sur les bénéfices ou la soumission temporaire à un taux préférentiel pour les entreprises créées ou les regroupements réalisés.

Sur le plan social on peut concevoir un mécanisme de financement de la formation qui assiste les entrepreneurs à financer leur formation pour pouvoir obtenir l'inscription au registre de la structure qu'ils créent.

La mise en œuvre de cette action pour le transport de personnes est détaillée aux Actions 10.4.1 et 10.4.2 (Pilier 4, OS 10).

- **Action 5.4.2** : Rendre obligatoire le paiement par moyen traçable et interdiction des paiements en espèce

Sur le plan des incitations à caractère économique, l'interdiction des paiements en liquide dans les rapports commerciaux et la sanction du donneur d'ordre, de l'intermédiaire et du transporteur en cas de non-respect doit faire l'objet de textes appropriés.

- **Action 5.4.3** : Renforcer les contrôles et appliquer les sanctions

L'adoption de ces mesures doit faire l'objet d'une campagne d'information et de renforcement des capacités des corps de contrôle pour que la volonté politique se traduise dans les faits par une mise en œuvre effective et concrète.

On rappellera pour mémoire l'obligation de mentionner sur les documents de transport de marchandises et de personnes le nom de l'intermédiaire.

3.2.1.7 Effet 5.5 : Promouvoir le secteur privé

3.2.1.7.1 Le cadre

En général, le secteur des transports reste largement pourvoyeur d'emplois de plus en plus qualifiés et demeure un secteur au sein duquel la promotion sociale est effective et où des conducteurs ou agents d'exploitation peuvent, avec l'expérience, fonder une entreprise et prospérer.

L'attractivité du secteur pour les créateurs d'entreprises et les investisseurs doit être mise en avant tout comme son attractivité sur le plan de l'emploi.

3.2.1.7.2 Les actions à entreprendre

Au sein de la DGTT, une fois l'ensemble des mesures relatives à l'accès aux professions du transport routier de marchandises et de personnes publiée et mises en œuvre, la Direction de la Promotion des Entreprises de Transport devrait voir ses missions renforcées par la définition d'objectifs visant à :

- **Action 5.5.1** : Organiser des campagnes de promotion du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes

Ces campagnes premièrement destinées aux milieux économiques et au secteur des transports doivent inciter à la formalisation, à la création et au regroupement d'entreprises (GIE d'exploitation) et à la création d'emplois qualifiés et durables.

Elles cibleront également les milieux scolaires et l'enseignement supérieur.

- **Action 5.5.2** : Organiser des campagnes d'information sur les métiers du transport et de la logistique

Ces campagnes seront en premier lieu destinées aux milieux scolaires et post scolaires ainsi qu'aux services d'orientation. Elles viseront à présenter les métiers du transport routier de marchandises et de personnes et à mettre en avant les débouchés en termes d'emploi et de perspectives d'évolution de carrières.

3.2.2 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)

3.2.2.1 Le postulat

Le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes est non seulement un vecteur économique du développement mais c'est aussi un grand contributeur à la vie et à la paix sociale.

Il est pourvoyeur de nombreux emplois directs et indirects, il est le mode de transport qui permet de relier en permanence grâce à un réseau routier étendu, tout point de distribution de biens ou tout lieu de déplacement des personnes.

Les perspectives de développement du secteur en termes d'importance économique et de vecteur de développement social imposent donc des actions pour :

- La prise en compte des impératifs de la politique du genre pour faciliter l'intégration des femmes dans les métiers du transport et de la logistique.
- Une politique sectorielle de prévention des risques de propagation du VIH/SIDA en raison des développements attendus en termes d'accroissement des flux commerciaux qui conduiront à un développement de la mobilité des personnels et en particulier des conducteurs professionnels.
- L'initiation des modalités d'un dialogue social sectoriel impliquant les pouvoirs publics, le HCPETR-CI (patronat) et les syndicats de salariés en particulier les conducteurs dans le but de définir une approche consensuelle et progressive pour la définition d'une réglementation sociale sectorielle.

3.2.2.2 Effets attendus et conditionnalités

3.2.2.2.1 Les effets attendus

La réalisation de ces actions vise à :

- Développer l'emploi des femmes et l'entrepreneuriat féminin dans le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes.

- Accroître auprès des conducteurs et aides conducteurs les réflexes de prévention et diminuer les contaminations par le VIH/SIDA.
- Harmoniser les conditions sociales et la sécurité routière grâce à des règles en matière de temps de conduite et de repos et de dialogue social.
- Améliorer les services de transport en milieu rural pour faciliter le désenclavement des populations et favoriser l'accès des produits agricoles aux marchés nationaux, régionaux et internationaux.

3.2.2.2.2 Les conditionnalités

Parvenir à atteindre ces effets attendus implique :

- La prise en compte de la politique du genre dans le secteur des transports routiers pour qu'elle soit une déclinaison sectorielle de la politique nationale en la matière et soit mise en œuvre en parfaite synergie avec celle-ci.
- La prise en compte sectorielle de la lutte contre le VIH/SIDA doit s'inscrire dans le dispositif national de prévention et en devenir le relais pour les personnels concernés du secteur.
- Les pouvoirs publics, le patronat et les syndicats de chauffeurs ont la volonté de parvenir par compromis à une amélioration simultanée des conditions sociales et des conditions d'exploitation des entreprises sur des bases harmonisées.
- Le désenclavement des populations et des productions locales par une amélioration des systèmes de transport rural (de marchandises et de personnes) dépendra de l'implication des collectivités locales et de la coordination des actions qui seront entreprises.

3.2.2.3 Effet 6.1 : Intégrer les objectifs de la politique du genre en facilitant l'intégration des femmes dans les métiers du transport et de la logistique et leurs accès aux filières de formation professionnelle du secteur.

3.2.2.3.1 Le cadre

Le secteur du transport routier de marchandises et de personnes est encore un secteur économique où l'emploi des femmes est relativement limité en dehors des emplois administratifs habituels (secrétariat et administration).

Pourtant les développements attendus en termes de besoin d'emplois qualifiés dans un nombre croissant de domaine de compétences peuvent constituer une opportunité pour le développement de l'emploi des femmes et de leur autonomisation dans les divers métiers du transport et de la logistique.

La prise en compte du genre dans l'approche sectorielle s'inscrit parfaitement dans la lignée de la politique nationale de développement.

3.2.2.3.2 Les actions à entreprendre

La déclinaison sectorielle de la politique du genre consistera en particulier à :

- **Action 6.1.1** : Intégrer dans le cadre des campagnes de promotion du secteur, en particulier en milieu scolaire et post scolaire, l'attractivité des métiers du transport pour les femmes

Les campagnes de promotion du secteur devront mettre en évidence l'attractivité des métiers du transport routier et de la logistique pour les femmes et en valoriser les débouchés et les avantages.

- **Action 6.1.2** : Favoriser l'accès des femmes aux filières de formation professionnelles aux métiers du transport routier de marchandises et de personnes (agent d'exploitation, gestionnaire, comptabilité finance et communication)

L'accès des femmes aux filières sectorielles de formation professionnelle devra être facilité par diverses mesures visant à valoriser les formations pour les femmes, à les rendre attractive et à faciliter leur intégration dans les structures de formation.

- **Action 6.1.3** : Favoriser l'entreprenariat des femmes dans le secteur

Il serait utile que le secteur des transports routiers soit dument pris en compte et intégré dans les activités déployées pour la promotion de l'entreprenariat féminin.

3.2.2.4 Effet 6.2 : Développer un programme d'action sectoriel dans le cadre de la réponse nationale de lutte contre le VIH/SIDA

3.2.2.4.1 Le cadre

Les rapports sur la surveillance épidémiologique du VIH/sida dans la Région Africaine de l'OMS mettent clairement en évidence que, parmi les populations spécifiques à risque, figurent les « chauffeurs routiers parcourant de longues distances ».

Il est établi que l'itinérance est un facteur important de propagation du VIH/SIDA et donc une approche spécifique de prévention doit être menée auprès des conducteurs routiers.

3.2.2.4.2 Les actions à entreprendre

Les actions sectorielles de lutte contre le VIH/SIDA consisteront à :

- **Action 6.2.1** : Recenser les initiatives en cours dans le cadre de la Réponse Nationale de lutte contre le VIH/SIDA

Afin d'éviter les duplications d'efforts et de bénéficier au mieux des synergies possibles, un inventaire des actions entreprises et de celles planifiées dans le cadre de la réponse nationale de lutte contre le VIH/SIDA sera réalisé.

Cet inventaire visera en particulier à identifier les mécanismes de prévention et d'information mis en place dans le but de pouvoir :

- Les relayer auprès des populations de conducteurs et aides conducteurs.
- Les adapter le cas échéant pour une approche ciblée.

- **Action 6.2.2** : Mesurer l'ampleur de la contamination chez les conducteurs professionnels

En lien avec les autorités de santé et avec l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) des mesures seront prises pour :

- Tenter de mesurer l'ampleur du phénomène,
- Quantifier le nombre de conducteurs et assistants conducteurs séropositifs ou malades,
- Entreprendre une enquête comportementale sur la base de questionnaires normalisés pour recenser les comportements sexuels de cette population à risque et en suivre l'évolution pour adapter les messages de lutte et de prévention à la réalité des populations concernées.

Il faut noter que la connaissance approfondie des comportements des populations à risque est un impératif pour définir une démarche appropriée de lutte et de prévention mais également pour le suivi éventuel des malades. Or, ces données sont très largement manquantes actuellement.

La réalisation de cette étape supposera l'implication coordonnée des acteurs du secteur et en particulier du HCPETR-CI et des syndicats de conducteurs notamment pour la diffusion et la collecte du questionnaire auprès des conducteurs une fois rempli.

- **Action 6.2.3** : Développer une approche sectorielle et ciblée de prévention

Sur la base des résultats des deux premières actions, et en lien avec le Ministère de la Santé et les institutions concernées, il conviendra d'entreprendre une action coordonnée impliquant pour :

- Développer un concept de campagne ciblée de lutte et de prévention,
- Développer les supports de la campagne (brochures, spots radio et télé, distribution de kit anti VIH/SIDA y compris la distribution gratuite de préservatifs...).

- **Action 6.2.4** : Développer une charte professionnelle de prévention du VIH/SIDA en lien avec les organisations syndicales représentatives des conducteurs et le HCPERT-CI

L'implication des organisations professionnelles patronales et syndicales est indispensable à la réussite des actions de sensibilisation et de prévention.

Cette implication pourrait se traduire par la signature d'une Charte par les Ministères (transport et santé), le HCPETR-CI et la représentation des syndicats de conducteurs.

3.2.2.5 Effet 6.3 : Initier une approche du dialogue social sectoriel

3.2.2.5.1 Le cadre

Bien que des textes anciens datant des années 1960 et 70 existent en matière de réglementation sociale dans le secteur du transport routier, ces textes sont tombés en désuétude. De plus, si chacun s'accorde à considérer que le conducteur joue un rôle essentiel dans la bonne exécution des transports, force est de constater que le dialogue social sectoriel, aussi bien en transport de marchandises que de personnes, est très peu avancé pour ne pas dire inexistant.

Or la prise en compte de la dimension sociale est importante dans le cadre d'une politique et d'une stratégie de développement du secteur.

3.2.2.5.2 Les actions à entreprendre

Les actions sectorielles dans le domaine social consisteront à :

- **Action 6.3.1** : Initier un cadre incitatif au développement d'un dialogue social sectoriel tripartite

Les relations du travail dans le secteur des transports routiers ne sont pas comparables à celles d'autres secteurs économiques. En effet, l'éloignement des conducteurs de leurs bases, leurs situations de représentant de fait de l'entreprise vis-à-vis des clients, des corps de contrôles et des autres usagers de la route créent un contexte d'emploi particulier.

Au surplus les impératifs de sécurité routière engendrent des conséquences particulières sur la relation de travail entre le conducteur et l'entreprise.

Or le dialogue social au niveau sectoriel est peu développé pour ne pas dire inexistant. Il est donc important que soit initié en parfaite et étroite concertation entre les pouvoirs publics, le HCPETR-CI et les syndicats de salariés conducteurs une réflexion pour créer un cadre approprié et tripartite de concertation social. Cette enceinte pourrait être le lieu de discussion des questions liées aux temps

de conduite et de repos ou au statut de certains personnels du secteur comme les aides conducteurs et apprentis.

- **Action 6.3.2** : Inventorier les conditions à mettre en œuvre pour permettre l'élaboration d'une réglementation réaliste et progressive en matière de temps de conduite et de repos

La LOTI cite dans son article 28 les temps de conduites. Or les textes applicables en la matière semblent remonter à 1964 au travers d'un arrêté qui fixait à 12 heures par jour le temps de conduite maximal avec des coupures de 30 minutes toutes les 5 heures et un repos minimum de 8 heures pour chaque période de 24 heures.

En fait cet arrêté de 1964 est tombé en désuétude

Dès lors, la référence de la LOTI aux temps de conduite peut donc contribuer à initier la préparation d'une réglementation moderne et adaptée dans ce domaine sensible qui ressort à la fois des rapports sociaux et des questions de sécurité routière.

En effet, le coût des personnels est l'un des plus importants postes puisqu'il représente environ 25% des couts fixes d'exploitation d'un véhicule lourd. Dès lors, une politique d'amélioration des conditions d'exploitation passe par une harmonisation des conditions sociales des personnels de conduite en particulier pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos aussi bien en transport de marchandises qu'en transport de personnes et en trafic urbain, interurbain et inter-Etats.

Au surplus, les impératifs de sécurité routière conduisent naturellement à l'instauration de règles qui peuvent évoluer dans le temps pour encadrer :

- Encadrer les temps de conduite journaliers et hebdomadaires,
- Les temps de repos journaliers, hebdomadaires,
- Les dépassements autorisés,
- Les méthodes d'enregistrement de ces temps.

Ces questions doivent faire l'objet d'une discussion sectorielle évolutive afin d'identifier les conditions d'une future réglementation.

3.2.2.6 Effet 6.4 : Développer les systèmes de transport rural

3.2.2.6.1 Le cadre

Le désenclavement des populations et des régions de l'intérieur et la facilitation de l'accès des produits agricoles et des productions artisanales et industrielles locales aux marchés nationaux, régionaux et internationaux, et le développement d'une meilleure mobilité pour ces populations, sont des objectifs essentiels à atteindre dans le cadre de la modernisation du secteur des transports routiers.

En effet, la modernisation du secteur du transport routier de marchandises et de personnes doit conduire à une amélioration des services de transport en milieu rural.

Ainsi, cette modernisation doit directement contribuer à l'amélioration des conditions de vie dans l'ensemble des régions du pays en permettant une meilleure connectivité économique et sociale de l'ensemble des régions du pays.

3.2.2.6.2 Les actions à entreprendre

- **Action 6.4.1** : Analyser les points critiques des dessertes locales

Afin de pouvoir favoriser le développement des services de transport rural, il est essentiel de pouvoir disposer de données fiables et actualisées sur les flux commerciaux et de transport intérieurs et d'identifier les facteurs bloquant en termes de difficultés d'approvisionnement et leurs conséquences économiques et sociales.

- **Action 6.4.2** : définir un programme de développement des systèmes de transport rural

Sur la base de l'analyse réalisée, un programme de développement des services de transport rural sera préparé pour contribuer au désenclavement des populations et des régions de l'intérieur et la facilitation de l'accès des produits agricoles et des productions artisanales et industrielles locales aux marchés nationaux, régionaux et internationaux.

3.3 Pilier 3 : Permettre l'émergence d'un secteur du transport routier de marchandises efficace, fiable et durable

- 3.3.1 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

3.3.1.1 Le postulat

La question de la gestion du fret au travers d'un mécanisme opaque et informel est un des principaux facteurs qui affecte la capacité du secteur à pouvoir se développer de

façon durable et rentable empêchant par ricochet sa modernisation et le développement d'une culture de qualité de services.

En effet, le développement d'un secteur des transports routiers de marchandises apte à contribuer efficacement aux objectifs globaux de développement, passe par sa mise en condition de maîtriser ses opérations commerciales, c'est-à-dire la commercialisation des services qu'il offre.

Il convient donc ici de créer les conditions d'un passage d'un système de distribution archaïque et opaque à un mécanisme transparent de commercialisation d'un service de transport performant et durable qui ne se limite pas à un déplacement de marchandises mais qui devient un service à valeur ajouté.

Bien sûr, cet objectif s'inscrit dans le mouvement global de professionnalisation et de formalisation de l'ensemble des professions du secteur et celui de la mise en œuvre des principes clés de la LOTI. C'est donc à la fois le complément des actions d'organisation et de structuration du secteur et un élément indispensable pour que le transport routier puisse se développer harmonieusement et durablement.

3.3.1.2 Effets attendus et conditionnalités

3.3.1.2.1 Les effets attendus

Les effets attendus suivants sont définis :

- Recentrer la commercialisation du fret entre les mains des opérateurs formels en favorisant l'établissement de relations contractuelles directes entre le transporteur et le donneur d'ordre en facilitant la conclusion de contrats à temps permettant de renforcer la fiabilité des services offerts.
- Développer des produits d'assurances adaptés au secteur afin que transporteurs et clients voient leur sécurité commerciale respectives renforcées.
- Encadrer le transport pour compte propre sur sa vocation initiale et éliminer les situations de concurrences qui sont préjudiciables à l'émergence du secteur des transports routiers professionnels.
- Contrôler et sanctionner les activités de cabotage illégal par les transporteurs étrangers qui constituent une source de concurrence déloyale et de pratiques de prix ne reflétant pas la réalité du marché ivoirien.

3.3.1.2.2 Les conditionnalités

Ces effets, pour être atteints devront tenir compte des conditionnalités suivantes :

- La transparence des relations contractuelles dans la chaîne de transport doit faire l'objet d'une prise de conscience des donneurs d'ordre des bénéfices qu'ils ont à tirer d'un secteur capable de fournir un service durable et de qualité fondé sur des relations commerciales à moyen ou long terme.

- Le partenariat des compagnies d'assurance est essentiel à la sécurisation des intérêts respectifs des acteurs de la chaîne logistique et transport.
- L'encadrement effectif du transport pour compte propre pour le ramener à sa dimension réelle suppose une volonté politique affirmée de vouloir créer les conditions favorables au développement du secteur des transports publics par une lutte efficace contre toutes les sources de concurrence déloyale.
- Le développement du pavillon ivoirien passe par une lutte efficace et coordonnée par l'ensemble des corps de contrôle contre les situations perturbant le fonctionnement normal du marché et en particulier contre les activités de cabotage illégal.

3.3.1.3 Effet 7.1 : Promouvoir la passation de contrats de transport sur la durée dans le cadre de relations contractuelles directes entre le transporteur routier et le donneur d'ordre

3.3.1.3.1 Le cadre

L'un des éléments affectant le fonctionnement du marché et la commercialisation du fret est l'absence d'accès direct du transporteur à son donneur d'ordre / client industriel ou commerçant.

Cette situation engendre une multitude de conséquences néfastes pour le secteur et aussi pour les utilisateurs de transport. En effet cette situation entraîne d'une part une impossibilité pour les opérateurs de pouvoir établir des comptes prévisionnels réalisistes fondés sur des activités planifiées ou prévisibles, mais également empêchent les donneurs d'ordre de bénéficier des résultats positifs d'une fidélisation de leurs prestataires.

L'un des remèdes à cette situation est la signature de contrats à temps voir au tonnage.

3.3.1.3.2 Les actions à entreprendre

Pour parvenir au résultat escompté, les actions suivantes devront être appliquées :

- **Action 7.1.1** : Promouvoir le principe de relations d'affaires directes et durables entre transporteurs et donneurs d'ordre

S'il est compréhensible que les donneurs d'ordre se plaignent de la faible qualité des services de transport routier et de son manque de fiabilité, il est moins compréhensible que les avantages qu'ils pourraient tirer de relations commerciales de partenariat économique durable ne leurs soient pas connus.

Or les conséquences néfastes d'un système de distribution du fret fondé sur l'intervention d'intermédiaires informels sont assez évidentes en termes de continuité de la chaîne et des responsabilités, d'absence de garantie de bonne fin et de recours en cas de problème, d'absence de facturation en bonne et due

forme, d'imprévisibilité dans la disponibilité des matériels de transport adaptés, d'absence de garantie de délai de livraison, et de poids énorme des commissions des intermédiaires sans valeur ajoutée...

En revanche, l'établissement de relations directes et durables entre le transporteur routier et le donneur d'ordre permettrait de sécuriser la prestation de service et sa qualité en permettant :

- Des engagements réciproques de mise à disposition de matériel et de conducteurs contre la réalisation de transports réguliers sur une certaine durée,
- Des économies d'échelle par la massification des besoins,
- Des conditions contractuelles précises d'exécution,
- Des clauses de règlement amiables des litiges éventuels sur des bases connues.

Ces avantages pourraient faire l'objet de campagnes conjointes d'information entre les représentations professionnelles des chargeurs et des transporteurs et des milieux économiques.

- **Action 7.1.2** : Promouvoir le Contrat Type de transport à temps ou au tonnage entre transporteurs et donneurs d'ordre

Parmi les tâches qui pourraient être confié à l'Organe Consultatif en matière de Politique des Transports Routiers (OCPTR) pourrait valablement figurer la validation du Contrat Type de transport de durée et se concentrer sur les points suivants :

- Définition de la durée ou des tonnages induits par le contrat,
- Définition des critères applicables aux véhicules et conducteurs (type de véhicules, aptitudes particulières des conducteurs...),
- Définition des obligations du remetteurs des marchandises (emballage, délai, réalisation du chargement, service au conducteur...),
- Définition des obligations du transporteur (mise à disposition de véhicules et conducteurs répondant aux normes fixées, réalisation de certaines prestations définies...),
- Procédures de règlement des éventuels litiges et modalités d'indemnisation réciproque,
- Clauses d'amendement, résiliation....

Ce Contrat Type fera partie de la campagne de promotion mentionnés ci-dessus et visent à simplifier la conclusion de tels contrats pour les parties concernées tout en permettant de garantir un niveau optimal de transparence commerciale qui d'une part sécurise les donneurs d'ordre et d'autre part permet aux transporteurs une prévisibilité dans leur exploitation.

3.3.1.4 Effet 7.2 : Développer des produits d'assurance adaptés

3.3.1.4.1 Le cadre

Le commerce international repose en partie sur des couvertures d'assurances qui visent à prémunir les intéressés à la marchandise des conséquences financières qui peuvent résulter d'une disparition, d'un retard ou d'un dommage.

Dans le domaine des transports routiers les problématiques d'assurance sont à la fois complexes en raison de la diversité des risques à assurer, et onéreuses en raison à la fois de cette diversité et de la faible réputation du secteur.

Cette situation engendre souvent, soit un défaut d'assurance, soit des couvertures insuffisantes, ce qui contribue directement à la fragilisation des entreprises et à une exposition excessive des donneurs d'ordre aux risques de transport.

Afin de contribuer à l'effort de renforcement du secteur et à l'amélioration de la qualité de service, les assureurs pourraient être invités à proposer des solutions d'assurance pour les professionnels du transport sous forme de Package plus ou moins modulables.

3.3.1.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 7.2.1** : Proposer des Packages de produits d'assurance pour les transporteurs routiers

Il serait intéressant que les compagnies d'assurances de la place soient invitées à définir soit individuellement soit sous forme de pool de Co-assureurs des produits d'assurances dédiés aux transporteurs routiers qui permettrait la couverture des risques suivants :

- Responsabilité civile générale (dommages, bâtiments...),
- Responsabilité circulation (RC pour les véhicules),
- Responsabilité du transporteur pour les marchandises transportées,
- Assurance marchandises ad valorem sur demande des clients,
- Risques spéciaux (tempêtes, émeutes...),
- Risques commerciaux (perte de chiffre d'affaire, pertes d'exploitations...).

La commercialisation de tels produits sous forme de package permettrait :

- D'éviter les doubles assurances ou les trous de couvertures lorsque ces risques sont isolément souscrits auprès de diverses compagnies,
- De rationaliser les primes en massifiant les couvertures,
- De sécuriser donneur d'ordre et partenaires financiers par l'apport d'une certaine garantie de pérennité.

3.3.1.5 Effet 7.3 : Contrôler la réalisation d'opérations de transport pour compte propre

3.3.1.5.1 Le cadre

La LOTI et ses textes d'application ont contribué à clarifier la définition des activités dites de transport privé ou de transport pour compte propre.

Toutefois, il est essentiel que la définition de cette activité fasse l'objet d'une large diffusion et que les corps de contrôle l'intègrent dans leurs procédures afin de contribuer au respect effectif de la loi pour éviter la prolifération de situation illicite de concurrence déloyale.

3.3.1.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 7.3.1** : Vulgariser la définition du transport pour compte propre telle que fixée par la LOTI et ses textes d'application

L'application de la LOTI et de ses textes d'application doit donner lieu à des campagnes pédagogiques d'application à l'intention des opérateurs (donneurs d'ordre, transporteurs, secteurs privés concernés) mais aussi à l'intention des administrations et organismes délégués ou sous tutelle ou concessionnaires, en particulier celles et ceux qui sont en charge de la tenue du registre des transports et de la distribution des autorisations.

En effet, la définition étant devenue plus précise, les institutions en charge d'y procéder devront veiller à ce que, lors des demandes d'inscription ou de renouvellement d'inscription et d'autorisation de transport pour compte propres, les nouveaux critères soient effectivement remplis.

- **Action 7.3.2** : Appliquer strictement l'interdiction d'inscription simultanée pour le transport public et le transport privé/compte d'autrui

Des instructions claires devront être données aux organes compétents afin d'éliminer les pratiques constatées d'inscription simultanée au registre pour les activités de transport pour compte propre et pour compte d'autrui.

De même des instructions seront émises pour empêcher qu'un même véhicule puisse disposer simultanément d'autorisation pour le compte propre et pour le compte d'autrui.

- **Action 7.3.3** : Sanctionner sévèrement les pratiques de concurrence déloyales des transporteurs pour compte propre qui réalisent des transports publics

Des instructions claires devront être données aux organes compétents en ce sens.

3.3.1.6 Effet 7.4 : Contrôler et sanctionner les activités de cabotage illégal

3.3.1.6.1 Le cadre

Il ressort des constats réalisés par les professionnels que malgré les dispositions communautaires qui l'interdisent, bon nombre de transporteurs des pays enclavés qui se

rendent à vide ou parfois en charge vers le port d'Abidjan ou de San Pédro, chargent sur le territoire ivoirien des marchandises pour des destinations nationales. Ces pratiques illicites créent une situation de concurrence déloyale vis-à-vis des transporteurs ivoiriens.

3.3.1.6.2 Les actions à entreprendre

- **Action 7.4.1** : Sensibiliser les corps de contrôle à ces situations et donner des instructions claires pour sanctionner le cabotage illicite

Une sensibilisation des corps de contrôle sera organisée sur la base d'une circulaire interministérielle afin que les situations de cabotage illégal soient identifiées et fassent l'objet des sanctions prévues par la loi afin de dissuader leurs auteurs de les poursuivre.

- **Action 7.4.2** : Sanctionner transporteurs, donneurs d'ordre et intermédiaires impliqués dans de telles opérations

Il conviendra d'examiner sur la base de l'inventaire des irrégularités et sanctions si l'ensemble des personnes effectivement impliquées dans une opération de cabotage illégal sont bien comprises dans le périmètre des personnes susceptibles de sanction, à savoir, outre le transporteur lui-même :

- L'expéditeur de la marchandise qui ne peut ignorer qu'il remet une marchandise au transport dans des conditions illégales,
- L'intermédiaire organisant une telle remise,

Par ailleurs, en cas d'infractions graves ou répétées d'un transporteur étranger, la suspension ou le retrait temporaire de ou des cartes de transport inter Etats (carte verte) seront retenues et les autorités du pays d'appartenance en seront notifiées.

- **Action 7.4.3** : Informer les transporteurs des pays voisins de cette interdiction

Les opérations de cabotage illicite étant réalisées par des transporteurs des pays voisins la plupart du temps dans le cadre de transport inter Etats, une information sera diffusée aux organisations de transporteurs de ces pays (représentation à Abidjan et siège des capitales respectives) afin que les transporteurs soient dûment informés du caractère illicite de tels transports de cabotage et des sanctions encourues.

3.3.2 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

3.3.2.1 Le postulat

Au niveau national, le développement économique fondé sur le développement d'une industrie de transformation, le développement démographique urbain et rural engendrent des besoins d'approvisionnement croissants de produits et marchandises présentant par leur nature un risque en termes de sécurité ou d'environnement lors de leur transport.

En effet, les transports de produits pétroliers, de produits chimiques et en particulier les engrains, de gaz, de solvants mais aussi de déchets et autres, ne cessent de se développer et ne pourront que croître encore d'avantage avec l'industrialisation, le développement de certaines filières agricoles et les hausses démographiques attendues.

Ces évolutions sont également constatées au niveau des flux et des transports inter-Etats en particulier vers les pays de l'intérieur. Or ces mouvements de marchandises sont considérés comme des transports de produits dits stratégiques réservés aux opérateurs des pays destinataires et ne sont réglementés par aucune réglementation particulière lors de leur transport par voie terrestre sur le territoire Ivoirien.

Pourtant les enjeux en termes de sécurité des personnes et des biens et en termes d'environnement gagent en importance.

Afin de garantir la sécurité des transports des marchandises dangereuses par route et la protection de l'environnement, il est donc important d'adopter un plan d'action approprié.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre de diverses mesures qui peuvent être échelonnées dans le temps et qui consisteront à :

- Connaitre les besoins et perspectives d'évolution du sous-secteur des transports routiers de marchandises dangereuses pour permettre l'adoption de mesures appropriées,
- Désigner et doter l'Administration Centrale qui sera chargée de l'administration et de la gestion du transport routier des marchandises dangereuses,
- Adhérer à l'accord ADR ou préparer et adopter une réglementation appropriée en se basant sur les instruments internationaux existants et planifier la mise en œuvre progressive en fonction de la disposition des moyens nécessaires,
- Développer les moyens techniques à mettre en œuvre pour permettre l'application de cette réglementation (centre de formation et d'agrément des véhicules et emballages),
- Développer avec les professionnels (Donneur d'ordres et transporteurs) des programmes de formation et de renforcement des capacités pour les opérateurs et les agents publics en charge de l'application de la réglementation et de son contrôle,
- Développer les capacités d'intervention et la coordination des corps de secours en cas d'accidents impliquant des matières dangereuses.

3.3.2.2 Effets attendus et conditionnalités

3.3.2.2.1 Les effets attendus

La mise en œuvre de ces 6 mesures a pour objectif de permettre l'élaboration d'un plan d'actions qui sera organisé autour des effets attendus suivants :

- Analyser les trafics existants et leurs perspectives de développement est l'étape préalable indispensable pour permettre l'adoption d'un plan d'action adapté de rationalisation du transport de matières dangereuses par route en Côte d'Ivoire,
- Rationaliser et organiser au plan institutionnel le développement des transports de matières dangereuses afin de garantir la sûreté et la sécurité de tous et la protection de l'environnement,
- Créer un environnement juridique et opérationnel compatible avec le cadre légal international ou adhérer à l'Accord ADR de l'ONU afin de contribuer à la facilitation de ce type de transport tout en garantissant un niveau optimal de sécurité,
- Accompagner le développement de ces transports par l'activation de moyens techniques appropriés qui permettront une organisation et une professionnalisation des opérateurs engagés sur une base uniforme,
- L'accroissement des niveaux de formation des professionnels et des corps de contrôles doit directement avoir un effet sur la sécurité et sur la préservation de l'environnement par une diminution du nombre d'incidents/Accidents et une limitation importante de leurs conséquences en termes de préservation des vies humaines et de protection de l'environnement,
- Une réglementation appropriée des transports de matières dangereuses si elle vise à prévenir les risques d'accident doit aussi être accompagnée d'une formation et d'une coordination des corps de contrôles pour limiter au maximum les conséquences dommageables des incidents éventuels.

3.3.2.2.2 Les conditionnalités

Ces effets ne seront toutefois atteints que dans la mesure où les conditionnalités suivantes sont prises en compte :

- L'analyse des trafics actuels de marchandises dangereuses et leurs perspectives de développement doit être conduite de façon objective et sur des bases réelles et vérifiables afin de permettre la définition d'un plan d'action réaliste et répondant aux besoins objectifs présents et prévisibles,
- L'administration qui sera chargée du secteur des transports routiers de marchandises dangereuses devra être dotée des moyens budgétaires suffisants permettant en particulier le recrutement d'agents qualifiés (ingénieurs chimistes) à même de suivre les évolutions internationales et de faire appliquer au plan national cette législation spécifique. L'administration en charge devra disposer d'un pouvoir de décision opposable aux autres administrations éventuellement concernées,
- L'adhésion ou la ratification de l'Accord ADR de l'ONU entraînera des obligations internationales importantes qui devront être assumées (participation et suivi des travaux de l'ONU dans le domaine et ajustement permanent de la législation et réglementation nationale), Au surplus si l'ADR peut servir de base et suppléer une

législation nationale, il a principalement pour vocation de régir les transports internationaux par route de matière dangereuses, dès lors l'adhésion des pays voisins de l'intérieur en maximiserait les effets,

- Les moyens techniques à mettre en œuvre peuvent être conséquents si bien que le recours au financement par les bailleurs de fonds et à des assistances techniques sera indispensable,
- L'association des professionnels donneurs d'ordre et transporteurs routier est indispensable et passe là aussi par des programmes de renforcement des capacités qui pourront faire l'objet de financement internationaux et de programmes d'assistance technique,
- Les corps de secours devront voir leur capacité d'action et d'intervention renforcées en moyens matériels et humain et devront se plier à une discipline de coordination et de coopération.

La technicité du sujet ne doit pas être un obstacle à l'adoption de mesures appropriées pour, d'une part encadrer le transport des matières dangereuses, et d'autre part, créer les conditions de développement d'entreprises de transports routier spécialisées.

Sur la base des Effets et Actions décrits ci-dessous qui constitueront la base du plan d'action pour la rationalisation du transport de matières dangereuses par route, des programmes de financement par les bailleurs de fonds et des programmes d'assistance technique pourront être valablement construits et mis en œuvre.

3.3.2.3 Effet 8.1 : Evaluer l'étendue des besoins en termes de règlementation du transport de marchandises dangereuses par route

3.3.2.3.1 Le cadre

Il est indiscutable que les développements démographiques, industriels et agricoles conduiront au développement des besoins et donc des transports terrestres de marchandises dangereuses par route.

Compte tenu des intérêts légitimes de sécurité des biens et des personnes, des impératifs de sécurité routière et de préservation de l'environnement, l'adoption d'une législation appropriée, moderne et évolutive est indispensable.

Toutefois, compte tenu de la technicité de la matière et des besoins potentiels en matériels, infrastructures et personnels qualifiés les mesures à entreprendre doivent d'abord se fonder sur une analyse de la situation du transport routier de marchandises dangereuses en Côte d'Ivoire et de ses perspectives d'évolution.

3.3.2.3.2 Les actions à entreprendre

Afin de permettre la définition d'un plan d'action pour sécuriser et développer le transport de matières dangereuses par route il est nécessaire de pouvoir disposer d'une

photographie de la situation présente et de ses perspectives d'évolution à moyen et long terme.

Cela passe par la réalisation des actions suivantes :

- **Action 8.1.1 :** Analyser les volumes et les types de Marchandises dangereuses transportées par route sur le territoire de la Côte d'Ivoire

Cette analyse devra en particulier examiner les points suivants :

- Les volumes de trafics et les types de marchandises dangereuses qui transitent par les ports ivoiriens en provenance ou à destination de pays qui sont Parties Contractantes à l'Accord sur le transport de marchandises dangereuses par route (ADR),
- Les volumes de trafics et les types de marchandises dangereuses qui circulent sur le territoire ivoirien en transit vers d'autres Etats non parties à l'ADR,
- Les volumes de trafics et les types de marchandises dangereuses qui circulent sur le territoire ivoirien en trafic national.

Cette analyse doit permettre d'identifier :

- Les types, et classe des marchandises dangereuses circulant sur le territoire ivoirien en trafic national ou en trafic inter-Etats,
- Les pays d'origine et de destination en fonction de leur adhésion ou non à l'accord ADR,
- Les perspectives d'évolution de ces trafics.

- **Action 8.1.2 :** Identifier le parc de véhicules, et conteneurs utilisés pour ce type de transport

L'analyse du parc de véhicules et conteneurs est un élément incontournable du diagnostic et doit permettre de connaître aussi bien pour le parc exploité en compte propre que celui exploité en transport public :

- Le nombre de véhicules et de conteneurs affectés ou utilisés pour le transport de matières dangereuses par type de carrosserie (citerne, fourgons, plateau...),
- L'âge des véhicules et conteneurs,
- Les équipements de sécurité présents à bord.

- **Action 8.1.3 :** Identifier les opérateurs en compte propre et en transport public effectuant des transports de matières dangereuses

Il convient sur la base des différents registres existants d'identifier les acteurs et de les classifier par :

- Catégorie (transport compte propre/transport public),
- Type de marchandises transportées,
- Parc de véhicules et conteneurs,

- Nombre de conducteurs affectés au transport de marchandises dangereuses.
- **Action 8.1.4 :** Identifier les personnels impliqués dans le transport de matières dangereuses

Il convient de recenser au plus près de la réalité les personnels des entreprises utilisatrices ou prestataires de services de transport impliqués dans le transport de marchandises dangereuses et en particulier :

 - Le nombre de conducteur,
 - Le nombre de personnes impliquées dans des opérations de chargement et déchargement de matières dangereuses.
 - L'analyse doit aussi porter sur les qualifications et types de formation qu'ils ont subis.
- **Action 8.1.5 :** Identifier les dispositions législatives et règlementaires existantes dans le transport de matières dangereuses

Cet inventaire aura pour but de recenser les bases existantes ainsi que l'ensemble des autorités impliquées.
- **Action 8.1.6 :** Utiliser les résultats de cette étape de diagnostic pour passer aux étapes suivantes du plan d'action

En effet, l'objectif du diagnostic est de permettre d'affiner le plan d'action en fonction des besoins réels et avérés pour rationaliser l'approche, concentrer les efforts sur les réels besoins et maximiser les résultats attendus.

3.3.2.4 Effet 8.2 : Désigner et doter l'Administration qui sera chargée du secteur des transports routiers de marchandises dangereuses

3.3.2.4.1 Le cadre

Les besoins croissant de sécuriser le transport des matières dangereuses par l'adoption d'une législation/règlementation spécifique imposent la désignation d'une Administration qui sera responsable des aspects législatifs et réglementaires et de leur application.

Cette désignation est indispensable car les spécificités de ce type de transport engendrent le besoin d'une gestion administrative spécialisée. Cela n'exclut pas, bien au contraire, une approche coordonnée au travers d'une coopération interministérielle institutionnalisée.

3.3.2.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 8.2.1 :** Désigner l'Administration coordinatrice compétente pour le transport routier de marchandises dangereuses

Indépendamment de l'adhésion à l'ADR, les spécificités et la technicité de la réglementation des transports routiers de marchandises dangereuses supposent qu'au niveau du Ministère chargé des Transports routiers soit établi une direction spécialisée chargée de la définition et de la mise à jour de la réglementation et de son application en lien avec les autres administrations concernées.

Ainsi, une Sous-Direction du transport de marchandises dangereuses pourrait être créée au sein de la DGTTC dans le cadre de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires.

Cette création devrait s'accompagner de précisions quant à sa dotation et sa mission.

- **Action 8.2.2 :** Définir précisément les prérogatives de la Sous-Direction et celles des autres administrations concernées

Il conviendra de définir clairement le rôle d'agence leader de la Sous-Direction et affirmer sa fonction de coordination avec pouvoir de décision de l'ensemble des activités liées au transport de marchandises dangereuses par route.

Par ailleurs, il conviendra de définir les prérogatives des agences qui seront désignées sous son autorité pour l'accomplissement des tâches requises dans les domaines suivants :

- La classification et la définition et le maintien de la liste des marchandises dangereuses,
- Les questions d'utilisation des emballages et des citernes,
- Les procédures d'expédition y compris le marquage et l'étiquetage,
- Les prescriptions relatives à la construction des emballages, citernes et récipients, des tests de résistance et de leur homologation,
- Les conditions de chargement, déchargement et de transport,
- Les prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement des véhicules et à la documentation,
- Les prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules,
- Organisation de la coopération inter ministérielle avec les ministères/agences concernés.

Certaines de ces tâches pourront d'ailleurs être de la responsabilité opérationnelle directe de la Sous-Direction comme par exemple les questions de documentation, de conditions de chargement déchargement et transport.

- **Action 8.2.3 :** Prévoir une Dotation budgétaire permettant d'assurer le fonctionnement de la Sous-Direction et le recrutement de cadres spécialisés (ingénieurs chimistes)

Sur la base des actions qui précédent, il conviendra de définir les besoins en matériel, ressources humaines et frais accessoires à engager pour assurer le

fonctionnement efficace de la Sous- Direction en charge des transports routiers de marchandises dangereuses.

Cette valorisation devra aussi prendre en compte les couts liés à la participation aux travaux de l'ONU dans le cadre des matières dangereuses dans le cas où la Côte d'Ivoire décide d'adhérer à l'accord ADR de la CEE-ONU.

3.3.2.5 Effet 8.3 : Adhérer à l'Accord ADR de l'ONU ou établir sur ses bases une législation/réglementation nationale du transport routier de matières dangereuses

3.3.2.5.1 Le cadre

La mise en œuvre d'une réglementation du transport routier de marchandises dangereuses sur la base des principes internationalement reconnus peut se réaliser de deux façons :

- Par adhésion ou ratification de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) administré par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et par l'adoption d'une loi nationale étendant l'application de l'Accord au transport national des marchandises dangereuses,
- Par l'adoption d'une loi nationale basée sur l'ADR et reprenant à son compte certaines des dispositions de l'ADR comme par exemple la classification des marchandises...

3.3.2.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 8.3.1 :** Evaluer les coûts/bénéfices d'une adhésion/ratification de l'Accord ADR

Afin de pouvoir décider si l'adhésion/ratification de l'Accord ADR est justifiée, il convient de procéder à une analyse coûts/bénéfices de cette adhésion versus l'adoption d'une loi nationale basée sur les principes de l'ADR.

Cette analyse se fondera sur les résultats de l'Action 8.1.1 ci-dessus.

Sur la base de cette analyse et des perspectives établies de développement de ces trafics, il sera alors possible d'évaluer les coûts induits et les bénéfices attendus d'une l'application des dispositions pertinentes de l'ADR et applicables aux trafics identifiés. Cette analyse devra tenir compte des coûts de participation et de suivi des travaux de l'ONU à Genève relatifs à l'accord ADR.

L'Adhésion à l'Accord ADR sera privilégiée en particulier si les échanges de marchandises dangereuses par voie routière ou combinée en particulier à l'exportation de Côte d'Ivoire vers des pays ADR sont en développement. En effet, l'ADR dans ce cas apporte la reconnaissance mutuelle des véhicules, étiquetage,

marquages, homologations diverses y compris de la qualification des conducteurs.

L'Adhésion à l'ADR sera également privilégiée si l'ensemble des pays de la sous-région décident ensemble de rejoindre l'Accord qui de fait viendrait à régir leurs transports bilatéraux ou régionaux de matières dangereuses par route.

Si l'un au moins de ces éléments ne ressort pas de l'analyse, une approche de législation nationale sera privilégiée dans un premier temps tout en s'inspirant fortement de l'ADR pour faciliter ultérieurement une adhésion à l'accord qui demeure possible à tout moment.

Sur la base des résultats de cette analyse, diverses actions seront induites.

- **Action 8.3.2 :** Adhérer/ratifier l'Accord ADR ou développer une législation nationale pour le transport de marchandises dangereuses par route

La procédure d'adhésion à l'ADR est celle de tout accord ou convention internationale de l'ONU, elle est gratuite et l'adhésion à l'accord ADR est ouverte à tous les Etats membres de l'ONU. Pour que l'ADR puisse aussi s'appliquer aux transports domestiques, une loi en ce sens sera préparée et votée.

Une telle approche permet de rationaliser la gestion des transports de matières dangereuses qui ne seront soumis qu'à une seule norme qu'il s'agisse de trafic national ou international.

Si l'adhésion à l'ADR n'est pas retenue, a préparation d'une loi nationale se fondant sur les principes de l'ADR sera réalisée.

Dans les deux cas de figure, les actions prévues à l'Effet 8.1 ci-dessus s'appliqueront ainsi que celles qui suivent.

- **Action 8.3.3 :** Créer un cadre juridique pour le contrat de transport de marchandises dangereuses par route

Les règles uniformes de l'OHADA en matière de contrat de transport de marchandises par route ne s'appliquent pas au transport de marchandises dangereuses, laissant ces contrats soumis au droit général et dans un certain vide juridique.

Dès lors la création d'un environnement juridique adapté pour les contrats de transport de marchandises dangereuses par route semble indispensable pour encadrer de façon adaptée les contrats de transports souscrits pour ce type de transport.

3.3.2.6 Effet 8.4 : Développer les moyens techniques à mettre en œuvre pour permettre l'application de la réglementation du transport routier de matières dangereuses

3.3.2.6.1 Le cadre

Les enjeux de sécurité des personnes et des biens et la nécessité de protéger et préserver l'environnement imposent l'adoption d'une réglementation spécifique visant à organiser dans l'intérêt général le transport routier de matières dangereuses. Que cette réglementation résulte de l'adhésion/ratification de l'Accord ADR ou de l'adoption d'une loi nationale inspirée par l'ADR, des moyens techniques devront être mis en œuvre pour permettre son application.

Toutefois, les mesures à adopter et actions à entreprendre devront être ciblées sur les aspects pertinents tels qu'ils ressortiront de l'analyse prévue à l'action 8.2.1 ci-dessus.

Ces actions devront être concentrées sur les aspects concernant les marchandises dangereuses effectivement transportées ou fortement susceptible de l'être sur ou via le territoire de la Côte d'Ivoire.

3.3.2.6.2 Les actions à entreprendre

- **Action 8.4.1** : Développer un centre technique spécialisé pour l'homologation/agrément des véhicules, conteneurs, citernes et emballages utilisés pour le transport de marchandises dangereuses par route

En fonction des trafics et des types de marchandises dangereuses effectivement transportées ou susceptibles de l'être, il conviendra de prévoir les installations techniques requises pour l'homologation/l'agrément des véhicules, conteneurs, citernes et emballages utilisés pour le transport de ces marchandises dangereuses par route.

- **Action 8.4.2** : Développer une infrastructure de formation spécialisée

En fonction des types de trafics et de marchandises identifiés, il sera nécessaire de concevoir une infrastructure de formation destinée :

- Aux agents de l'Etat chargés de l'application de la réglementation du transport de marchandises par route et de son contrôle (tous corps confondus),
- Aux conducteurs professionnels pour les formations spécifiques en fonction des catégories de marchandises pour lesquels ils seront autorisés à réaliser les transports,
- Aux personnels des installations industrielles ou portuaires et les plateformes impliqués dans les opérations de chargement et déchargement de marchandises dangereuses sur des véhicules routiers ou des conteneurs et citernes transportés par route.

Ces infrastructures pourront valablement s'intégrer dans le cadre des instituts de formation prévus aux Effets 5.1 et 5.2 ci-dessus et devront tenir compte des résultats de l'analyse diagnostique prévue à l'Effet 8.1 en particulier pour ce qui concerne la quantification et la nature des besoins (nombre de personnes concernées et domaines de formation).

Cette étape comprendra également le recrutement et la formation des formateurs.

3.3.2.7 Effet 8.5 : Développer avec les professionnels (chargeurs et transporteurs) des programmes de formation et de renforcement des capacités

3.3.2.7.1 Le cadre

Sur la base des résultats de l'analyse diagnostique détaillée sous l'Effet 8.1, et en particulier :

- Du nombre de personnes concernées,
- De leur niveau de formation spécialisé,
- Des types et classe de marchandises dangereuses transportées en CI.

Il pourra être défini les domaines de formation à développer.

3.3.2.7.2 Les actions à entreprendre

- **Action 8.5.1 :** Développer des programmes de formation de base adaptés aux besoins spécifiques des différentes catégories de personnels concernés

Des programmes adaptés de formation initiale devront être développés pour répondre aux besoins de formation initiale des catégories de personnels suivantes :

- Conducteurs professionnels en transport public ou en compte propre,
- Personnels des entreprises utilisatrices de services de transport de matières dangereuses concernés par les opérations de chargement et déchargement,
- Personnels des corps de contrôle.

Ces programmes seront adaptés aux différentes classes de marchandises qui se seront révélées susceptibles d'être transportées sur le territoire ivoirien (il est en effet inutile de développer des programmes pour des classes de marchandises non transportées en CI).

Le suivi des formations sera sanctionné par un contrôle des connaissances et donnera lieu à l'émission d'un certificat de formation valide pour une ou plusieurs classes de produits et qui sera valide pour une période donnée (5 ans) et qui devra être renouvelé au travers de formations obligatoires périodiques régulières de remise à niveau.

- **Action 8.5.2 :** Développer des programmes de formation périodique de remise à niveau

Ces programmes auront pour objectif de remettre à niveau les connaissances des personnels formés en particulier sur les points clé de sécurité ainsi que sur les nouveautés règlementaires ou techniques intervenues.

Le renouvellement du certificat de formation de la ou des classes de produits concernés dépendra du suivi de ces formations régulières.

- **Action 8.5.3 :** Développer des programmes de mise à niveau pour les personnels en place avant l'entrée en vigueur des nouvelles obligations

Afin de ne pas pénaliser les personnels déjà en poste mais pour garantir un niveau de connaissance et de sécurité suffisant, des programmes de mise à niveau seront développés.

Ils donneront lieu à l'émission d'un certificat de formation sans se baser sur un contrôle des connaissances.

Les détenteurs de tels certificats émis pour une période de 5 ans donneront lieu à renouvellement dans les mêmes conditions que pour ceux qui ont subi les formations initiales obligatoires après l'entrée en vigueur de ces réglementations.

3.3.2.8 **Effet 8.6 : Développer les capacités d'intervention et la coordination des corps de secours et d'urgence**

3.3.2.8.1 Le cadre

Si des efforts sont entrepris par les opérateurs et les pouvoirs publics pour prévenir les risques d'accident liés au transport routier de marchandises dangereuses, il convient également d'inclure dans le plan d'action des mesures visant à renforcer les capacités des services de secours et d'urgence en cas d'accident pour permettre d'en limiter au maximum les conséquences en termes de sécurité, de santé, de salubrité et de préservation de l'environnement.

3.3.2.8.2 Les actions à entreprendre

- **Action 8.6.1 :** Associer les corps de secours et d'urgence à l'élaboration et à la délivrance des programmes de formation

Dans le cadre du développement du plan d'actions pour le transport de marchandises dangereuses, il conviendra d'associer les corps d'intervention de secours et d'urgence à toutes les étapes d'élaboration et de délivrance des différents programmes de formation afin que les consignes en matière de mesures d'urgence soient effectivement connues de tous les personnels concernés.

- **Action 8.6.2 :** Assurer la coordination des corps de secours et d'intervention d'urgence

Des mécanismes et procédures appropriées de coordination des corps de secours et d'intervention d'urgence seront mis en place pour garantir la rapidité et l'efficacité des interventions en cas d'accident survenus lors de transports de matières dangereuses.

3.3.3 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

3.3.3.1 Le postulat

Les développements démographiques, les flux internes de population, le développement de plusieurs filières agricoles et de leurs activités artisanales ou industrielles de transformation laissent entrevoir des besoins grandissant de services de transport de denrées périssables efficaces et sains.

Le développement de services de transports routiers performants permettant une meilleure accessibilité des produits aux marchés intermédiaires ou de consommation implique aussi des besoins grandissant en termes de sécurité alimentaire et d'hygiène passant par la maîtrise des techniques de transport sous température dirigée.

Le développement prévisible de ces services et techniques de transport très spécifiques suppose une anticipation réglementaire et pratique pour permettre un réel développement de ce type de transport spécialisés tout en garantissant un haut niveau de sécurité alimentaire.

Tout comme pour le transport de marchandises dangereuses, le développement du sous-secteur des transports routiers de denrées périssables sous températures dirigées suppose l'adoption d'un plan d'action approprié pour en favoriser le développement harmonieux.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre de diverses mesures qui peuvent être échelonnées dans le temps et qui consisteront à :

- Connaitre les besoins de transports routiers de denrées périssables sous températures dirigées et les évolutions prévisibles afin d'adopter les mesures appropriées pour favoriser et accompagner son développement harmonieux,
- Utiliser les instruments internationaux existant dans le domaine pour établir la législation/réglementation applicable et planifier leur mise en œuvre progressive en fonction de la disposition des moyens nécessaires,
- Développer les moyens techniques à mettre en œuvre pour permettre l'application de cette réglementation (centre de formation et d'agrément des véhicules et dispositifs de production de froid),
- Développer avec les professionnels (chargeurs et transporteurs) des programmes de formation et de renforcement des capacités pour les opérateurs et les agents publics en charge de l'application de la réglementation et de son contrôle.

3.3.3.2 Effets attendus et conditionnalités

3.3.3.2.1 Les effets attendus

La réalisation de ces 4 grands objectifs doit permettre de bâtir les conditions favorables au développement harmonieux du sous-secteur des transports routiers de denrées périssables sous températures dirigées en particulier en permettant de :

- Disposer de données économiques, sociales et structurelles permettant de créer par anticipation les conditions favorables à un développement adapté, planifié et harmonieux du sous-secteur,
- Définir et disposer d'une législation/règlementation adaptée aux besoins sur la base des instruments internationaux existants, ce qui permettra de capitaliser sur les expériences acquises et de cibler le cadre juridique sur la base des réels besoins locaux ainsi que les moyens techniques à mettre en œuvre nécessaire au développement de ce type de transport dans un environnement sanitaire adapté et sûr,
- Créer un socle solide de professionnels compétents qui seront un atout pour le développement de nouveaux marchés régionaux.

3.3.3.2.2 Les conditionnalités

Les effets mentionnés devront tenir compte d'un certain nombre de conditionnalités pour pouvoir être réalisés.

- Associer l'ensemble des acteurs publics et privés de cette spécialité (transporteurs, chargeurs, grande distribution, Ministères des transports, de l'Agriculture, de la Santé) afin d'obtenir une image réellement fidèle de la situation de ce sous-secteur, de sa composition et de ses besoins futurs,
- Préparer une législation/règlementation qui tiendra compte des instruments internationaux existants mais qui réponde aux besoins réels, dont l'application peut être échelonnée dans le temps en fonction des étapes qui seront retenues pour la disposition des moyens techniques et humains,
- Disposer de moyen de formation et de renforcement des capacités pour l'ensemble des acteurs.

La réalisation de cet objectif devra mobiliser de nombreux moyens techniques et humains. Dès lors, le recours aux financements internationaux et à des programmes d'assistance technique sera incontournable, Le plan d'action proposé sera une base pour leur préparation.

3.3.3.3 Effet 9.1 : Inventorier les besoins de transports routiers de denrées périssables sous températures dirigées et les évolutions prévisibles

3.3.3.3.1 Le cadre

Les développements démographiques et agricoles et l'émergence d'artisanat ou d'industrie de transformation de produits agricoles conduiront au développement des

besoins et donc des transports terrestres de marchandises périssables dont le transport nécessite d'être réalisé sous température dirigée.

D'ailleurs, le développement des filières de commercialisation et de distribution imposera la généralisation des transports de certains produits sous températures dirigées avec un contrôle permanent des températures et la garantie de la préservation de la chaîne du froid pour garantir une qualité optimum des produits du point de vue sanitaire.

Toutefois, compte tenu de la technicité de la matière et des besoins potentiels en matériels, infrastructures et personnels qualifiés, les mesures à entreprendre doivent d'abord se fonder sur une analyse de la situation du transport routier de denrées périssables sous températures dirigée en Côte d'Ivoire et de ses perspectives d'évolution.

On notera que le PND 2016-2020 attache une grande importance au développement des secteurs agricoles et halieutiques en prévoyant en particulier le développement du réseau de distribution, du circuit de commercialisation et de conservation de produits par la mise en œuvre de projet d'appui au transport des produits vivriers et l'élaboration d'une carte dynamique des bassins d'approvisionnement des marchés urbains. Le PND 2016-2020 prévoyait également d'accroître la qualité des produits en favorisant la construction et l'équipement d'un laboratoire de contrôle de la qualité des denrées alimentaires ainsi que la construction et l'aménagement de postes de contrôle qualité aux frontières terrestres. (PND, Tome 2 paragraphes 275 et 276).

3.3.3.3.2 Les actions à entreprendre

Afin de permettre la définition d'un plan d'action pour développer le transport de denrées périssables sous températures dirigées, il est utile de disposer d'une photographie de la situation présente et de ses perspectives d'évolution à moyen et long terme.

Cela passe par la réalisation des actions suivantes :

- **Action 9.1.1** : Analyser les volumes et les types de Denrées périssables transportées ou susceptibles d'être transportées sous températures dirigées sur le territoire de la Côte d'Ivoire

Cette analyse devra en particulier examiner les points suivants :

- Les volumes de trafics et les types de denrées périssables qui sont transportées en côte d'Ivoire,
- Parmi ces marchandises périssables, celles qui sont ou devraient être transportées sous températures dirigées pour garantir le bon état sanitaire et/ou faciliter et accélérer les mises sur le marché,
- Les volumes de trafics et les types de ces marchandises qui circulent sur le territoire ivoirien en trafic national ou en trafic inter-Etats.

Cette analyse doit permettre non seulement d'avoir une image fidèle de la situation mais doit aussi permettre d'évaluer les évolutions prévisibles des besoins en fonction des évolutions démographiques et économiques attendues.

- **Action 9.1.2 :** Identifier le parc existant de véhicules, et conteneurs isothermes et ceux permettant le transport sous températures dirigées

L'analyse du parc de véhicules et conteneurs est un élément incontournable du diagnostic et doit permettre de connaître aussi bien pour le parc exploité en compte propre que celui exploité en transport public :

- Le nombre de véhicules et de conteneurs affectés ou utilisés pour le transport de denrées périssables sous températures dirigées,
- L'âge des véhicules et conteneurs,
- Les équipements frigorifiques des véhicules.

- **Action 9.1.3 :** Identifier les opérateurs en compte propre et en transport public effectuant des transports de denrées périssables sous températures dirigées

Il convient sur la base des différents registres existants d'identifier les acteurs et de la classifier par :

- Catégorie (transport compte propre/transport public),
- Type de marchandises transportées,
- Parc de véhicules et conteneurs,
- Type d'équipements frigorifiques utilisés,
- Nombre de conducteurs affectés au transport de denrées périssables sous températures dirigées.

Il conviendra également de recenser les opérateurs de maintenances qualifiés pour l'entretien et la réparation des matériels isothermes et de groupes frigorifiques.

- **Action 9.1.4 :** Identifier les personnels impliqués dans le transport de denrées périssables sous températures dirigées

Il convient de recenser au plus près de la réalité les personnels des entreprises utilisatrices ou prestataires de services de transport impliqués dans le transport de denrées périssables sous températures dirigées et en particulier :

- Le nombre de conducteurs,
- Le nombre de personnes impliquées dans des opérations de chargement, déchargement et stockage.

L'analyse doit aussi porter sur les qualifications et types de formation qu'ils ont subis.

- **Action 9.1.5 :** Identifier les dispositions législatives et réglementaires existantes et encadrant de près ou de loin le transport de denrées périssables sous températures dirigées

Cet inventaire aura pour but de recenser les bases existantes ainsi que l'ensemble des autorités impliquées (Ministères des transports, Agriculture, Santé, environnement, Industrie...).

- **Action 9.1.6 :** Synthétiser les résultats de cette étape de diagnostic pour passer aux étapes suivantes du plan d'action

L'objectif du diagnostic est de permettre d'affiner le plan d'action en fonction des besoins réels et avérés pour rationaliser l'approche, concentrer les efforts sur les réels besoins et maximiser les résultats attendus en termes de protection sanitaire et de développement de ce sous-secteur.

3.3.3.4 Effet 9.2 : Etablir la législation/réglementation de transport de denrées périssable sous températures dirigées pour en favoriser le développement et développer les moyen techniques requis

3.3.3.4.1 Le cadre

Il est avéré qu'il n'existe pas de réglementation du transport de denrées périssables sous températures dirigées, laissant la réalisation de ces transports s'opérer selon les seuls accords intervenants entre chargeurs, distributeurs et transporteurs sans que l'autorité publique n'exerce de contrôle sur ce type d'opérations.

Or, en fonction des évolutions prévisibles, ce type de transports ne peut que se développer et les impératifs de santé et de salubrité publique imposent l'adoption d'une réglementation appropriée pour permettre le développement de ce sous-secteur dans des conditions économiques satisfaisantes.

3.3.3.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 9.2.1 :** Préparer en concertation avec l'ensemble des parties prenantes publiques et privées une législation encadrant le transport routier de denrées périssables sous températures dirigées

La réglementation à établir pourra valablement s'inspirer des instruments internationaux existants et en particulier de l'Accord des Nations Unies relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (Accord ATP).

La réglementation devra en particulier se concentrer sur les points suivants :

- Définir les engins utilisés pour ce type de transport ("isothermes", "réfrigérants", "frigorifiques" ou "calorifiques") et reprendre par commodité les critères techniques de l'accord ATP,
- Définir son champ d'application en incluant le transport pour compte propre comme le transport public et le type de denrées concernées,
- Interdire la mise sur le marché de marchandises concernées par la réglementation qui n'auraient pas été transportées selon les règles prévues ou qui auraient subies un traitement en cours de transport qui compromet la sécurité sanitaire,

- Définir les modalités pratiques et techniques des contrôles du respect de la réglementation,
 - Définir les méthodes et procédures à utiliser pour la mesure et le contrôle de l'isothermie et de l'efficacité des dispositifs de refroidissement ou de chauffage des engins spéciaux pour le transport des denrées périssables,
 - Définir les modalités de contrôle de la température ambiante pour le transport des denrées périssables surgelées,
 - Définir la procédure concernant le sondage et la mesure des températures pour le transport de denrées périssables réfrigérées, congelées et surgelées,
 - Définir les modalités de choix de l'équipement et des conditions de température pour le transport des denrées réfrigérées,
 - Définir les conditions d'homologation de véhicules et équipement et les contrôles périodiques auxquels ils doivent être soumis,
 - Définir les modalités à remplir par les centres techniques pour être habilités à réaliser les homologations et les contrôles périodiques des matériels et engins.
- **Action 9.2.2** : Organiser les modalités techniques d'application de la réglementation
- L'entrée en vigueur de la réglementation devra dépendre de la disponibilité des centres techniques d'homologation et de la disponibilité de techniciens spécialisés.
- Ainsi, et en raison de la technicité du sujet, il est important d'anticiper la préparation d'un programme d'assistance technique qui aura pour but essentiel de :
- Préparer la législation nationale,
 - Définir les critères applicables aux centres d'homologation et de contrôle technique des véhicules et engins et contribuer à leur construction,
 - Former les personnels des centres techniques et préparer la documentation technique et pédagogique pour assurer la pérennité des centres et des compétences.

3.3.3.5 Effet 9.3 : Développer avec les professionnels de la spécialité des programmes de formation et de renforcement des capacités

3.3.3.5.1 Le cadre

Il est essentiel que les personnels impliqués dans le transport de denrées périssables sous températures dirigées aient un niveau de compétence appropriée pour la réalisation de ces opérations.

Ainsi, et en lien avec les actions précédentes, des dispositifs de formation devront être conçus.

3.3.3.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 9.3.1** : Etablir la liste des catégories de personnel concerné par le transport de denrées périssables sous températures dirigées

En effet, les conducteurs ne sont pas les seuls concernés, le renforcement des capacités et la formation doit donc se concentrer sur tous ceux qui à l'occasion d'un transport auront une action même minime sur les denrées/marchandises.

Ainsi seront en particulier concernés :

- Les conducteurs et aides conducteurs,
- Les personnels de manutentions des entreprises de transport, des chargeurs, destinataires, distributeurs et de stockage.

- **Action 9.3.2** : Définir des programmes de formation adaptés pour chaque catégorie de personnel concerné

Les programmes de formation et de renforcement des capacités doivent en particulier se concentrer sur :

- Les aspects techniques du fonctionnement des équipements,
- Le nettoyage et la propreté des véhicules et matériels,
- L'hygiène des personnels,
- La préservation de la chaîne du froid,
- Les mesures d'urgence en cas d'incident pour préserver la marchandise et limiter les risques de dépréciation/dégradation des marchandises.

Les programmes donneront lieu à la préparation de matériels et supports pédagogiques le plus accessibles possible pour en assurer une appropriation par les personnels concernés et pourront par exemple inclure des aides mémoires illustrées.

3.4 Pilier 4 : Organiser le transport public de personnes à l'échelle du pays pour permettre une mobilité efficace et accessible au plus grand nombre

3.4.1 Objectif Stratégique 10 : Augmenter la part de marché du transport public de personnes

3.4.1.1 Le postulat

Il est notoirement établi que le transport est responsable d'importantes externalités négatives (pollution de l'air, encombres, accidents de la circulation, etc.) qui affectent l'environnement. Cette situation est un fait largement reconnu et dénoncé dans un contexte économique mondial désormais marqué par la problématique du développement durable qui doit dorénavant contraindre ou encadrer toute politique ou action publique.

A cet égard, les politiques publiques de mobilité visent de plus en plus le transport durable qui se définit comme un transport devant « permettre de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci ; être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et appuyer une économie dynamique ; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit ».

Le défi consiste à concevoir et mener une politique de mobilité qui garantisse un bon niveau de desserte à un coût acceptable et dans le respect de l'environnement. C'est en ce sens que des efforts doivent être réalisés afin de trouver les meilleures réponses aux problèmes de mobilité des personnes qui s'aggravent avec la croissance économique, démographique et spatiale. Les autorités publiques ont ainsi le devoir de développer une offre (ou des services) de transport plus intelligente, plus propre, sans gaspillage mais aussi plus efficaces.

Face à cette contrainte, le développement du transport public (ou transport en commun), avec une part de marché majoritaire sinon suffisante, est considéré comme une solution efficace et durable.

Le gagnant ne sera pas seulement le citoyen, mais également et surtout toute la collectivité. En outre, les transports en commun bénéficient à toutes les classes socioprofessionnelles ou couches socioéconomiques, travailleurs, chômeurs, scolaires, étudiants, adultes, jeunes, personnes âgées ou à mobilité réduite, sans limitation quelconque.

En particulier dans une mégapole de la taille et de l'importance d'Abidjan, il s'avère nécessaire et même urgent de favoriser le développement des moyens de déplacement pouvant se substituer à la voiture individuelle, afin de diminuer les nuisances qui lui sont imputables. Il est également nécessaire que ces moyens de substitution ne soient pas perçus comme une contrainte, mais comme une opportunité d'autant que les transports publics urbains actuels, considérés comme un de ces moyens de substitution, ont des performances faibles ce qui fait qu'ils gardent encore intact tout leur potentiel d'efficacité qu'il faudrait exploiter pleinement afin d'accroître leur fréquentation. Le défi est d'offrir aux usagers une offre de transport attractive, financable et dont les charges sur la population et l'environnement sont aussi faibles que possible.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre de diverses mesures qui peuvent être échelonnées dans le temps et qui consisteront à :

- Favoriser et encourager le transfert modal vers le Transport Public de Personnes (TP),
- Contraindre l'usage de la voiture par un dispositif fiscal pénalisant leur utilisation et leur circulation au centre-ville et une allocation de la voirie favorable au transport public,
- Coordonner les modes de transport public de personnes (intermodalité, intégration spatiale et tarifaire des modes ou services de transport, etc.),
- Organiser le marché et opérer une hiérarchisation des réseaux de TP urbain.

3.4.1.2 Effets attendus et conditionnalités

3.4.1.2.1 Les effets attendus

Dans la stratégie, il est visé une mutation progressive et irréversible, donc durable, du marché vers le transport public avec comme principaux résultats attendus :

- La part de marché des TP est significativement augmentée,
- La circulation des voitures au centre-ville est contrainte par une politique de stationnement payant, dissuasive avec en outre l'instauration de taxes antipollution sur les voitures, et des couloirs spécialement dédiés à la circulation des transports publics sont créés en nombre suffisant,
- La coordination opérationnelle entre services de transport public urbains, notamment à Abidjan, est effective dans une optique intermodale et intégrée,
- Le marché des transports urbains à Abidjan est réorganisé, avec une hiérarchisation des réseaux et services de transport qui fonctionnent en synergie, de façon complémentaire.

3.4.1.2.2 Les conditionnalités

La réalisation des effets attendus est assujettie à la satisfaction des conditionnalités suivantes :

- Coordonner le développement des transports et celui de l'urbanisation,
- Contraindre l'usage et la circulation des voitures par un dispositif parafiscal pénalisant pour réguler le stationnement public au centre-ville et limiter la pollution sonore et atmosphérique,
- Opérer un partage de la voirie volontairement favorable au transport public par la création de couloirs de circulation spécifiquement dédiés au transport public, aux piétons, au vélo, et contraindre les flux de voiture en réduisant significativement leurs vitesses,
- Mettre en place une politique volontariste discriminante de stationnement, pénalisant l'usage de la voiture au centre-ville avec instauration en outre d'une taxe antipollution sur l'usage de la voiture,
- Organiser le marché des taxis et des minibus urbains d'Abidjan par l'encouragement à la formation d'unités d'exploitation de type GIE et restructurer

leurs réseaux de desserte en segments de pré et post acheminement complémentaire des corridors de transit de masse opérés par les futures lignes de BRT et d'autobus.

3.4.1.3 Effet 10.1 : Favoriser et encourager le transfert modal vers le Transport Public de Personnes (TP)

3.4.1.3.1 Le cadre

La part modale des transports publics ou en commun dans les déplacements motorisés, notamment en milieu urbain, est relativement faible, à cause de l'insuffisance quantitative et surtout qualitative de l'offre correspondante et cette offre n'est pas non plus conçue de manière à encourager l'utilisation des transports publics. En outre, la conception des infrastructures en milieu urbain est un handicap pour le transport public car leur mode d'affectation à la circulation est largement favorable à la voiture. La marche à pieds qui est le mode le plus utilisé, n'est pas systématiquement ou suffisamment prise en compte dans l'aménagement de la voirie urbaine qui semble exclusivement destinée aux voitures. Or les segments initiaux et/ou terminaux des déplacements en transport public utilisent généralement la marche à pieds.

Ces lacunes sont de nature à ternir encore plus l'image du transport public qui est déjà socialement dépréciée en Côte d'Ivoire et presque partout en Afrique, contrairement à beaucoup de pays développés (en Europe notamment), car il est considéré à tort ou à raison comme le transport pour les classes sociales à faible revenu par rapport à la voiture qui est considérée comme un symbole de réussite sociale.

Il est donc capital de corriger cette situation par des actions concrètes afin de donner au transport public une image positive et accroître les chances d'un report modal de la voiture sur le transport public. Le développement du transport public vise en outre à minimiser les coûts externes de la circulation, en termes de pollution de l'air par des émissions de CO₂ responsables du réchauffement climatique, d'encombres et d'accidents de la circulation.

En vue d'augmenter leur niveau de fréquentation, les transports en commun doivent donc devenir plus agréables et s'adapter aux besoins des populations. Pour cela, il est nécessaire de comprendre leurs modes de vie et de déplacements pour pouvoir les prendre en compte dans l'élaboration des politiques de transports (infrastructures, grilles horaires et tarifaires, etc.).

En outre, dans les centres urbains toujours plus congestionnés, où la voiture représente une part écrasante des déplacements, il est impérieux de rechercher les moyens permettant de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun.

En dehors des considérations liées au confort et à l'accueil, la qualité de l'offre en transport en commun dépend tout à la fois de la desserte spatiale assurée par le réseau

(disposition des lignes et des stations) et de critères plus commerciaux tels que la fréquence des bus, leur vitesse et la qualité des correspondances.

Les transports publics sont un service de base pour tous, que toutes les politiques urbaines doivent tendre à conforter et sur lequel elles doivent s'appuyer. Cela nécessite de concilier trois aspects essentiels à savoir :

- Le partage et la cohabitation sur voirie,
- Le niveau de service,
- L'efficience des transports publics.

Pour les transports en commun, ce principe doit se traduire par une offre de qualité (fréquence, maillage, rapidité, confort). Mais c'est la densité urbaine qui permet de développer cette offre de qualité et qui constitue la garantie d'une viabilité économique et sociale du système de transport urbain.

Au regard de l'utilisation de la voirie à Abidjan en particulier, cela signifie avant tout que pour rééquilibrer le partage de l'espace public urbain, il faut inverser la situation actuelle. Considérant que chaque mode de transport a son espace de pertinence, il est admis que la ville n'est pas celui de la voiture particulière, c'est celui du transport public. Les transports publics ou les transports en commun sont à ce titre de puissants instruments de requalification des espaces publics urbains, des voiries et de la ville, ce que l'étude du SDUDGA avait d'ailleurs confirmé avant de proposer l'implémentation de modes de transport structurants de type BRT ou Train urbain, dans une vision TOD (Transit Oriented Development).

Conformément aux orientations de l'étude du SDUDGA, on atteindra ces objectifs en développant l'urbanisation principalement aux endroits permettant des trajets courts et qui sont avantageusement desservis par des moyens de transport préservant l'environnement. Une part importante des destinations doit être accessible à pied, à vélo ou par les transports publics, tandis que les transports individuels motorisés déployeront leur force dans la desserte des espaces faiblement densifiés. Le système de transport ainsi constitué permet une mobilité élevée tout en réduisant le trafic de voitures et ses conséquences négatives au strict minimum.

Les pratiques de mobilité et les choix de mode de transport sont en partie déterminés par la force de l'habitude. Les habitudes sont des automatismes, des gestes incorporés qui ne nécessitent aucun effort mental. L'individu agirait presque machinalement dans les situations routinières. Et cette automatisation des comportements du fait de la répétitivité au quotidien transforme toute action/décision, même réfléchie à un moment donné, en réflexe. Le choix modal ne se pose pas à chaque déplacement puisque l'individu réapplique plus ou moins inconsciemment un mode d'organisation qui, à la lumière de l'expérience passée, s'est avéré suffisamment satisfaisant. De fait, les usagers optent pour le mode de locomotion qui leur paraîtra le plus simple d'usage et d'accès, et qui les économisera le plus, physiquement et mentalement. Une mobilité simple signifie notamment de ne pas avoir à réfléchir ni à chercher de l'information.

À l'heure où les gouvernements cherchent à réduire le CO₂ dans l'atmosphère, limiter l'utilisation de la voiture pour les courtes distances devrait être une priorité, surtout parce que ce moyen de transport est extrêmement inefficace. Les voitures sont en effet utilisées très faiblement de la journée en moyenne. Et comme elles sont rarement pleines, leur

efficacité est encore plus faible. À cela s'ajoute le fait qu'elles nécessitent des infrastructures onéreuses et qu'elles phagocytent des pans entiers de l'espace urbain.

Plusieurs leviers peuvent être envisagés pour favoriser le report modal vers le transport public. Ils agissent sur les trois déterminants du choix modal : le confort, le coût pour l'usager et le temps de parcours. Les principaux leviers sont notamment :

- Augmentation (en capacités et lignes de desserte) de l'offre des transports publics,
- Amélioration de la vitesse commerciale (sites propres et couloirs réservés),
- Désaturation des périodes de pointe,
- Restructuration des réseaux existants,
- Réajustement des horaires des services du réseau de transport à la demande (l'offre ne répond pas toujours à la distribution de la demande dans le temps car les grilles horaires des transports en commun sont largement basées sur la mobilité liée au travail et à l'école),
- Amélioration de la sécurité dans les transports publics,
- Information et orientation des voyageurs,
- Aménagement de hall d'accueil ou d'attente des voyageurs, d'abribus, des arrêts et terminus fonctionnels pour les voyageurs.

De façon transversale, le principal déterminant du report modal de l'automobile vers le transport en commun ou le transport public est financier, c'est le niveau ou l'importance des investissements visant à développer le transport public en particulier dans les territoires insuffisamment dotés en offres de transport alternatives à la voiture. Avec ces investissements pour le développement du transport public, l'offre est alors conçue de manière à encourager le transfert modal vers les transports en commun par une utilisation aussi économique que possible des ressources.

3.4.1.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 10.1.1** : Augmenter l'offre des transports publics

Afin d'absorber le report modal sur les transports publics, des investissements sont nécessaire pour accroître l'offre en termes quantitatif et/ou qualitatif mais c'est vers ce dernier que les principaux efforts doivent porter pour accroître leurs performances en termes de vitesse commerciale et de fréquences des services. Les futurs projets de lignes BRT puis du métro d'Abidjan répondront à cette exigence quand ils seront mis en exploitation. Dans ce cadre les actions suivantes sont à retenir :

- Aménagements de sites propres pour le transport public,
- Aménagement de couloirs réservés à la circulation exclusive des autobus de transport public,
- Adaptation des grilles horaires de desserte à la distribution horaire de la demande de déplacements.

- **Action 10.1.2** : Désaturer les périodes de pointes

Afin de mieux maîtriser les flux de déplacements liés au travail tout en régulant la circulation des voitures, il est nécessaire de désaturer les heures de pointe et de redéployer les moyens sur le reste de la journée. Cette désaturation passe par au moins deux politiques :

- D'une part l'incitation à la marche et au vélo sur les petits parcours qui ne pourra s'opérer que grâce à des espaces publics adaptés, de qualité et sécurisés (par exemple zones piétonnes de promenades et marchandes),
- Un étalement des horaires d'entrée et de sortie des générateurs qui ne peut s'opérer que via un partenariat entre la sphère publique qui organise les transports et les acteurs qui génèrent les flux, notamment les administrations, les entreprises, les écoles, etc.

- **Action 10.1.3 : Restructurer les réseaux actuels**

Les principes de cette restructuration sont fondés sur des itinéraires simples, la lisibilité (information simplifiée avec des horaires cadencés et correspondances éventuelles assurées), et l'efficacité (des itinéraires directs, des fréquences adaptées à la demande).

En général sur un réseau de transport public, le client privilégiera la fréquence d'une ligne Par rapport à la proximité de l'arrêt. Il fera facilement par exemple 300 ou 500 mètres à pied plutôt qu'attendre plus longtemps un bus qui passe devant chez lui. De la même façon, il préférera une ligne plus directe et donc plus rapide. Il faut que le réseau trouve un compromis entre vitesse commerciale ou de déplacement et desserte des générateurs de clientèle (habitat, emploi, équipements sportifs, publics...). Ce problème pourra être résolu notamment avec le futur BRT par la hiérarchisation du réseau en concentrant l'offre afin de pouvoir proposer de bonnes fréquences. Le réseau va donc développer son offre sur la base de lignes simples, avec limitation des kilomètres improductifs, etc.

C'est pourquoi l'amélioration quantitative et surtout qualitative des services de transport actuels passe par un meilleur maillage du réseau de desserte pour assurer et garantir de façon continue, une accessibilité spatiale des zones densifiées grâce à l'aménagement d'infrastructures d'accès de bonne qualité et l'ouverture de nouvelles lignes notamment d'autobus. Cette restructuration comporte en outre une interconnexion entre réseaux ou services de transport par l'aménagement de nœuds ou centres d'échanges pour une organisation/gestion efficace des correspondances ou rupture de charge qui doivent être limités au strict minimum car trop de correspondances ou ruptures de charges rebutent les voyageurs. La restructuration des réseaux actuels concerna dans un premier temps :

- Reconstruction ou reconfiguration des lignes de bus principalement pour alimenter et décharger les corridors de transit BRT qui vont être créés ;
- Construction des lignes de minibus principalement soit en complément des lignes de bus, soit pour charger/décharger les corridors de transit BRT ;
- Restreindre comme prévu la circulation des taxis communaux woro-woro à l'intérieur, stricto sensu, des périmètres communaux ;
- Aménagement de voies d'accès là où c'est nécessaire
- Ouverture de nouvelles lignes si nécessaire.

- **Action 10.1.4 : Améliorer la sécurité dans les transports publics**

La sécurité étant l'un des principaux facteurs de choix modal, il importe d'assurer la sécurité des voyageurs dans les transports publics et sur tout le réseau par un dispositif de surveillance reposant à la fois sur un dispositif passif (des caméras vidéo) et actif (patrouilles régulières de police de circulation) pour rassurer les voyageurs et prévenir ou gérer à temps réel les cas d'agression qui pourraient survenir sur le réseau :

- Création d'un Centre de Sécurité et de Surveillance (CSS) du réseau de TP,
- Installation de caméras vidéo aux stations, arrêts et dans les autobus,
- Instauration d'un numéro d'appel gratuit sur le réseau directement lié au CSS.

- **Action 10.1.5 : Informer et orienter les voyageurs**

L'information et l'orientation des voyageurs fait partie des critères qui permettent d'apprécier le confort offert aux voyageurs. Cette information et orientation se fait notamment avec la conception et la distribution gratuite de guides d'information et d'orientation destinés aux voyageurs ainsi que des affiches ou des spots vidéo installés aux têtes de stations, gares ou abris-bus. Le guide comporte un certain nombre d'informations aux voyageurs dont une carte précise du réseau avec une description des lignes, le nombre de correspondances, la matérialisation ou la situation géographique des stations, arrêts, points ou nœuds de correspondances, les distances et temps de parcours selon la période de pointe ou non, les fréquences, la grille tarifaire, etc.

- **Action 10.1.6 : Aménagement de hall d'accueil ou d'attente des voyageurs**

Pour le confort des voyageurs de transport public urbain, des halls d'accueil et d'attente, des arrêts ou abribus doivent être aménagés sur le réseau en nombre suffisants et selon les normes de conformité et de sécurité en la matière. L'absence de telles infrastructures est un handicap à la fréquentation du transport public. Les principales infrastructures sont notamment :

- Terminus avec hall d'accueil des voyageurs équipé,
- Nœuds de connexion ou d'échanges des trafics,
- Arrêts de minibus et taxis communaux,
- Têtes de station de taxis.

3.4.1.4 **Effet 10.2 : Réduire l'usage de la voiture**

3.4.1.4.1 Le cadre

La voiture reste un symbole de liberté individuelle. Malgré tout, les cités urbaines ne peuvent plus accueillir autant de véhicules individuels, ceci pour des raisons de santé

publique (mauvaise qualité de l'air) et d'efficacité économique (encombrement de la voirie et accidents de la circulation).

Dorénavant, le grand défi est de mettre tout en œuvre pour maîtriser la demande de transport, développer les alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements afin de diminuer significativement sa part modale. C'est cette exigence pour le développement durable qui guide désormais les grandes métropoles dans la construction d'une stratégie de transition énergétique sur l'utilisation intensive et le développement du transport en commun.

Face à ces deux contraintes (préservation de l'environnement et efficacité économique), les politiques publiques visent à fournir une offre de transport public économiquement efficace et à minimiser les coûts (externalités négatives) générés par les transports et qui ne sont pas couverts par l'exploitation.

La réduction de l'usage de la voiture, l'un des plus gros contributeurs au réchauffement climatique, aux encombrements et aux accidents de la circulation, notamment en milieu urbain, est ainsi devenue un défi sinon une exigence mondiale. Cependant, réduire l'usage de la voiture, considérée comme un symbole de réussite ou de progrès social par beaucoup de citadins qui l'utilisent encore pour se rendre au travail, relève de la gageure, mais les villes n'ont plus le choix, cela s'impose pour la lutte efficace contre le réchauffement climatique.

Pour réduire l'usage de la voiture, plusieurs villes ou métropoles ont été amenées à adopter un certain nombre de mesures plus ou moins efficaces qui pourraient être adaptées notamment dans le cas d'Abidjan. En plus de celles favorables au transport public et aux modes alternatifs tels que le vélo et la marche à pieds pour les courts trajets, là où c'est possible, ce sont surtout des mesures fiscales et discriminantes ou restrictives de circulation dans l'espace et dans le temps et de stationnement au centre-ville.

Ainsi dans certaines villes d'Europe comme Strasbourg en France, tout est fait pour favoriser les moyens de transport alternatifs. Le but n'est pas de combattre l'usage de la voiture mais d'offrir des solutions alternatives et confortables aux usagers pour désengorger la ville et ne laisser la voiture qu'à ceux qui ne peuvent s'en passer, comme les personnes âgées ou habitant dans des zones éloignées non desservies par les transports publics. Cela se traduit par exemple par des tarifs de parking hiérarchisés en fonction des zones, l'hypercentre étant surtaxé. On incite les usagers à se garer hors du centre sur des parkings spécialement aménagés et sécurisés, puis à continuer leurs trajets en tram ou en autobus, le prix du parking étant généralement gratuit (car compris dans celui du ticket des transports en commun) ou réduit, ce qui nécessite par ailleurs la facilitation et le développement de l'intermodalité des transports. Cela passe aussi, par exemple, par des parkings à vélo abrités et sécurisés près des stations de tram ou d'autobus.

Les nouveaux aménagements urbains de la ville, en termes de partage de la voirie désormais favorable au transport public, doivent aussi tenir compte des modes non motorisés tels que la marche à pieds ou le vélo, comme alternative à la voiture.

Dans le sillage du développement du numérique, de nouveaux services de mobilité – tels que le covoiturage, l'auto-partage et les voitures en libre-service – considérés comme des voitures servicielles, sont dorénavant en pleine croissance dans les pays du nord et

même pour certains, les VTC par exemple, dans certaines métropoles africaines comme à Abidjan avec par exemple le système Yango.

La réduction du nombre de voiture passe également par l'augmentation du nombre de passagers par voiture et une taxation différentielle des places de parking public, en fonction du nombre d'occupants. Dans certaines villes d'Europe, le parking public est gratuit à partir de 3 personnes à bord du véhicule. Des mesures restrictives sont en outre utilisées pour la circulation des voitures, soit en alternance, immatriculation paire puis impaire, avec en plus une taxation pour entrer au centre-ville ou dans certaines zones spécifiques où le niveau de pollution due à la circulation automobile est jugé critique.

Des mesures encore plus restrictives d'interdiction d'entrée et de circulation de voitures dans certaines zones peuvent être prises pour le même objectif.

Mais les villes et leurs autorités publiques ou politiques doivent exploiter et favoriser les nouvelles pistes qui s'ouvrent et qui tendent à se multiplier à travers le développement du travail à la carte ou du télétravail qui constituent de puissants facteurs de limitation des déplacements domicile-travail pour une large part effectués en voiture.

Enfin l'on pourrait penser à augmenter la taxe sur le carburant. Mais c'est un sujet socialement explosif, eu égard à l'effet d'entrainement ou d'induction d'une augmentation consécutive du coût des facteurs dont celui des transports. Mais au lieu de taxer le carburant, il est préférable, avec le même impact ou effet recherché, de s'appuyer sur les avantages actuels de la technologie et du numérique pour taxer la mobilité en fonction de la vitesse au-delà d'un seuil de tolérance. Cette taxe payée proportionnellement à la vitesse serait non seulement dissuasive pour l'usage de la voiture, mais son produit viendrait alimenter le budget nécessaire à développer les alternatives à la voiture.

3.4.1.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 10.2.1** : Prévoir et aménager des parkings publics payants

Aménagement sur des espaces dédiés et/ou matérialiser sur voiries, des parkings publics payants selon une tarification horaire, dans toutes les zones desservies en transport public (instauration de parcmètres). Les parkings ont au moins 3 fonctions dont la régulation du trafic de voitures (lutter contre la congestion), stationnement de véhicules autorisés à accéder à une zone et sont producteurs de ressources parafiscales.

- **Action 10.2.2** : Elaborer un règlement général de la police du stationnement à Abidjan

Un tel règlement avec des cahiers de charges spécifiques est utile pour :

- Définir un cadre juridique et institutionnel réglementant le stationnement,
- Définir un cadre juridique de l'exploitation et la gestion des aires de stationnement,

- Définir les modalités juridiques et opérationnelles pour la contractualisation de l'exploitation et la gestion de têtes de stationnement de taxis et minibus,
 - Définir un cadre juridique de l'enlèvement des véhicules en pannes, accidentés ou en épaves et les modalités d'enlèvement,
 - Définir un cahier des charges relatif au stationnement,
 - Définir un cahier des charges pour l'aménagement des aires de stationnement et au contrôle du stationnement,
 - Définir un cahier de charge de l'exploitation et la gestion des aires de stationnement.
- **Action 10.2.3** : Délimiter/Créer de zones piétonnes et marchandes d'accès interdit ou réglementé pour les voitures
- Délimiter ou circonscrire certaines zones de l'hypercentre pour en faire des zones marchandes et/ou de promenade, exclusivement d'accès à pieds ou en transport en commun. Ces zones sont pourvues de restaurants et cafétéria, de magasins, boutiques, etc.
- **Action 10.2.4** : Instauration d'une taxe antipollution
- La taxe antipollution pourrait avoir deux bases :
- Montant proportionnel à la vitesse au-delà d'un seuil réglementaire,
 - Montant proportionnel à l'âge des voitures pour encourager la circulation de véhicules jeunes considérés en général moins polluants.
- La taxe proportionnelle à l'âge du véhicule pourrait se substituer à la vignette actuelle dont le prix est inversement proportionnel à l'âge, ce qui fait que ce mode de taxation par la vignette est pénalisant pour la circulation de véhicules neufs ou jeunes, moins polluants, et favorable à la circulation de vieux véhicules plus polluants. Une taxation proportionnelle à l'âge du véhicule mais qui serait différenciée pour le transport en commun moins taxé et les voitures plus taxées, contribuerait non seulement à pénaliser la circulation des voitures, mais également et surtout à lutter plus efficacement contre la pollution de l'air générée davantage par la circulation de vieux véhicules qui serait conséquemment réduite.
- (Voir également de façon globale l'Action 15.1.1, Pilier 5, OS15).
- **Action 10.2.5** : Réduire le nombre de voies affectées aux voitures sur les boulevards urbains
- Le partage actuel de la voirie favorise plutôt la circulation des voitures. En réduisant le nombre de voies destinées à la circulation des voitures, on régule mieux les flux de voitures par la réduction de leurs vitesses. Cette pénibilité constraint l'usage de la voiture au centre-ville, là où les transports en commun sont favorisés et offrent comparativement des gains de temps importants. (Voir également Action 15.1.4, Pilier 5, OS 15).

- **Action 10.2.6 : Encourager et favoriser le développement du télétravail**

Le développement du numérique permet dorénavant d'avoir son poste de travail à domicile, ce qui est communément appelé le télétravail. De telles initiatives qui se développent en Europe, en Amérique et en Asie, présentent un potentiel énorme dans le cadre de la réduction de l'usage de la voiture et donc des émissions de gaz à effet de serre. Elles sont donc à encourager et surtout leur mise en œuvre doit être favorisée par des mesures d'accompagnement, éventuellement d'ordre fiscal, en faveur des entreprises ou des employeurs.

3.4.1.5 Effet 10.3 : Coordonner les modes de transport public de personnes

3.4.1.5.1 Le cadre

Afin d'améliorer leurs systèmes de transport, la plupart des grandes métropoles cherchent à réglementer, développer, intégrer et moderniser leurs réseaux. Dans un premier temps, il s'agit d'intégrer la planification des infrastructures de transport et leur exploitation, puis de mettre en place l'intégration tarifaire et technologique. Cette dernière est un enjeu essentiel auquel les autorités organisatrices doivent s'atteler car elle facilite l'utilisation du système de transport public, la rend souvent plus accessible socialement et augmente son potentiel.

Dans la perspective de l'implémentation 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.

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.

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.

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'arrivée 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.

3.4.1.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 10.3.1 : Cordonner les services de bateaux et d'autobus**

Coordonner les services actuels de bateaux et d'autobus par une synchronisation des fréquences des arrivées et des départs. Cette coordination améliorera la qualité de service globale offerte par les transports publics actuels assurés par la SOTRA, STL et CITRANS, en attendant notamment les futures lignes de BRT puis du Métro d'Abidjan. Mais cette coordination nécessite que les voies d'accès aux gares lagunaires soient aménagées aux normes requises pour être praticables par les autobus et que ces gares soient dotées de parkings ou points de stationnement des autobus pour le débarquement ou en attente d'embarquement des passagers.

- **Action 10.3.2 :** Construire les gares lagunaires prévues dans les conventions STL/CITRANS et réaliser les travaux de dragage, de dépollution et de balisage du plan d'eau lagunaire

Les deux concessionnaires s'étaient engagés à concevoir, financer, réaliser et aménager chacun 10 gares lagunaires ainsi que les voies d'accès auxdites gares. La moitié de ces gares, avec leurs voies d'accès, reste à construire pour une bonne couverture de la demande de déplacements en bateaux par le réseau lagunaire.

En outre, l'absence de balisage, dragage et de dépollution de la lagune ne permet pas aux bateaux de desservir en lignes les zones où la demande existe. Cette situation a par ailleurs pour conséquences le nombre élevé de pannes ou d'avaries subis régulièrement par les bateaux et qui renchérissent les coûts d'exploitation (entretien et réparation) des bateaux sans compter leurs immobilisations. Ces travaux doivent donc être effectués pour permettre une exploitation satisfaisante des services de bateaux sur le plan de la régularité des fréquences et surtout de la sécurité de navigation.

- **Action 10.3.3 :** Réhabiliter les gares lagunaires de la SOTRA

Les gares lagunaires de la SOTRA ont pris de l'âge et montrent depuis un certain temps d'inquiétants signes de fatigues, donc d'insécurité, concernant en particulier les quais d'embarquement/débarquement. Ces gares doivent donc être réhabilitées si la SOTRA devrait développer sa part de marché dans les trafics lagunaires par une redynamisation de cette composante de son offre qui est en souffrance depuis une vingtaine d'années.

- **Action 10.3.4 :** Réhabiliter ou aménager les voies d'accès aux gares lagunaires

Certaines voies d'accès aux gares lagunaires existantes sont en mauvais état de praticabilité et mériteraient d'être mises aux normes pour la circulation des autobus de façon régulière et en toute sécurité. D'autres en revanches sont inexistantes et doivent être construites en même temps que des gares lagunaires.

- **Action 10.3.5 :** Mutualiser l'usage des gares lagunaires SOTRA et STL/CITRANS

Depuis plusieurs années, les mutualisations s'inscrivent au cœur de nombreuses démarches de modernisation, que ce soit dans la production, dans l'exploitation ou dans la gestion.

Dans le domaine des transports, cette évolution découle souvent du besoin de rentabiliser l'exploitation de certaines infrastructures ayant des fonctions de support. Associées à un objectif de maîtrise, voire de réduction des dépenses, les mutualisations apparaissent comme des outils de gestion destinés à rationaliser l'exploitation et la gestion, en évitant le gaspillage des ressources. L'effet de volume permet d'élargir le périmètre des utilisateurs tout en limitant, voire en réduisant les coûts d'exploitation d'entretien et de maintenance. Cette exigence de bonne gouvernance ou de gestion et les contraintes financières amènent donc de nombreux exploitants à envisager et s'accorder sur les possibilités de mise en

commun de moyens supports (opérationnels et techniques), dans une optique d'économie d'échelle et de niveau de service.

Dans cette perspective, l'usage des gares lagunaires de la SOTRA et celles de STL/CITRANS doit être mutualisé afin d'assurer une meilleure coordination et surtout une exploitation optimale de leurs services. En effet, la plupart des services ou lignes de bateau ont les mêmes zones d'embarquement et de débarquement. Eu égard au volume de trafics de chacun des exploitants, disposer d'une seule gare dont l'usage est partagé par tous est plus rentable et même plus commode que d'avoir plusieurs gares individuelles dont les investissements et leurs charges de maintenance seraient difficiles à rentabiliser et même à justifier économiquement. La mutualisation assure ainsi une meilleure répartition des charges et des risques d'exploitation, sans oublier que parfois, les investissements et leurs amortissements peuvent être également partagés. En outre, elle permet d'offrir aux usagers une infrastructure d'accueil avec plus d'équipements avec une meilleure qualité de service et qui seraient mieux entretenus.

- **Action 10.3.6 :** Etudier la faisabilité ou les modalités d'une intégration tarifaire SOTRA/STL/CITRANS dans le cadre de l'intermodalité Route/Lagune ou Autobus/Bateaux

En attendant une étude plus complète, dans la perspective de la mise en exploitation notamment des futures lignes de BRT, une intégration tarifaire entre les services d'autobus assurés par la SOTRA et ceux de bateaux exploités par STL et CITRANS est nécessaire pour améliorer l'efficacité globale des transports publics existants et améliorer leur part de marché à travers le plus de confort ainsi offert aux usagers.

Actuellement, les deux réseaux (routier et lagunaire) de transport urbain d'Abidjan ne proposent pas encore d'intégration tarifaire, ni de système unique de billettique ; cela entraîne plusieurs problèmes. D'une part, un trajet qui inclue plusieurs modes ou lignes de transport a un coût élevé qui correspond à la somme de plusieurs tickets (un par segment de déplacement). D'autre part, chaque mode met en place sa propre technologie et l'usager accumule plusieurs cartes pour pouvoir utiliser le transport public. L'intégration tarifaire nécessite donc la création d'un titre unique de transport.

La grande difficulté pour arriver à l'intégration tarifaire étant la coordination entre les différents modes ou services de transport public, il reviendra à l'AMUGA de gérer en amont cette coordination, qui relève de sa compétence, en arbitrant un accord entre les différents acteurs pour atteindre cette intégration tarifaire et technologique, sans oublier celle opérationnelle d'information et de planification.

3.4.1.6 Effet 10.4 : Réorganiser le marché de transport urbain dans le grand Abidjan

3.4.1.6.1 Le cadre

Le marché du transport public urbain d'Abidjan est, depuis plusieurs décennies, dominé par le secteur dit informel qui s'est progressivement imposé comme la principale offre de transport au sein dudit marché avec pour principales composantes, les taxis compteurs, les taxis communaux et intercommunaux communément appelés woro-woro, et les minibus ou gbaka.

Ces services sont caractérisés notamment par :

- La vétusté des véhicules des véhicules : en effet, l'âge moyen de ces véhicules est de 22 ans pour les taxis compteurs, 23 ans pour les woro-woro communaux, 24 pour les intercommunaux et 23 ans pour les minibus Gbaka,
- Niveau de qualité médiocre des services offerts,
- Conditions de sécurité précaires,
- Absence d'infrastructures adéquates d'exploitation (gares, têtes de stations, arrêts, etc.) et aucune matérialisation des arrêts,
- Absence de délivrance titres ou tickets de transport,
- Comportement dangereux des conducteurs pour la sécurité,
- Forte contribution aux encombrements, à la pollution atmosphérique et sonore,
- Incivisme envers les agents des forces de l'ordre,
- Fraudes sur les documents de transport et non-respect de la réglementation,
- Etc.

Ce relief particulièrement dégradé montre que le transport urbain à Abidjan souffre de multiples dysfonctionnement internes majeurs, dont 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 aux méthodes d'exploitation et de gestion archaïque, et des coûts externes importants de pollution, d'encombrements et d'accidents.

Le marché, totalement désorganisé, présente une sorte de dualisation avec d'un côté, la SOTRA et les entreprises modernes de transport lagunaire qui constituent la composante structurée de l'offre avec une faible part du marché des déplacements motorisés, et de l'autre ou en face, il y a un secteur informel où les taxis et les minibus font la loi dans un désordre dont l'ampleur échappe aussi bien aux autorités qui les gouvernent qu'à celles qui sont chargées du contrôle routier.

A l'analyse, la spectaculaire expansion des services de transport informel n'est en fait qu'une réponse conjoncturelle et palliative, voire opportuniste, à un problème structurel de transport à Abidjan. En effet, à un problème structurel de transport, il faut des solutions structurelles de la nature et de la caractéristique de ce 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 du projet de Métro un peu plus tard.

Mais cette réponse moderne, projetée par le Gouvernement, ne saurait cohabiter avec le désordre actuel observé au sein du marché du transport urbain dont le miroir reflète, depuis plusieurs décennies, l'image négative d'un secteur sinistré. 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 implanté à Abidjan et au sein duquel leur meilleure chance de survie

sera 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 des services offerts par ces nouveaux modes modernes, sur les segments de marché situés aux extrémités, là où leur utilité est avérée et où ils sont compétitifs.

Mais il y a en outre un obstacle majeur à surmonter pour parvenir à cet assainissement salutaire, c'est d'amener au changement, des acteurs qui avaient fait depuis plusieurs décennies, le choix quasi irréversible d'être des syndicalistes professionnels plutôt que des transporteurs professionnels. Le marché étant atomisé, le regroupement des opérateurs individuels en des formations de type GIE, faciles de création et d'exploitation, est une voie à encourager. Ces GIE disposeraient alors d'une taille critique suffisante pour une exploitation viable et pour accéder plus facilement aux guichets de financements bancaires classiques.

3.4.1.6.2 Les actions à entreprendre

- **Action 10.4.1** : Inciter les opérateurs à constituer des GIE d'exploitation

Cette action complète et détaille pour le transport de personnes l'Action 5.4.1 (pilier 2, OS 5) relative à l'intégration progressive du secteur informel au secteur formel.

En effet, le regroupement nécessaire pourra se faire avec la création de GIE d'exploitation. L'atomicité du marché est un handicap à la productivité de l'offre et à la qualité du niveau des services offert. En effet, il existe une majorité de transporteurs individuels ou artisans qui exploitent de façon empirique un seul véhicule ou deux dans le meilleur des cas ce qui n'offre pas de possibilité suffisante de productivité.

Le transport artisanal ou informel fait partie intégrante du marché et de l'histoire des transports en Côte d'Ivoire. Pour assurer leur survie avec un minimum de nuisances ou d'effets externes négatifs, il faudra donc le concevoir comme un complément essentiel aux autres modes ou services de transports tels que le futur BRT et les lignes d'autobus de la SOTRA. Mais une telle organisation du marché passe nécessairement par une formalisation de l'informel et la modernisation de leur exploitation par une mutualisation des capacités de transport et d'offre de service, en évoluant d'abord au statut d'entreprise, même unipersonnel, tel que prévu par la LOTI, puis au regroupement des entreprises en GIE. Le but premier étant la constitution de l'informel en entreprise même unipersonnelle. Une fois constituées en entreprises comme l'exige la LOTI, elles pourront mutualiser l'exploitation de lignes ou de corridors en se constituant en GIE. Dans ce cas, les titres de transports (carte de transport) sont délivrés aux entreprises et non au GIE, en cohérence avec la réforme engagée à travers la LOTI dont la formation des chefs d'entreprise.

Les actions suivantes devraient contribuer à une telle réorganisation du marché.

- **Action 10.4.2** : Mettre en place des mesures complémentaires pour favoriser la constitution d'entreprises puis la formation de GIE.

Cette action complète et détaille pour le transport de personnes l'Action 5.4.1 (pilier 2, OS 5) relative à l'intégration progressive du secteur informel au secteur formel.

Afin d'amener la majorité des artisans à se constituer en entreprises qui pourront se regrouper en GIE, des mesures d'accompagnement incitatives doivent être prises :

- Priorité aux entreprises et aux GIE dans l'octroi des autorisations d'accès au marché,
- Facilités offertes pour accéder aux financements du FDTR,
- Meilleure représentativité au sein des structures ou organismes aussi bien de l'administration que du secteur privé là où la présence des transporteurs est admise,
- Priorité pour bénéficier des programmes d'appui ou d'aides au rajeunissement/renouvellement du parc,
- Bénéficiaires prioritaires de tout programme de recyclage ou de renforcement de capacités émanant de l'Etat comme d'organismes internationaux dans le cadre de programmes d'appui au gouvernementaux,
- Appui technique (AMUGA) et financier éventuel de l'Etat à travers le FDTR.

Action 10.4.3 : Assainir le marché des taxis et minibus urbains d'Abidjan

Pour être porteur ou rentable, le marché doit être organisé et régulé dans une logique de concurrence réglementée afin que le prix reflète les coûts effectifs. Le marché est certes libre, mais il n'est pas transparent et donc l'autorégulation par la concurrence, qui n'est par ailleurs pas équitable, n'a aucune chance de se réaliser. En effet, quand le marché est désordonné ou ne fonctionne pas correctement, la réduction du coût des transports ne se traduit pas par une réduction du prix ou du tarif des transports pour le bénéfice de la collectivité. L'assainissement du fonctionnement du marché est donc salutaire.

Dans le cadre de ses missions, l'AMUGA doit dorénavant être la seule autorité habilitée à autoriser ou non l'accès des taxis et des minibus au marché des transports urbains dans le Grand Abidjan, en appliquant au minimum les critères exigés par la LOTI autant sur le véhicule que sur le transporteur. D'autres critères pourraient s'y ajouter, notamment en rapport avec la lutte contre la pollution et au rapport Demande/Offre selon la ligne ou la zone à desservir. Une version simplifiée du critère antipollution à exiger pourrait être l'âge du véhicule dont le maximum admissible serait limité à un seuil critique par exemple révisable à la baisse tous les deux ans. Les mesures concrètes ou actions suivantes peuvent y contribuer :

- Elaboration par l'AMUGA, de critères stricts d'accès au marché, sur la base de la LOTI ;

- La création de zones ou corridors de desserte : l'exploitation de ces zones ou corridors sera allouée aux entreprises et aux GIE suivant des modalités de transparence et d'équité impliquant leurs représentations professionnelles ;
- L'organisation du marché non conventionnel de transport urbain d'Abidjan en zones spécifiques, l'accès à chaque zone de marché étant réglementé ou autorisé à une ou certaines catégories de services et de véhicules. On distinguera par exemple :
 - La zone Orange ou communale qui n'autoriserait que des services intra communaux stricto sensu, de type taxi communal ou woro-woro,
 - La zone Blanche ou péri-urbaine qui n'autoriserait que des services péri-urbains de type gbaka ou taxi collectif. La desserte et la traversée du centre-ville est interdite aux véhicules concernés,
 - La zone Verte qui couvrirait tout le Grand Abidjan et qui autoriserait des services s'opérant à l'intérieur de tout le périmètre du grand Abidjan, notamment les taxis compteurs.

L'un des effets recherchés ici est d'accélérer la disparition sinon le repli à l'intérieur des périmètres communaux, qu'ils n'auraient jamais dû quitter, des woro-woro intercommunaux. En fait, ces services parallèles qui sont les plus gros contributeurs à la désorganisation du marché, se sont imposés par la force, devant l'inaction ou la tolérance des pouvoirs publics et la déficience du contrôle de la réglementation, pour concurrencer déloyalement les taxis compteurs et squatter illégalement le segment de marché exclusivement concédé à la SOTRA.

3.4.2 Objectif Stratégique 11 : Accroître la disponibilité des transports publics de personnes

3.4.2.1 Le postulat

Les politiques d'aménagement ont produit aussi bien à Abidjan que dans des agglomérations à l'intérieur du pays, certaines zones ou quartiers périphériques souvent de manière anarchique, au gré des opportunités foncières et rarement en cohérence avec les infrastructures ni les services de transport public qui viennent généralement plus tard sinon jamais en ce qui concerne les derniers cités. Il en est de même de nombreux lotissements qui continuent à se construire un peu partout notamment à Abidjan, au gré des spéculations foncières, souvent uniquement accessible en voiture. Vu la dispersion géographique des logements urbains, la réalisation de réseaux de bus couvrant l'ensemble du territoire urbain est impossible. Pour beaucoup d'habitants, la voiture demeurera donc souvent nécessaire, au moins dans les premiers kilomètres pour accéder à une gare, une station de minibus gbaka ou un arrêt de bus.

Il est vrai que ce modèle n'est pas viable à terme et ceci pour au moins trois raisons : il est d'abord consommateur d'espaces au détriment de la conservation ou de la protection des sols en couverture végétale ; il contribue ensuite à l'affaiblissement des centres-villes ; en faisant de la voiture l'unique moyen efficace de se déplacer, il provoque la congestion des routes et une pollution dont on sait qu'elle est coûteuse.

Mais le constat est que ces zones ou ces territoires existent et s'il est nécessaire de s'interroger sur les politiques en matière d'aménagement et leur coordination visant à réguler cet étalement urbain, il est aussi nécessaire de s'interroger sur la nécessaire desserte de ces zones ou territoires d'habitation par les transports publics.

Le principal problème est que la manière dont ces zones ou territoires ont été aménagés, avec une extrême diffusion ou épargillement de l'habitat assortie généralement de densités relativement faibles, rend très difficile voire extrêmement coûteux, la mise en place d'un réseau efficace de transport en commun. Face à cet enjeu, le cadre théorique d'intervention de la Banque Mondiale publié en 2009 (stratégie de la Banque Mondiale pour les villes et les collectivités territoriales, Avril 2009) indique que « bien gérée, l'urbanisation peut également contribuer à faire face au changement climatique grâce à des villes plus denses, plus compactes, permettant d'économiser l'énergie et de réduire les temps et les coûts de transport des citadins et des entreprises ».

Le transport public est ainsi désormais au cœur des problématiques du développement durable. Répondre à tous les besoins de mobilité ou à la mobilité notamment de tous les citadins, favoriser l'activité urbaine tout en minimisant les impacts énergétiques et environnementaux, constituent les défis majeurs à relever par les agglomérations en particulier africaines dont le grossissement démographique et spatial est de plus en plus préoccupant.

Ces grands défis qui se posent aux agglomérations de la Côte d'Ivoire montrent l'importance d'une approche intégrée du développement urbain durable sous l'angle d'une politique de gouvernance articulée autour de la ville et des transports publics. Le transport public, qui est pour tous, doit donc rejoindre l'exigence d'un transport public durable.

De nos jours, et depuis plusieurs dizaines d'années, l'un des outils prospectifs permettant d'apporter les meilleures réponses à ces défis est le Plan de Déplacements Urbains ou PDU qui concilie planification urbaine et transport public. L'élaboration et l'usage d'un tel outil devrait par conséquent être généralisé pour orienter et encadrer la décision du développement urbain dans les agglomérations disposant par exemple d'une taille de 200 000 habitants ou dans toutes les capitales régionales et/ou Départementales du pays.

Par ailleurs, les déplacements interurbains et inter-Etats sont actuellement assurés au moyen de services d'autocars de grandes capacités ou de minicars par des entreprises dont une majorité opère dans des conditions d'exploitation empiriques pour ne pas dire artisanale. Ce système d'exploitation ne leur confère guère toute la viabilité nécessaire pour assurer leur durabilité. C'est pourquoi, une modernisation ou une amélioration significative de leur exploitation et gestion est indispensable pour le développement des services publics de transports interurbains et inter-Etats de personnes qui participe d'ailleurs à celui des échanges sociaux et commerciaux d'une part entre les régions du pays et d'autre part entre la côte d'Ivoire et ses voisins de la CEDEAO.

3.4.2.2 Effets attendus et conditionnalités

3.4.2.2.1 Les effets attendus

Les principaux effets attendus sont les suivants :

- Toutes les agglomérations d'au moins 200 000 habitants ou toutes les capitales régionales ou départementales du pays disposent d'un PDU et donc d'un plan de circulation,
- Toutes les agglomérations d'au moins 200 000 habitants ou toutes les capitales régionales ou départementales du pays sont pourvues en service de transport public structuré,
- Des zones urbaines non desservies en lignes d'autobus sont désenclavées par des aménagements de voies d'accès pour l'ouverture de nouvelles lignes de bus et pour l'accessibilité aux autres services de transport (minibus et taxis notamment),
- Le nombre de lignes et/ou les capacités du transport public sont accrus au niveau urbain, interurbain et inter-Etats,
- Des infrastructures fonctionnelles d'exploitation (notamment gares routières) sont construites et opérationnelles,
- L'exploitation et la gestion des entreprises de transport public est modernisée,
- Des couloirs réservés et stations d'autobus, des têtes de stationnement de taxis et minibus sont aménagés.

3.4.2.2.2 Les conditionnalités

L'atteinte des objectifs ci-avant nécessite la réalisation des conditionnalités suivantes :

- La généralisation de l'étude du PDU aux agglomérations d'au moins 200 000 habitants ou aux capitales régionales ou départementales,
- Appui technique (AMO) de l'AMUGA auprès des collectivités,
- Désenclavement de zones non encore desservies par l'aménagement ou la réhabilitation de voies d'accès,
- Aménagement et/ou réhabilitation des axes routiers inter-capitales régionales et inter-Etats pour les rendre praticables en toutes saisons,
- Formation des exploitants de services de transport public aux techniques élémentaires ou de base d'exploitation et de gestion.

3.4.2.3 Effet 11.1 : Mettre en œuvre des services de transport public dans toute agglomération d'au moins 200 000 habitants ou dans toutes les capitales régionales

3.4.2.3.1 Le cadre

A l'heure de la transition énergétique la plupart des politiques ou décideurs dans les questions de développement des villes militent en faveur d'une approche globale de la mobilité urbaine et plaide pour le transport public et la mobilité durable. C'est ainsi que les politiques ou décideurs publics reconnaissent le rôle déterminant que jouent les transports publics dans l'optimisation de la productivité de l'économie, dans le soutien à la croissance économique des villes, dans la création d'un environnement urbain plus agréable, dans l'augmentation de la qualité de vie pour leurs citoyens, dans la revalorisation des quartiers défavorisés et dans l'inclusion sociale, dans l'expansion démographique et territoriale durable des zones urbaines et dans la sécurité des déplacements de tous les citoyens.

Malgré cette orientation mondiale dans la gouvernance des villes et 60 années après l'indépendance du pays, de grandes agglomérations de l'intérieur comme Bouaké, Korhogo, Daloa, San-Pedro, Gagnoa, Yamoussoukro, Man, etc., ne disposent pas de service de transport public structuré.

Dans toutes les villes de l'intérieur du pays, seuls des taxis-villes ou communaux, apparentés aux woro-woro d'Abidjan, dont l'état mécanique laisse généralement à désirer, offrent des services de transport de qualité douteuse avec des conditions de sécurité précaire et disposant d'un pouvoir de génération particulièrement élevé et nuisible de pollution aussi bien sonore qu'atmosphérique.

Ces services sont en fait autorisés par les communes 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.

A cet égard et de façon générale, les enseignements tirés du diagnostic et des recommandations de l'étude du SDUDGA de 2014 réalisée avec l'appui technique et financier de la coopération japonaise suggèrent que les meilleures réponses pour atteindre cet objectif doivent être apportées en s'appuyant sur une étude de type PDU qui associerait urbanisation et planification des transports, dans une vision prospective cohérente et intégrée. Ainsi, le PDU pourrait par exemple être rendu obligatoire dans toute agglomération d'au moins 200 000 habitants ou dans toutes les capitales régionales ou départementales, pour gouverner et orienter de façon efficace et durable, toute politique de développement urbain. L'allocation des crédits aux collectivités dans la mise en œuvre de la politique de développement urbain y compris le transport public serait dans ce sens assujettie à la disponibilité d'un PDU validé par le conseil de la ville ou de la commune.

Cette question adresse en parallèle le rôle que l'AMUGA pourrait être amenée 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

techniquement pour une planification urbaine qui n'oublie ou n'omette pas celle du transport public.

Cet appui technique de l'AMUGA auprès des collectivités devrait permettre de favoriser et de veiller à l'introduction dans les programmes d'aménagement du territoire local, la création de services de transport public collectif performant et accessible. Ce rôle de l'AMUGA pourrait par exemple démarrer immédiatement par la conception et la réalisation, 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 200 000 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 ou orienterait les principes d'aménagement et d'accessibilité, 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 ou de toute l'agglomération. 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, ainsi que pour l'aménagement de gares routières urbaines et interurbaines qui font actuellement cruellement défaut.

3.4.2.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 11.1.1 :** Acter ou et rendre opérationnel (contractualiser) le rôle d'Assistance en Maitrise d'Ouvrage (AMO) de l'AMUGA auprès des collectivités locales

Dans le cadre de ses compétences telles que définies dans son décret de création, l'AMUGA a pour mission, dans son périmètre d'actions qui est le Grand Abidjan, entre autres de porter et assurer la Maitrise d'Ouvrage Délégée des projets d'investissement en matière de transport public. Cette mission ne lui confère pas de compétence en particulier dans le cadre d'une AMO, de surcroit hors de son territoire de compétence. Or il y a un bénéfice à tirer des compétences, aussi bien en logistique qu'en ressources humaines, de cette Autorité par une contractualisation de son appui technique aux collectivités dans le cadre de l'élaboration et/ou la mise en œuvre de leur programme de planification urbaine de façon à y prendre en compte à la base la dimension transport public.

- **Action 11.1.2 :** Généraliser l'étude du PDU dans les agglomérations d'au moins 200 000 habitants et dans toutes les capitales régionales ou départementales

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification de 5 à 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il

constitue ainsi un outil cadre pour favoriser le développement harmonieux et maîtrisé du territoire et la formulation et l'adoption d'une politique de mobilité urbaine priorisant le transport public et les modes doux ou écologiques.

Le PDU détermine, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière dont les transports publics, le vélo, la marche à pied, etc.

Par exemple en France, comme dans d'autres pays développés, la réalisation d'un PDU est une obligation légale pour les communes de plus de 100 000 habitants. Le PDU s'intègre dans une logique urbaine globale pour préparer la cohérence du développement territorial à long terme, sur la base de l'articulation entre la planification urbaine et celle des déplacements.

En dehors d'Abidjan et certainement de Yamoussoukro, il est très probable qu'aucune autre agglomération dispose d'un schéma directeur d'urbanisme cohérent et actualisé ni d'un plan de circulation efficient et d'un outil de planification de la mobilité. Or cette lacune ne permet pas d'apporter des solutions appropriées aux problèmes des déplacements. La généralisation du PDU à l'échelle des villes de plus de 200 000 habitants ou des capitales régionales puis départementales pourraient offrir une solution durable dans la perspective d'un développement urbain maîtrisé sur le plan spatial et sur le plan des transports. En effet, le PDU permet la mise en cohérence de la stratégie de déplacement avec les objectifs de planification urbaine et les initiatives en matière de développement économique et de politique d'équipement urbain.

- **Action 11.1.3** : Planifier les investissements en transport public

Des investissements sont à prévoir, dans le cadre du PND 2021-2025, pour l'implémentation et le développement de services de transport public dans toute agglomération d'au moins 200 000 habitants et dans toutes les capitales régionales. L'étude, le financement, l'implémentation et l'exploitation de ces services pourront faire appel, autant que de besoin, au PPP.

- **Action 11.1.4** : Elaborer un Guide des principes d'aménagement local ou communal

Un des objectifs de ce guide qui devrait être préparé par l'AMUGA, est d'accorder la priorité au transport en commun, ainsi qu'aux modes de transports alternatifs tels que la marche ou le vélo. L'intégration du transport public au processus d'aménagement des espaces urbains profite donc à l'ensemble des intervenants concernés, l'Etat, les collectivités, la population, les concessionnaires du service public de transport et les promoteurs immobiliers.

C'est un outil d'information, d'orientation et de sensibilisation destiné aux gestionnaires, chargés de projet et professionnels en aménagement et aux

opérateurs de transport public. Il fait des recommandations en lien avec l'aménagement des arrêts, abribus et stations. Il traite des aspects suivants :

- La structuration spatiale urbaine ou la façon dont la Ville et ses quartiers sont organisés spatialement. Cette organisation de l'espace influence le transport par la répartition des activités telles que l'emploi, l'habitat, les services, les commerces, les loisirs et les espaces verts,
- La localisation, le degré de concentration de la population (secteurs plus ou moins denses) dans l'espace urbain, ainsi que la mixité des usages, le réseau de rues et l'infrastructure jouent aussi un rôle important dans l'efficacité et l'efficience des déplacements,
- L'emplacement des infrastructures et équipements d'exploitation de transport public (sites propres, couloirs réservés, stations, arrêts, parkings, etc.),
- Les normes et structures des voies ou couloirs réservés au transport public, éventuellement au vélo et à la marche à pieds,
- La coordination des modes ou services de transport public (bus, bateaux, minibus, taxis, marche à pieds, etc.).

3.4.2.4 Effet 11.2 : Développer le transport public interurbain et inter-Etats

3.4.2.4.1 Le cadre

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 principalement avec des autobus de grande capacité, et leur activité principale couvre pour l'essentiel les liaisons entre Abidjan et les capitales régionales ou départementales du pays. Pour se déplacer d'une ville à l'autre en sécurité et en toute tranquillité, le transport interurbain par autobus est le choix idéal dans la mesure où, de façon radiale, des lignes d'autocars relient Abidjan à la quasi-totalité des villes capitales régionales ou départementales du pays.

Le transport inter-Etat de personnes est le fait de certaines de ces entreprises qui ont diversifié leurs activités soit à l'intérieur du pays sur des liaisons transversales, soit par la desserte des capitales ou villes sous régionales. Ces liaisons sont assurées au moyen d'autobus de grande capacité, généralement par liaisons hebdomadaire ou bihebdomadaire à partir d'Abidjan ou des capitales régionales ou départementales de la Côte d'Ivoire. Ce transport 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.

Bien qu'ils représentent les principaux moyens de déplacements des populations à travers tout le pays et en particulier des commerçants entre la Côte d'Ivoire et ses voisins de la CEDEAO, les transports interurbains et inter-Etats demeurent encore très peu développés sur le plan de l'exploitation et de la gestion au même titre que les services de taxis et minibus du marché de transport public urbain. Il faut en outre souligner la déficience des infrastructures d'exploitation notamment l'absence de véritables gares interurbaines pour accueillir les voyageurs et organiser les embarquements et débarquements dans des conditions satisfaisantes de confort et de sécurité.

Les grandes entreprises disposent de leurs propres gares privées dotées d'un minimum d'équipements fonctionnels mais la large majorité des opérateurs squattent toujours, depuis plusieurs décennies, des terrains vagues en guise de gares routières. Mais l'accès à ces lieux est impraticable pendant la saison des pluies, leur environnement est insalubre et n'offre pas le moindre confort pour l'accueil et la réception des voyageurs. En outre ces sites ne sont pas éclairés ni sécurisés, ils ne sont pas équipés d'installations sanitaires et les conditions de restauration ne sont pas hygiéniques pour peu qu'on soit un minimum exigeant en la matière. Ces pseudos gares routières où règne lune pagaille généralisée ne semblent convenir qu'aux clients captifs des transports interurbains. Avec de telles conditions d'exploitation, il est pratiquement impossible que ces services induisent un report modal de la voiture au transport public, d'où les flux importants de trafics de voitures empruntant chaque weekend l'autoroute du nord pour l'intérieur du pays, malgré l'emploi d'autocars de grande capacité relativement confortables.

Par ailleurs, la méconnaissance de l'offre et de demande de cette composante importante du transport de personnes pose le problème général de sa gouvernance par les services ou autorités qui en ont la charge, à travers la délivrance d'autorisations de transport spécifiques.

Il s'en suit que tout développement de ce mode de déplacements ne fera pas l'économie d'une organisation plus fonctionnelle ou plus conventionnelle de son exploitation, mais la construction et la mise en service d'une gare routière demeure un préalable.

Des actions concrètes telles que ci-après sont nécessaires pour favoriser le développement de cette composante du sous-secteur.

3.4.2.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 11.2.1 :** Construire une gare interurbaine publique fonctionnelle à Abidjan

Point n'ai besoin ici de préciser les fonctions d'une telle gare ni la contribution qu'elle pourrait apporter à l'organisation et l'amélioration des conditions d'exploitation des services de transport interurbains et inter-Etats. Il suffit tout simplement de penser au contraire de tout qu'il est donné de constater et de tout ce qu'il se passe actuellement et ce depuis plusieurs décennies, sur les espaces servant de gares routières où la vie des opérateurs et des voyageurs au quotidien riment avec désordre, violence, insalubrité, insécurité, vols, pertes de bagages,

etc. La construction et la mise en exploitation d'une telle infrastructure permettrait de venir à bout et d'en finir avec tous ces dysfonctionnements et désagréments majeurs qui plombent le développement de ce mode de déplacements.

La construction de la gare routière interurbaine d'Abidjan, dont la première pierre fut posée en juillet 2013, avait suscité beaucoup d'espoir pour offrir enfin à la capitale économique du pays une infrastructure digne de son rang. Ce projet prévoyait dès sa mise en service d'accueillir aux heures de pointe 500 véhicules de façon simultanée à l'embarquement, au débarquement et en stationnement, ce qui correspondrait à un volume de 9000 voyageurs par heure et environ 23 millions de voyageurs par an. Il comportait tous les équipements nécessaires à l'exploitation d'une gare routière moderne. Mais 7 ans après, ce projet prometteur n'a toujours pas vu le jour et cette absence devient de plus en plus criante pour le transport routier de voyageurs.

- **Action 11.2.2** : Former les exploitants de services de transport public interurbain et inter-Etats aux techniques élémentaires d'exploitation et de gestion

Cette formation inclut notamment une initiation/familiarisation à l'utilisation des NTIC et une formation basique aux techniques élémentaires de comptabilité. (Voir Action 5.1.3, Pilier 2, OS 5).

- **Action 11.2.3** : Moderniser l'exploitation et la gestion des services de TP interurbain et inter-Etats

Cette modernisation qui nécessite la mise en exploitation préalable d'une gare routière interurbaine publique fonctionnelle appelle les actions spécifiques suivantes :

- Organisation séparée des Départs/Embarquements et Arrivées/Débarquements, si possible par région, zone ou principaux corridors de desserte,
- Séparation des aires de stationnement des autobus (parking d'attente) des quais d'embarquement et de débarquement,
- Hall d'attente des voyageurs aménagés avec un minimum de confort et disposant d'installations sanitaires, de détente, d'informations, etc.
- Gestion informatisée des achats/réservations de tickets,
- Enregistrement informatisé des passagers et de leurs bagages avec étiquetages bijectifs passagers/bagages au moins en nombre et nature à défaut du poids avec une description imagée du contenant,
- Affichage des grilles de fréquences des départs/arrivées selon le numéro du véhicule et éventuellement de la grille horaire correspondante,
- Fiche informatisée renseignant les départs/arrivées par Origine/Destination indiquant l'immatriculation du véhicule, le nombre de passagers embarqués au départ, le nom du conducteur. Cette fiche doit être renseignée par jour et un récapitulatif numérique est fait par mois et transmis au service compétent du Ministère des Transports.

3.4.2.5 Effet 11.3 : Aménager des infrastructures dédiées au transport public urbain

3.4.2.5.1 Le cadre

La planification urbaine a oublié ou omis la réservation d'espaces dédiés à la construction et/ou la matérialisation de têtes de station de taxis et de minibus pour pouvoir embarquer et débarquer les passagers dans des conditions idoines 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.

3.4.2.5.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions portent sur :

- **Action 11.3.1** : Construire des têtes de stations de minibus et de taxis

Comme pour les transports interurbains, il n'existe pas à Abidjan d'infrastructures de transport urbain aménagées et fonctionnelles pour l'exploitations des services de minibus et des taxis urbains qui sont amenés à occuper des terrains vagues sommairement remblayés ou pas et généralement exigus. Les seules gares existantes de ce type sont celles de la SOTRA et le niveau de service de la plupart d'entre elles s'est profondément dégradé au point d'offrir aux usagers de la SOTRA des conditions d'accueil très peu confortables.

La construction de têtes de stations de minibus et de têtes de stations de taxis s'avère ainsi nécessaire et pourrait faire appel au PPP.

- **Action 11.3.2** : Aménager d'arrêts de minibus et taxis

L'aménagement ou la matérialisation sur chaussée des arrêts de minibus et de taxis permettrait de sécuriser le débarquement ou l'embarquement de passagers. En l'absence de ces infrastructures, les minibus et les taxis marquent très souvent des arrêts en pleine chaussée, rétrécissant celle-ci sans observer les moindres précautions de sécurité routière en la matière, ce qui provoque souvent des accidents.

- **Action 11.3.3** Aménager des couloirs réservés au transport public

Les couloirs réservés sont un moyen de soustraire les véhicules de transport public des embouteillages et de la compétition avec les autres modes de transports (voitures) qui disposent d'un avantage comparatif à cause surtout de leurs vitesses et de leur gabarit nettement plus petit. Ces infrastructures confèrent en outre un minimum de confort et de sécurité à la circulation des véhicules affectés au transport public (des autobus notamment) pour leur assurer une vitesse commerciale suffisante et des fréquences régulières.

3.4.2.6 Effet 11.4 : Rendre accessibles les transports publics aux populations

3.4.2.6.1 Le cadre

Le transport public est en soi le transport de tous les publics, indépendamment de la situation géographique ou spatiale, économique, économique, sociale, culturelle ou physique de chacun, avec une exigence d'accessibilité et d'égalité pour tous. Mais il subsiste encore, même sur de meilleurs réseaux dans le monde, de nombreuses inégalités dans la planification, la programmation, la fourniture et la tarification des services de transport public.

De même que la ville doit être aménagée pour permettre une égalité d'accès à chaque citoyen et être accessible à tous, le transport public se doit d'être accessible à tous. C'est pourquoi l'un des critères d'efficacité d'un système ou d'un service de transport public est son accessibilité, dès lors que le transport public vise à assurer toutes les mobilités ou la mobilité pour tous en garantissant aux populations l'égalité et l'équité, c'est-à-dire les mêmes chances d'accès au service public de transport.

Les transports publics sont un service de base pour tous, que toutes les politiques urbaines doivent donc tendre à conforter et sur lequel elles doivent se fonder. Pour faciliter la mobilité urbaine, il est donc impératif de disposer de bons systèmes de transport collectif de grande capacité qui soient bien intégrés dans un dispositif multimodal avec des points d'accès pour tous, situés à des distances piétonnes ou cyclables raisonnables des domiciles et lieux de travail.

La priorité est ainsi de rendre les villes plus compactes, plus inclusives et où l'on peut marcher aisément grâce à une meilleure planification et à une approche intégrée de l'aménagement du territoire qui contraint l'usage de la voiture au profit du transport

public et des modes de déplacement actifs tels que la marche et le vélo avec une bonne connectivité intermodale.

L'expérience a prouvé que les transports publics rendent les villes plus inclusives, plus sûres et plus durables. Les transports publics sont efficaces, à moindre coût et sont essentiels en vue de la réduction de la pauvreté, des inégalités urbaines et du renforcement du développement économique parce qu'ils favorisent l'accès aux emplois, aux soins de santé, aux services éducatifs et à d'autres biens en commun. La priorité dans la planification et l'aménagement du réseau de transport public doit tenir compte de l'inclusion des populations défavorisées, pour fournir l'accès aux services de transport à tous les résidents.

L'accessibilité renvoie à cet égard, notamment aux dimensions suivantes :

- Disponibilité géographique (ou spatiale) et temporelle : il s'agit de la couverture géographique ou spatiale du réseau de transport, en termes de nombre ou densité de lignes assurées, d'arrêts situés à proximité des lieux d'habitation ou de travail (on mesure généralement un bon niveau d'accessibilité si un arrêt ou station est accessible à 500 mètres à pieds), des fréquences des lignes desservies, etc.
- Accessibilité temporelle : il s'agit des fréquences des services de transport public (horaires, journalière ou hebdomadaire,
- Accessibilité physique : Facilités offertes sur le réseau aux personnes à mobilité réduite,
- Accessibilité sociale : Il s'agit de faciliter, par un système d'information adapté, l'accès du transport public aux personnes qui ne savent ni lire ni écrire,
- Accessibilité financière ou tarifaire : il s'agit de l'accessibilité aux populations ou ménages socialement ou économiquement défavorisés ou à faible revenu ainsi qu'aux enfants et aux séniors.

Pour rendre le transport public accessible à tous, l'on doit donc agir sur ces différentes dimensions au moyen des actions ci-après.

3.4.2.6.2 Les actions à entreprendre

L'accessibilité au transport public et aux lieux de résidence et de travail au moyen des transports publics peut être améliorée par les actions suivantes :

- **Action 11.4.1** : Densifier la couverture du réseau (après enquêtes sur le réseau)
La densification passe par une bonne couverture des zones d'habititations ou d'emplois par le réseau de transport public avec :
 - L'ouverture de nouvelles lignes,
 - L'aménagement d'arrêts supplémentaires de la ligne,
 - Le prolongement de la ligne,
 - L'augmentation de la fréquence de la ligne,
 - Eventuellement augmentation du nombre de bus sur la ligne.

- **Action 11.4.2 :** Faciliter l'accès aux PMR

L'accès aux PMR passe généralement par une configuration spéciale des portières des autobus pour permettre leur montée à bord notamment avec fauteuils roulants. L'aménagement des arrêts et des stations doit en outre prévoir un dispositif ou rampe d'accès des PMR en fauteuil roulant notamment.

- **Action 11.4.3 :** Mettre en place une signalétique adaptée pour faire face à l'illettrisme

Avec le développement du numérique, une signalétique adaptée pourrait permettre de faire face à l'illettrisme. Une large partie de la population ou des citadins ne savent ni lire ni écrire ou éprouvent des difficultés dans ces deux activités. C'est ainsi que sur le réseau de transport public, les stations pourraient être numérotées et renommées par un mot lié à l'environnement urbain visible (monument spécifique identifié et connu de tous par exemple). Le plan du réseau ou sa représentation dans le subconscient des gens devient ainsi plus concret et plus évident pour ces usagers. Dans le même ordre d'idée, on peut concevoir une signalisation intégralement fondée sur des symboles, monuments ou endroits connus et des représentations pour désigner les connexions, les sorties, les lieux d'information...) pour rendre le système de transport public plus « lisible » et accessible.

Cette même représentation symbolique ou imagée doit être utilisée dans les gares, stations et arrêts ainsi que sur les panneaux ou écrans d'information aux voyageurs ou au public.

- **Action 11.4.4 :** Renforcer l'accessibilité financière ou tarifaire

De manière générale, une politique tarifaire répond à plusieurs objectifs :

- Financer le coût de production du service,
- Générer autant de revenus que possible,
- Rendre compte de la qualité ou de la valeur du service à l'usager,
- Promouvoir les objectifs d'équité, tels que l'aide au déplacement des usagers aux revenus les plus faibles,
- Encourager les voyageurs à substituer le transport en commun à leur véhicule privé, afin de soulager la congestion,
- Economiser l'énergie et réduire la pollution de l'air,
- Créer un moyen de recours à la sous-taxation de l'usage de la voiture.

Afin de faciliter et d'encourager la fréquentation du transport public, ses tarifs ne doivent pas exclure certaines catégories de populations, notamment celles à faible revenu, d'où la notion de transport solidaire qui crée l'équité dans l'accès au service public de transport comme pour tous les autres services publics. Généralement, cela exige l'application de tarifs sociaux ou réduits, avec compensation par l'Autorité organisatrice, si elle existe, sinon par l'Etat, du manque à gagner induit à l'exploitation pour des contraintes de service public, afin d'assurer l'équilibre Recettes/Dépenses nécessaire à la survie des concessionnaires et à la maintenance de la qualité de l'offre de transport public.

Cette mesure comporte souvent la gratuité pour certaines couches socio-professionnelle car d'un point de vue social, la gratuité permet de faciliter la mobilité des personnes les plus en difficultés. Dans un tel schéma, la gratuité serait donc dictée par la satisfaction du droit au transport et une telle gratuité doit être réservée à la tarification sociale. Mais il faut souligner que la gratuité a des effets pervers en plus du fait qu'elle coûte cher et doit être financée à travers la fiscalité (le contribuable) ou par une augmentation de recettes à travers la tarification (les usagers payants). L'un de ces effets est que la gratuité n'entraîne pas un report modal des usagers de la voiture sur le transport en commun (un des objectifs visés) car généralement les trafics nouveaux induits par la gratuité sont d'anciens piétons ou cyclistes.

D'un point de vue économique, la gratuité se résume à un transfert de charges de certains usagers sur d'autres. En effet, l'un des enjeux majeurs, pour les transports publics, réside dans une meilleure gestion/régulation de la demande, notamment sur les lignes surchargées ou aux heures de pointe, par la réduction du nombre de passagers ou son étalement dans le temps avec une meilleure distribution des déplacements pour aplatiser la pointe. Or, à la différence de la gratuité qui supprime le coût marginal du déplacement supplémentaire, maintenir un prix, même minimal, permet de doter l'Autorité Organisatrice d'un levier supplémentaire pour agir sur la régulation de la demande et sa répartition dans le temps. En outre, la gratuité ne favorise pas la prise de conscience du coût de la mobilité. Un des risques de la gratuité d'un réseau est le peu de considération des usagers (ils ne sont plus des clients) pour le réseau de transport, ce qui entraîne généralement la dégradation des services par des actes d'incivisme ou de malveillance. Rendre un transport gratuit ne fait pas disparaître son coût. Le fait que ce dernier ne soit pas assumé par l'usager implique de trouver de nouveaux contributeurs, alors même que la viabilité financière des réseaux dépend en partie des recettes des usagers.

Ces considérations n'empêchent toutefois pas l'adoption de mesures de gratuité en faveur des populations les plus modestes et économiquement vulnérables. Mais pour en limiter l'impact, il serait commode de l'appliquer pendant les périodes creuses (hors pointe) et durant les weekends ou jours fériés comme cela se fait sur certains réseaux en Europe et en Amérique latine. Le fait de porter la gratuité hors de la période de pointe limite la fréquentation des transports publics aux heures de pointe par le report des déplacements non essentiels ou non urgents sur la période creuse, assurant ainsi une meilleure distribution de la demande globale qui n'est pas modifiée, au contraire, cela entraîne une meilleure induction de demande supplémentaire en période hors pointe là où les transports publics ne sont pas surchargés.

La gratuité doit donc être intégrée à une stratégie de mobilité plus vaste (spatiale, temporelle et financière), à condition que des investissements soient consentis pour renforcer l'offre publique de transport en commun.

Le cas actuel de la compensation pour la seule SOTRA, qui pose déjà des difficultés et pour lequel certains usagers des groupes subventionnés ne faisant pas partie des couches sociales défavorisées bénéficient de la gratuité, sera difficile à maintenir et surtout à généraliser dans un contexte de pluralité

d'opérateurs avec la mise en service future des futures lignes de BRT et de Métro à Abidjan. C'est donc l'occasion pour l'AMUGA d'anticiper d'ores et déjà l'étude de cette question de gratuité, dans la problématique générale de la compensation des tarifs sociaux qui seront vraisemblablement appliqués.

3.4.3 Objectif Stratégique 12 : Rendre efficaces et attractifs les transports publics de personnes et accroître leur qualité de service

3.4.3.1 Le postulat

Malgré les multiples atouts qui font de lui l'alternative durable à la voiture pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique dû au dioxyde de carbone et à la congestion endémique qui pollue les villes, le transport public souffre encore de nombreuses lacunes dont il devrait se débarrasser pour être véritablement attractif.

En effet, l'offre publique de mobilité n'est toujours pas performante, efficace, confortable, sécurisée et accessible en tous lieux par tous temps. Pour prendre l'exemple du service public opéré par la SOTRA, l'éloignement parfois des stations ou arrêts, la lenteur des autobus qui sont en outre généralement englués dans la circulation par temps de forte chaleur ou de fortes pluies, le manque de sécurité quelque fois dans les stations ou arrêts, la faible fiabilité, le peu de confort offert par des véhicules constamment surchargés, l'irrégularité et les retards ainsi que le manque d'informations et de communication aux clients sur le réseau, sont autant de reproches que les usagers font couramment aux services de transport de la SOTRA.

Quand on sait que les mêmes griefs au transport public sont faits ailleurs sur d'autres réseaux d'autobus, la question de son attractivité, pour ne pas dire de l'image qu'il renvoie auprès de la population ou des citadins, présente un enjeu capital. En effet, la fréquentation du transport public est indispensable pour au moins justifier les sommes faramineuses puisées dans les ressources publiques qui lui sont consacrées.

Le défi est donc que le système de transport mis en place soit bon pour être attractif car un bon système de transport public constitue un facteur de succès critique en particulier pour les zones urbaines, car il permet aux citoyens d'avoir accès aux emplois et aux services, aux employeurs d'avoir accès à de la main-d'œuvre et aux entreprises de toucher des clients potentiels pour leurs services. Les transports publics de qualité ou attractifs sont propres, présentent un bon rendement énergétique, dégagent peu d'émissions carbone et accroissent le pouvoir d'attraction des centres-villes, tout en contribuant à l'amélioration de la santé des citoyens. En outre, les transports publics attractifs sont un important vecteur d'inclusion sociale grâce à leur accessibilité relativement facile et aux opportunités qu'ils offrent à la ville.

Pour être véritablement utile et fréquentable, le transport public doit présenter une image attractive. Dans ce sens, il doit fournir une offre de mobilité performante, sécurisante et de qualité, indépendamment d'offrir des tarifs socialement et économiquement abordables. Il doit donner une large information constamment aux

usagers et permettre une communication smart avec les clients. Une faible qualité du transport public est un facteur de rejet et donc de désaffection de la part des usagers.

Les attentes des clients en matière de transports publics sont d'abord un accès facile et un sentiment de confort et de sécurité. Ils doivent donc tout d'abord bénéficier d'horaires réguliers et faciles à mémoriser. L'horaire doit être logique aux yeux du client et permettre des correspondances rapides et fiables. Un niveau élevé et constant de la qualité des services (dont l'information et la communication clientèle) représente ensuite une attente forte de la clientèle. Ceux-ci veulent être clairement informés des raisons des perturbations éventuelles ou retards et se faire conseiller quant aux alternatives. Ensuite le système tarifaire et les conditions de transport doivent être transparents, compréhensibles et uniformisés dans la mesure du possible. Les clients souhaitent utiliser les technologies les plus récentes et acheter leur billet sans contrainte spatio-temporelle. Le tarif est moins sujet à discussion si la prestation est satisfaisante. Par ailleurs, il faut développer les infrastructures de manière que tous les groupes de la population, y compris les PMR, puissent y accéder. Les arrêts doivent donc être équipés d'une signalisation claire, compréhensible, attrayant l'attention et actualisée. Les clients ne doivent à aucun endroit perdre l'orientation quand ils quittent un arrêt ou qu'ils s'y rendent. Dans les transports publics, les passagers doivent être et se sentir en sécurité. Les arrêts et leur environnement, de même que les véhicules, doivent être propres et agréablement conçus de sorte que l'on s'y sente à l'aise.

Au-delà des performances techniques qui lui confèrent l'efficacité et l'efficience qui font sa force, le transport public doit réunir notamment les déterminants suivants de la qualité de service qui participent à son pouvoir d'attraction. En effet, la qualité de service est pour l'exploitant une alternative à l'augmentation quantitative de l'offre de transport. La qualité peut en outre être le moteur du transfert modal de la voiture au transport public, ce qui se traduit par un gain de nouveaux clients. Ces déterminants sont les suivants :

- Facilités d'accès : disponibilité spatiale et temporelle,
- Rapidité, fiabilité et ponctualité grâce à une VC élevée et des fréquences régulières et suffisantes,
- Confort des usagers à bord des véhicules, aux quais ou stations d'embarquement/débarquement ainsi qu'aux arrêts,
- Sécurité et respect de l'environnement,
- Bonne information des usagers,
- Bonne lisibilité et orientation des usagers sur le réseau,
- Tarification simple et intégrée,
- Nombre réduit de connexions ou ruptures de charges,
- Liaisons aussi directes que possible, tout au moins correspondances fiables et aisées,
- Bonne image générale auprès du public.

3.4.3.2 Effets attendus et conditionnalités

3.4.3.2.1 Les effets attendus

Au-delà des performances techniques qui lui confèrent l'efficacité et l'efficience qui font sa force, le transport public doit réunir notamment les qualités suivantes qui participent à son pouvoir qualitatif d'attraction et constituent donc les principaux effets attendus :

- Facilités d'accès : disponibilité spatiale et temporelle,
- Rapidité, fiabilité et ponctualité grâce à une VC élevée et des fréquences régulières et suffisantes,
- Confort des usagers à bord des véhicules, aux quais ou stations d'embarquement et de débarquement ainsi qu'aux arrêts,
- Sécurité et respect de l'environnement,
- Bonne information des usagers,
- Bonne lisibilité et orientation des usagers sur le réseau,
- Tarification simple et intégrée,
- Nombre réduit de connexions ou ruptures de charges,
- Liaisons aussi directes que possible et/ou correspondances fiables et aisées,
- Bonne image générale auprès du public.

3.4.3.2.2 Les conditionnalités

Les principales conditionnalités suivantes sont à remplir pour produire les effets attendus :

- Assurer l'efficacité opérationnelle du système de Transport Public : L'efficacité de fonctionnement peut être garantie grâce à l'adéquation offre/demande en termes de VC, de fréquences et de régularité, de ponctualité (indication de grille horaires de fréquences), de sécurité et de coordination entre les différentes composantes ou services,
- Instauration de normes techniques, opérationnelles, environnementales et sécuritaires d'exploitation du réseau pour assurer et garantir une bonne qualité du niveau de service offert,
- Renforcement de l'image du transport public : il faut inverser la tendance qui confère au transport public une image négative sinon socialement dégradante,
- Favoriser une concurrence réglementée au sein du marché : une concurrence réglementée sera le gage d'un assainissement salutaire du marché ce qui favorise des tarifs compétitifs plus rémunérateurs et une meilleure qualité de l'offre.

3.4.3.3 Effet 12.1 : Assurer l'efficacité de fonctionnement (coordination, régulation, contrôle, communication, information, visibilité, etc.)

3.4.3.3.1 Le cadre

De l'avis presque général, le système de transport public actuel d'Abidjan est inefficace du fait notamment de la faible VC des autobus, des fréquences faibles et irrégulières, des retards presque généralisés sur toutes les lignes et du manque de coordination avec les autres services en particulier ceux de transport lagunaire exploités par STL et CITRANS.

Les TP présentent des lacunes dans le domaine de certains trafics ou besoins de déplacement autres que domicile-travail ou Ecole. L'offre de transports publics est peu étoffée, tant spatialement que temporellement, lorsque ces derniers ne coïncident pas avec les destinations classiques généralement de type pendulaire.

En fait, le système de Transport Public actuel, bâti autour de la SOTRA avec un réseau de surface où cohabitent plusieurs modes de transport, des services lagunaires de bateaux totalement déconnectés et des services de minibus et de taxis collectifs de faibles capacités, ne répond plus depuis longtemps aux besoins de mobilité d'une agglomération de la taille d'Abidjan sur le plan de sa population et de son étendue.

De plus en plus, les passagers accordent de l'importance à la fiabilité, la ponctualité, aux correspondances assurées, aux places assises en nombre suffisant (ou des autobus non surchargés), et aux bonnes prestations de service. Ce sont là certaines des qualités qu'offrira dans un avenir proche, le nouveau système en projet pour Abidjan, avec en particulier la mise en service de lignes de BRT. Mais en attendant, il est bon de mettre en œuvre les actions ci-après pour assurer un minimum d'efficacité à l'existant.

3.4.3.3.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes sont entreprises :

- **Action 12.1.1 :** Accroître la VC, les fréquences, la régularité et la ponctualité des autobus

Cette action est réalisée grâce à l'aménagement de couloirs réservés, à l'élaboration d'un tableau de marche efficient pour le lancement des autobus et éventuellement à l'augmentation quantitative de l'offre ; elle se fait sous la contrainte de l'adéquation Offre/Demande.

- **Action 12.1.2 :** Coordonner les services de la SOTRA notamment avec ceux des bateaux bus en attendant le BRT et le Métro

Il s'agit dans un premier temps, principalement de la synchronisation des fréquences arrivées/départ de lignes d'autobus avec celles des bateaux lagunaires. Cette action est capitale pour assurer une bonne efficacité du système actuel de transport public.

- **Action 12.1.3 :** Assurer un minimum de confort et de sécurité aux usagers

Les arrêts et leur environnement, de même que les véhicules, doivent être propres et agréablement conçus de sorte que l'on s'y sente à l'aise. Le confort concerne aussi bien l'aspect et la propreté, à l'intérieur (confort à bord) et à l'extérieur des véhicules, ainsi que leur qualité technique. Il concerne également la propreté des installations ainsi que les commodités qui sont offertes aux usagers, aussi bien dans les gares, les stations ou abribus qu'aux différents arrêts. Il s'agit enfin des conditions d'embarquement/ débarquement à quai. Les arrêts doivent donc être sécurisés et équipés d'une signalisation claire, compréhensible, attirant l'attention

et actualisée. Dans les transports publics, les passagers doivent être et se sentir en sûreté et en sécurité.

- **Action 12.1.4 : Information des usagers**

Confectionner et distribuer gratuitement aux usagers, des guides présentant une carte du réseau avec spécification des lignes et des arrêts, les points de rupture de charge ou de connexion éventuelle avec d'autres réseaux ou services, les fréquences desservies, la grille horaire, la grille tarifaire. Il faudrait en outre mettre à la disposition des usagers un numéro vert pour toute réclamation ou signalement d'incidents, etc. Les usagers doivent être régulièrement informés au moyen de ces guides, de dépliants, d'affiches et d'annonces spécifiques sur tableaux ou panneaux lumineux, à bord des véhicules, dans les stations et aux arrêts. Les clients ne doivent à aucun endroit perdre l'orientation quand ils quittent un arrêt ou qu'ils s'y rendent.

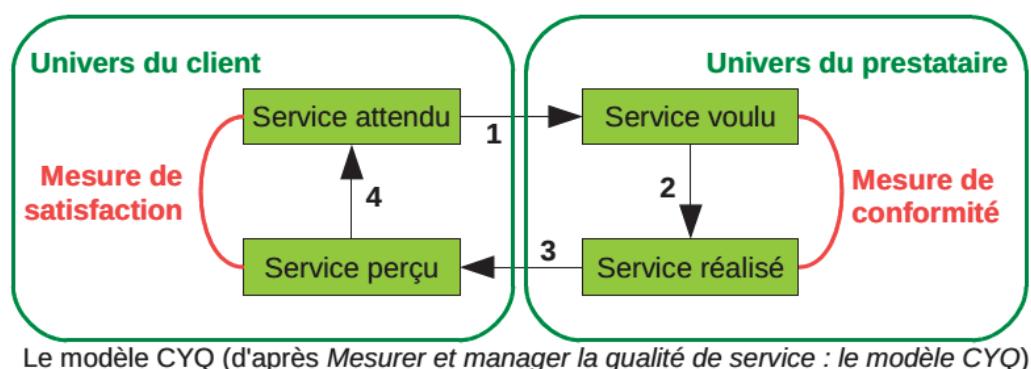
3.4.3.4 Effet 12.2 : Instaurer des normes de qualité du service de Transport Public

3.4.3.4.1 Le cadre

La qualité de service d'un réseau ou d'un service de transport public est la garantie de sa viabilité à long terme. Elle a un impact social, financier et environnemental. C'est pourquoi les meilleurs réseaux fonctionnent ou sont opérés généralement sous la contrainte d'une démarche qualité.

Dans le cas du transport urbain, la qualité du service se mesure par plusieurs critères : fréquence, ponctualité, desserte, capacité, propreté, respect de l'environnement, etc. En général, les contrats de délégation du service public de transport incluent, en plus du partage des risques, des dispositifs visant à inciter l'opérateur à fournir un service de qualité.

La qualité de service peut être représentée par le schéma ci-dessous emprunté au modèle CYQ.



Le service réalisé est le service offert aux clients et mesuré avec des critères objectifs. C'est le service qui, après contrôle et comparaison avec la situation de référence souhaitée, est réellement atteint par l'exploitant. Le service perçu par les usagers est très subjectif, il dépend de facteurs, tels que les expériences passées que l'usager a pu avoir sur le réseau, ou encore des informations sur le sujet, que peut par exemple lui fournir l'exploitant. Le service attendu est le service que les usagers des transports en commun attendent explicitement ou implicitement lorsqu'ils voyagent. Le service voulu correspond à la qualité que l'Autorité Organisatrice souhaite offrir à ses usagers.

Dans ce contexte, la qualité de service du transport public est un engagement de service à saisir. La mesure des écarts par rapport aux services effectivement rendus fait partie des missions de l'Autorité Organisatrice, consignée par ailleurs dans le cahier des charges de l'exploitation du service public.

Dans l'exercice de contractualisation, la qualité de service concerne la déclinaison en critères d'objectifs de service (service voulu). Ces objectifs mesurables doivent être assurés par le prestataire, ce qui aboutit au service réalisé. Le service voulu est défini par l'Autorité Organisatrice par rapport aux besoins de l'usager (service attendu), qui est l'objectif visé in fine. La définition de la qualité de service implique donc les usagers à la fois dans son élaboration et dans l'évaluation des services effectivement offerts à travers des audits et/ou enquêtes de satisfaction auprès de la clientèle. La contractualisation de la qualité de service contenue dans le cahier des charges consiste donc en la définition :

- Du niveau de service voulu en lien avec les besoins des usagers,
- Des indicateurs de contrôle inhérents, permettant la mesure de conformité (adéquation entre service voulu et service réalisé). Ces indicateurs doivent inclure la prise en compte de mesures de satisfaction qui permettent de définir le service voulu et d'évaluer le service réalisé. Par exemple, pour définir un état général de propreté des véhicules sur un réseau ou un service de lignes, l'Autorité Organisatrice demandera comme situation de référence, ou service voulu : « 95 % des sièges ne sont pas tachés et ne présentent pas de déchirures ».

L'Autorité Organisatrice a donc le devoir envers ses usagers de garantir, quel que soit le mode de gestion du réseau de transport public, une qualité de service satisfaisante. Il revient à l'Autorité Organisatrice de définir un cahier des charges qui spécifie les caractéristiques qualitatives des prestations. Ce cahier des charges se doit alors d'être respecté et pris en compte par les exploitants, nonobstant des pénalités en cas de non-respect. Le suivi de la bonne exécution du service est alors assuré par l'Autorité Organisatrice au moyen d'audits de qualité qu'elle fait réaliser régulièrement.

L'Organisation internationale pour la normalisation (Afnor) définit les normes comme « des accords documentés contenant des spécifications techniques ou d'autres critères précis à utiliser constamment comme des règles, des lignes d'orientation ou des définitions de caractéristiques, afin de s'assurer que le matériel, les produits, les méthodes et les services sont adaptés à leur objectif ». Les normes permettent donc de définir le service attendu à partir d'une série de critères.

Plusieurs normes concernent la qualité de service fournie mais c'est plutôt la norme NF EN 13816 qui concerne la qualité d'un service dans les transports publics. La norme NF EN 13816 définit huit catégories de critères de qualité qui sont l'offre de service,

l'accessibilité, l'information/communication, la durée du service, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental.

Ces critères sont ensuite déclinés selon des sous-niveaux, plus détaillés. Les aspects couverts selon cette déclinaison par ce label sont notamment, la régularité/ponctualité, l'information au voyageur, l'attention portée au client, l'accessibilité et la disponibilité des équipements, le confort lors du transport et le respect de l'environnement (qualité de l'air notamment).

L'Afnor définit alors la qualité du service de transport en commun en établissant une situation de référence correspondant à chacun de ces sous-thèmes. Le service doit y être conforme en offrant à ses usagers un niveau de qualité équivalent ou supérieur.

La certification des réseaux de transports publics urbains, en tout ou partie, peut être intégrée à la contractualisation des services. Les certifications NF Service (recueil d'engagements de services), AFAQ (systèmes de management), ISO 9001 (efficacité d'une organisation), ISO 14001 (prise en compte de l'environnement), etc. permettent notamment au prestataire d'afficher son respect des différentes normes.

Un meilleur service pour le client est un gain dans sa qualité de vie. Si, en premier lieu, les usagers veulent un service fiable et ponctuel, ils souhaitent également que les autres aspects de la qualité soient pris en compte et améliorés. L'enjeu pour les usagers est également économique. En effet, en payant pour un service donné, les usagers attendent un certain niveau de qualité. Un service de qualité permet d'augmenter l'acceptabilité du coût du service.

Les enjeux sont aussi économiques pour le prestataire. En effet, offrir un service de qualité à ses clients permet de les fidéliser, voire d'en attirer de nouveaux. Améliorer la qualité de service offerte sur un réseau permet également au prestataire d'améliorer l'image de l'exploitant ou de l'entreprise et d'en augmenter la notoriété ou l'image. La qualité est un critère décisionnel pour le renouvellement éventuel de la concession ou du contrat de l'exploitant même si les closes le prévoient explicitement.

La qualité présente aussi et surtout un enjeu d'attractivité des réseaux ou des services de transport public car améliorer le niveau de service d'un réseau, c'est améliorer aussi son image. De ce fait, cela permet à l'Autorité Organisatrice de donner de la visibilité à ses actions, dans le cadre d'une démarche qualité à laquelle est assujettie l'exploitant ou le délégataire du service public de transport.

La qualité présente enfin un enjeu environnemental. Un service qui pollue l'environnement ou un réseau constamment encombré n'est pas de qualité et est peu fréquentable.

Enfin, pour que l'objectif de qualité soit atteint et se traduise par une amélioration concrète sur le réseau, il faut mettre en place une démarche efficace fondée sur des contrôles et une implication intéressée de l'exploitant afin de rapprocher la qualité réalisée de la qualité voulue. Cependant, l'Autorité Organisatrice veillera à ce que les objectifs normatifs, fixés par la qualité voulue et inspirés des attentes des usagers, ne soient pas irréalisables ou coûteux pour l'équilibre de l'exploitation et la viabilité à long terme des services. L'ensemble de ces critères normatifs sont évidemment consignés dans le cahier des charges ou le règlement d'exploitation s'il y a lieu.

3.4.3.4.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes sont mises en œuvre :

- **Action 12.2.1** : Définir le niveau de service sur le plan du confort technique des véhicules

Il s'agit des caractéristiques techniques : nombre de places, l'état des sièges, les équipements intérieurs, l'aspect extérieur, etc. Ces principales caractéristiques définissent la configuration technique du type de véhicule retenu.

- **Action 12.2.2** : Définir les critères opérationnels d'exploitation

Ces critères sont les suivants : VC, fréquences et horaires, nombre de lignes, couverture du réseau, etc. Ces critères ou normes mesurent in fine le niveau de l'offre et les modalités d'accès, etc. Il s'agit ici des critères de performance opérationnelle pour l'efficacité, la disponibilité et l'accessibilité du service.

- **Action 12.2.3** : Définir les critères pour la ponctualité/régularité des services

Ces critères permettent d'établir un seuil de tolérance pour les éventuels retards par rapport aux horaires contractuels. Ce même type de critère doit être déterminé pour les cadences ou fréquences de lancement des services de lignes.

- **Action 12.2.4** : Définir les critères de mesure de la satisfaction des clients et de l'attention qui leur est portée

Ils concernent notamment l'information, la communication, l'assistance aux usagers que ce soit pour des questions de renseignements, d'orientation ou de réclamations : Ces critère pourraient être déterminés sur la base du nombre de réclamations par mois ou par trimestre, de l'évaluation de la perception ou de l'image que les usagers ont du service public qui leur est offert. Une grille d'évaluation ou de mesure de la satisfaction clientèle pourrait être mise en ligne pour être renseignée à des fréquences régulières et leurs résultats publiés. Un centre d'appel ou numéro vert pourrait être en outre créé pour répondre à ce besoin. L'idée est d'établir autant que possible une communication smart avec la clientèle.

- **Action 12.2.5** : Définir des critères de mesure de la sécurité sur le réseau

Ces critères sont particulièrement importants pour la sécurité de la clientèle quand on sait que la sécurité dans les transports publics est l'un des principaux facteurs de choix dans le report modal. Ces critères permettent de définir des seuils d'accidents selon le type de services et de réseau (par exemple moins de 3 accidents pour 500.000 véhicules x km ou moins de 2 agressions par mois sur le réseau).

- **Action 12.2.6** : Installer un dispositif de géolocalisation à bord des véhicules

Il s'agit de définir des critères de mesure de la sécurité sur le réseau.

- **Action 12.2.7** : Définir des critères de mesure ou d'appréciation de l'impact environnemental

Ces critères pourraient être fixés par les seuils admissibles de rejet de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. L'interdiction de l'usage abusif et intempestif des avertisseurs sonores pourrait être interdit au centre-ville.

3.4.3.5 Effet 12.3 : Renforcer l'image du transport public

3.4.3.5.1 Le cadre

L'image actuelle du transport public à Abidjan n'est pas du tout bonne et cela dure depuis des décennies. Dans ces circonstances, l'hypothèse sinon l'acception générale selon laquelle le transport public est le transport des classes sociales défavorisées tend à se vérifier d'autant que rares sont les cadres qui se déplacent encore en autobus. De l'avis général, pour ceux d'entre eux qui ne possèdent pas de voitures en propre, le taxi compteur, le woro-woro ou même le gbaka reste la meilleure alternative, ce qui en dit long sur le pouvoir d'attraction de l'autobus à Abidjan qui semble être le moyen des transports des groupes dits subventionnés. C'est pourquoi 85% de ceux qui se déplacent en autobus sinon plus, selon les lignes desservies, constituent encore et depuis longtemps, la principale clientèle de la SOTRA. On pourrait à cet égard affirmer que l'essentiel de la clientèle de la SOTRA est constitué par des usagers captifs. Le développement sinon la multiplication de services spéciaux créés par de gros employeurs de l'administration comme du secteur privé et certaines grandes écoles de la place sont par ailleurs la traduction de cette mauvaise qualité du transport public à Abidjan.

Cette tendance est essentiellement due à la mauvaise image que donne le transport public à cause surtout de la mauvaise ou faible qualité des services offerte. Elle pourrait être inversée à condition de mettre en œuvre certaines actions dont celles visées ci-après qui afin d'améliorer la qualité des services de transport public. Ainsi, les transports publics deviendront plus pratiques, confortables, accessibles et compréhensibles pour tous. Le nombre de passagers qui utilisent les transports en commun devrait augmenter, les personnes handicapées devraient se sentir moins exclues de la société et la dépendance des citoyens envers leur voiture devrait diminuer, d'où des avantages environnementaux importants.

3.4.3.5.2 Les actions à entreprendre

Il s'agit de promouvoir et maintenir l'image fondamentalement positive des transports publics en Côte d'Ivoire. Outre les améliorations permanentes de l'offre, il faut aussi renforcer la conscience de la valeur des transports publics dans l'opinion publique.

Afin donc de renforcer l'image du transport public, il est primordial de garantir une grande qualité de service qui puisse rendre ses services plus attrayants et augmenter sa part modale tout en réduisant l'utilisation de la voiture. Les actions suivantes constituent les principaux moteurs pour parvenir à une amélioration significative de la qualité de service et donc de la promotion de l'image des transports publics.

- **Action 12.3.1** : Etendre et simplifier le réseau de transport en commun, par exemple :

- Réaménager le réseau pour le rendre plus lisible,
- Améliorer la fréquence et les heures d'ouverture.

- **Action 12.3.2** : Moderniser l'infrastructure ou le réseau

Il s'agit de réaménager et équiper notamment les nœuds de correspondance intermodaux et de rendre plus confortable la totalité du voyage par exemple :

- Installer des salles d'attente de qualité (sièges, abris, services de commodité),
- Construire des parkings-relais,
- Faciliter l'accès aux stations (par exemple allées piédestres et cyclables, panneaux, mise en valeur de l'espace environnant),
- Moderniser le matériel roulant pour son adaptation aux exigences des clients potentiels en améliorant l'accessibilité,
- Renforcer la formation des conducteurs pour une conduite efficace et sans heurt.

- **Action 12.3.3** : Améliorer l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment celles ayant des besoins particuliers, par exemple :

- Mettre en œuvre différents outils d'information adaptés aux personnes handicapées (par exemple systèmes d'aide visuelle, annonces vocales),
- Assurer l'accessibilité physique des salles d'attente et des véhicules (par exemple pour les landaus, les poussettes, les fauteuils roulants, les déambulateurs).

- **Action 12.3.4** : Améliorer la sécurité et la sûreté aux stations, aux arrêts et à bord des véhicules pour les passagers et les conducteurs, ainsi que pour l'équipement infrastructurel, par exemple :

- Mettre en œuvre une stratégie de sécurité, par exemple en installant des caméras aux arrêts et à bord des véhicules ainsi qu'un dispositif de géolocalisation,
 - Créer des conditions plus sûres dans les stations et leurs environnements (par exemple un meilleur éclairage),
 - Formation à la sécurité et à la sûreté et sensibilisation des conducteurs et passagers.
- **Action 12.3.5** : Elaborer une étude de marché qui définit les exigences et les besoins spécifiques des groupes cibles y compris la tarification adaptée
- **Action 12.3.6** : Introduire des véhicules modernes ou des véhicules qui fonctionnent au gaz naturel
- L'introduction de véhicules plus confortables améliore l'image du service offert.
- **Action 12.3.6** : Introduire des outils modernes d'exploitation (SAE) et une billettique moderne utilisant des outils numériques
- **Action 12.3.7** : Organiser des journées ou semaines promotionnelles
- Dans ce cadre, des tickets gratuits pourraient être distribués parmi les citoyens pendant ces moments ou des réductions accordées afin d'encourager de nouvelles catégories d'usagers.
- **Action 12.3.8** : Instaurer une journée nationale des transports publics célébrée chaque année, pendant laquelle l'utilisation de la voiture est interdite et les transports publics sont gratuits

3.4.3.6 Effet 12.4 : Favoriser une concurrence organisée au sein du marché des Transports Publics

3.4.3.6.1 Le cadre

La mobilité et le développement du transport public, notamment dans les grandes agglomérations, présentent des enjeux importants. Dès lors, l'implication des Autorités publiques (généralement à travers les AOMU) dans le transport urbain est essentielle pour garantir la fourniture d'un service de qualité à des tarifs abordables. La gestion d'un réseau de transport urbain de qualité représente une importante mission de service public pour la collectivité, qui justifie l'octroi de fonds publics aux compagnies de transport.

En effet, la plupart des réseaux de transport urbain ne sont pas commercialement viables. La collectivité doit donc prendre en charge, en tout ou en partie, les coûts liés aux

investissements en infrastructure et matériel roulant. Les opérateurs reçoivent également des aides ou contreparties financières pour compenser leurs pertes d'exploitation dues à l'imposition de tarifs sociaux non ou peu rémunérateurs et à des contraintes de missions de service public qui imposent la desserte de zones à faible trafic et/ou éloignées, non ou peu rentables.

Le rôle des AOMU ne se limite pas au paiement de contributions, elles sont également responsables de la régulation et de l'organisation du marché ou du secteur. Ainsi, la gestion d'un réseau de transport public requiert trois niveaux de responsabilité : stratégique, tactique et opérationnelle. La responsabilité stratégique concerne le choix d'une politique de transport à savoir les objectifs à atteindre en termes de parts de marché et de profitabilité, la sélection et la régulation des services des opérateurs, la définition des missions de service public et les moyens alloués pour le financement. La responsabilité tactique consiste à déterminer les caractéristiques du service nécessaires en vue d'atteindre les objectifs stratégiques : choix des fréquences, du système d'horaire, des tarifs et de la flotte de véhicules. Enfin, la responsabilité opérationnelle concerne la production et la vente de services de transport. Les AOMU ont la charge du niveau stratégique ; le niveau tactique est conservé par l'AOMU ou délégué à un opérateur. Les responsabilités opérationnelles sont, quant à elles, confiées à un opérateur public, à un opérateur privé, à plusieurs opérateurs privés ou, enfin, à plusieurs opérateurs privés et publics.

En principe si le marché est ouvert à la libre concurrence équitable, pour ne pas dire parfaite, et est transparent, les prix constituent les signaux essentiels qui rendent possible la prise de décisions rationnelles. En effet, ces signaux permettent la réalisation des ajustements nécessaires dans l'allocation des ressources, du moins lorsqu'il n'existe pas de distorsions ou de défaillance dans les mécanismes de marché. Mais il subsiste des imperfections au sein du marché de transport où les transactions ne permettent pas de prendre en compte dans les coûts, l'existence d'externalités (pollution atmosphérique et sonore, accidents et congestions de la circulation, etc.). Il y a également le fait que généralement, le marché de transport ne livre pas d'informations suffisantes (sur les coûts par exemple ou sur la disponibilité spatiale et temporelle de la demande) ou que certains acteurs n'ont pas les capacités professionnelles d'analyser, de comprendre et d'apprécier ce qu'il s'y passe, pour que les transactions ou les comportements des acteurs reflètent des décisions rationnelles. Il y a aussi des situations où le principe même de concurrence est défaillant, soit parce que la concurrence est par nature inefficace, soit qu'elle est jugée impraticable parce que conduisant à une instabilité du marché et à des ajustements socialement coûteux.

L'introduction de mécanismes externes d'ajustement du marché par la régulation, l'administration ou la réglementation a, à cet égard, pour objectif de corriger les distorsions du marché afin de réduire les coûts opérationnels (exploitation) et/ou d'accroître la qualité du service. En ce qui concerne le transport public urbain, la concurrence ne supprime pas la nécessité de réguler le marché, bien au contraire, car une absence de régulation conduit généralement à la pagaille comme celle que les gbaka et les woro-woro servent quotidiennement depuis plusieurs décennies aux populations abidjanaises.

La réglementation ou la régulation est donc un garde-fou nécessaire pour préserver le jeu de la concurrence et limiter ses dérives, par exemple pour protéger les

consommateurs contre les pratiques abusives, pour garantir un niveau acceptable de qualité de service, pour mettre en place et maintenir des normes de sécurité et pour limiter la pollution de l'environnement.

Mais attention, elle a aussi des effets pervers si elle vise à mettre en place des mesures protectionnistes ou si elle n'est pas faite dans une logique d'optimisation de l'offre de transport mais dans un but de répartition ou de partage de la demande de transport entre une multitude d'opérateurs inefficaces individuellement et collectivement.

Comme il est ressorti de l'étude diagnostique, l'absence d'organisation du marché du transport urbain à Abidjan, qui se traduit par une absence totale de contrôle de la réglementation qui n'est par ailleurs pas appliquée, est à la base du grand désordre qui y règne, par l'envahissement des woro-woro et des gbaka, et qui plombe le niveau général de la qualité des services offerts aux usagers des transports publics. En effet, les pouvoirs publics pallient cette déficience dans les transports publics, en laissant émerger et se développer une concurrence informelle plus nuisible que bénéfique.

Des actions vigoureuses, dont celles ci-après, sont donc à mettre en œuvre dans la stratégie pour assainir durablement le marché dans cadre d'une concurrence bénéfique aux acteurs et aux populations.

3.4.3.6.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions ci-après devraient permettre de réunir les conditions pour organiser une concurrence saine et équitable au sein du marché en lien avec les actions prévues à l'Effet 1.5 (Pilier 1, OS 1).

- **Action 12.4.1 :** Favoriser la transparence dans l'attribution des AT : rendre publics et accessibles, les modalités et les critères de délivrances des AT et d'accès aux différents segments de marché de transport
- **Action 12.4.2 :** Favoriser l'équité dans l'application des critères d'accès au marché : Appliquer les critères de façon égalitaire, sans favoritisme aucun
- **Action 12.4.3 :** Mettre en place un système de recours pour un examen indépendant de tout cas de refus d'attribuer une AT jugé litigieux
- **Action 12.4.4 :** Mettre en place un système de contrôle efficace avec des sanctions dissuasives telles que :
 - Pour le conducteur : la suspension ou le retrait du PC pour une durée conforme aux stipulations de la réglementation en vigueur,
 - Pour le véhicule : la suspension ou le retrait de l'AT avec éventuellement une mise en fourrière du véhicule,

- Pour le transporteur : la suspension voire la radiation de son inscription au registre des transporteurs.

En tout état de cause, l'objectif visé par la régulation ne pourra être atteint que si un contrôle rigoureux est effectué *in situ* afin qu'on ne retrouve exclusivement sur le marché ou le segment de marché que :

- Les services autorisés,
- Les opérateurs ou exploitants autorisés,
- Les véhicules autorisés.

3.4.4 Objectif Stratégique 13 : Mettre en place un système de financement durable des Transports Publics de personnes

3.4.4.1 Le postulat

Les réseaux de distribution de l'énergie, de l'eau, les réseaux de télécommunication, etc., trouvent généralement leurs équilibres financiers de production et d'exploitation grâce aux paiements effectués par les utilisateurs directs ou consommateurs.

Les transports publics font exception à cette règle. En effet, si les contributions des passagers permettent généralement de couvrir les charges directes d'exploitation et d'entretien courant, elles assurent rarement la couverture des charges de maintenance lourde du patrimoine et encore moins de renouvellement des matériels, équipements et infrastructures d'exploitation.

La question se pose donc du mécanisme ou du modèle de financement à mettre en place pour couvrir la différence entre un prix de revient au voyage, fondé sur une offre garantissant sécurité et qualité, qui est le coût de production, et le prix payé par le voyageur, qui est le prix public, généralement administré et imposé par la Puissance publique, dans un souci d'accessibilité du plus grand nombre au transport public.

Le financement des Transports Publics urbains fait donc appel, dans la majorité des cas, à des PPP, les financements privés provenant en premier lieu de la contribution des passagers et plus exceptionnellement de ressources collectées auprès de bénéficiaires indirects du système de transports publics, tels les employeurs, comme c'est le cas en France par exemple avec le Versement Transport instauré en île de France depuis 1971.

Pour répondre au besoin de mobilité de la population urbaine et à l'extension des zones desservies, l'offre de transport urbain s'est considérablement accrue par devers le monde au cours des dernières décennies. Les réseaux sont devenus de plus en plus fréquentés et les charges d'exploitation ont continué d'augmenter. Comme les tarifs sont restés presque constants ou ont faiblement augmenté par rapport aux coûts, le déficit des sociétés d'exploitation s'est davantage creusé, précarisant de fait leur survie. La SOTRA à Abidjan n'a pas échappé à cette situation.

Dans un contexte de transition énergétique, le modèle de financement classique qui suggère une couverture des coûts par les seuls revenus d'exploitation, avec compensation par l'Etat, sur les ressources publiques, du déficit ou du manque à gagner selon la terminologie employée, a atteint ses limites.

En Côte d'Ivoire, le système d'intervention de l'Etat dans les Transports Publics urbains est supposé compenser le manque à gagner de la SOTRA qui résulterait d'une insuffisance du niveau tarifaire ou d'une réduction ou gratuité tarifaire offerte à certains groupes sociaux dont le transport est subventionné partiellement ou totalement par l'Etat.

Mais du fait de ses contraintes budgétaires, l'Etat a forfaitisé (plafonné) sa contribution et les délais de paiement sont souvent difficiles à respecter quand bien même cela est toujours payé, ce qui a pour effet d'accroître les problèmes de trésorerie et donc d'exploitation de l'entreprise, créant parfois un manque à gagner dans la durée. Cette situation critique impacte négativement la qualité et la fréquence d'entretien et de la maintenance du matériel roulant et donc le niveau du service offert.

Dans un environnement marqué par une demande sociale forte et l'insuffisance des ressources budgétaires, ce modèle ne peut donc prospérer dans la durée et ne peut être dupliqué ou généralisé dans un cadre de développement stratégique en particulier du système moderne qui verra bientôt le jour à Abidjan avec d'abord le BRT puis le Métro ensuite.

En outre, compte tenu de la croissance urbaine et démographique de plusieurs agglomérations de l'intérieur du pays (telles que Bouaké, Yamoussoukro, Daloa, Korhogo, Man, San Pedro, etc.), qui pourraient rapidement bénéficier de l'implémentation de services de Transport Public structuré, cette politique de subvention du transport accordée à certains groupes sociaux montrera très vite ses limites et surtout ses incohérences. En fait, les mêmes groupes sociaux qui sont subventionnés à Abidjan existent également dans ces agglomérations avec des difficultés de déplacement parfois accrues, mais eux ne bénéficient pas de cette politique. Ils supportent l'intégralité de leurs coûts de déplacement. Le système actuel de prise en charge, qui pèse de plus en plus sur les finances publiques, apparaît à cet égard discriminant sur le plan national même s'il n'existe pas encore de transport public structuré en dehors d'Abidjan.

Plus généralement, la question du financement renvoie à la politique fiscale et à la politique tarifaire et, de ce point de vue, il est primordial de veiller à la crédibilité ou à l'efficience du modèle financier à adopter pour le financement du système de transport public. En effet, dans un contexte d'insolvabilité de la majorité de la demande constituée de populations à faible revenu, la question de la tarification revêt un enjeu social majeur pour conférer au Transport Public, sa vocation d'un service accessible à tous et inclusif. Les services ne pouvant survivre à une sous-tarification et le budget de l'Etat ne pouvant supporter seul le manque à gagner, il faudra mettre en place un mécanisme de financement global pérenne, faisant appel à une contribution des bénéficiaires indirects des services de transport public et/ou à des ressources complémentaires. Ces ressources complémentaires peuvent provenir par exemple de plus-values foncières générées par les services de transport public, de péages routiers, des taxes de stationnement public, et de la réforme de la fiscalité sur les carburants ou plus généralement de la fiscalité sur les transports.

Par ailleurs, le modèle financier doit tenir compte d'une mobilisation suffisante de ressources internes, y compris la participation aux différents marchés de construction et de prestations de services, de PME ou entrepreneurs locaux, pour que le système produise ou induise le maximum de valeur ajoutée locale et évite le recours à des emprunts extérieurs générateurs d'un endettement en devises étrangères, ce qui fragiliserait le modèle de financement et affecterait la viabilité ou la durabilité du système de transport public.

Le défi du financement durable n'est pas de créer obligatoirement de nouvelles taxes ou de nouveaux prélèvements aussi bien sur les transports que sur des secteurs bénéficiaires directs ou indirects du système de Transport Public, mais de trouver des réponses qui soient adaptées à l'environnement économique et social local et qui participent au développement durable du Transport Public, tout en apportant aux différents contributeurs, des bénéfices qui soient à la hauteur de leurs engagements (en guise de retour sur investissement).

La création de l'AMUGA, dont on attend beaucoup, eu égard aux innombrables défis qui l'attendent vis-à-vis des faiblesses structurelles et opérationnelles du sous-secteur, devrait apporter de la clarté et de la lisibilité dans le partage des responsabilités pour rassurer les différents partenaires, opérateurs exploitants, acteurs contributeurs et usagers, dans le cadre d'une large consultation et d'un dialogue inclusif, pour une gouvernance transparente et efficiente des ressources financières mobilisables à cet égard.

L'exigence de clarté et de transparence dans l'arbitrage et la prise de décisions pour l'affectation, l'emploi et la gestion efficace, nécessite la mise en place d'outils de gouvernance normatifs qui pourrait par exemple conduire à séparer, dans le cadre d'une gestion analytique des services ou des réseaux, les activités d'investissement prises en charge par l'Autorité Organisatrice ou l'Etat, de celles d'exploitation qui relèvent du concessionnaire, afin de favoriser une large adhésion des parties prenantes au modèle financier afin de susciter et motiver plus facilement leur contribution.

Face à ces défis, il est urgent de réinventer un modèle de financement qui puisse garantir :

- Le financement pérenne du système des Transports Publics par les pouvoirs publics et par les revenus du marché,
- L'efficacité de l'emploi des ressources, en termes de couverture des coûts et de bonne gouvernance,
- La planification simultanée et intégrée des infrastructures et services de Transport Public avec la planification de leurs besoins de financement,
- La rentabilité à long terme des services et du marché des transports publics (ou de leur viabilité financière à long terme).

Dans le cadre du Projet d'Intégration Port-Ville du Grand Abidjan (BIDJAN (PACOGA) financé par la Banque Mondiale, il est prévu une étude de faisabilité globale sur le financement du système de transport urbain à Abidjan en vue de proposer au Gouvernement, la mise en place d'un mécanisme pérenne de financement durable des transports publics urbains d'Abidjan. Les résultats et les conclusions de cette étude pourraient contribuer à consolider le modèle de financement durable des transports publics que consacrera la présente stratégie.

3.4.4.2 Effets attendus et conditionnalités

3.4.4.2.1 Les effets attendus

Les principaux effets attendus sont les suivants :

- Un mécanisme ou modèle de financement durable du système des Transports Publics est adopté et mis en place : Ce modèle assure le financement crédible à long terme du transport public par les pouvoirs publics et par les revenus du marché,
- La gouvernance financière est efficace : des outils normatifs de gouvernance sont mis en place et utilisés pour la transparence des décisions, d'arbitrage, d'affectation, et d'emploi des ressources financières consacrées aux Transports Publics, avec système de vérification et de justification des dépenses ou emplois ; ces outils permettent en outre de mesurer et d'assurer l'efficacité de la couverture des coûts par les ressources générées ou affectées,
- La planification simultanée et intégrée des infrastructures et services de Transport Public avec la planification de leurs besoins de financement est assurée et garantie,
- La viabilité financière durable des services et du marché des transports publics est garantie : il s'agit de la rentabilité financière à long terme des services et du marché des transports publics, grâce à une tarification intégrée au modèle financier qui tient compte de l'ensemble des revenus générés par le système ou qui lui sont régulièrement affectés, ainsi que les allègements ou réformes fiscales éventuelles, conformément au mécanisme de financement mis en place.

3.4.4.2.2 Les conditionnalités

Les conditionnalités suivantes doivent être remplies pour produire les effets ci-dessus attendus :

- Réalisation d'une étude du financement du système de transport urbain à Abidjan : L'enjeu étant à la fois économique, financier, social et environnemental cette étude nécessite une approche concertée et inclusive de l'ensemble des acteurs et parties prenantes les plus représentatifs du système de transport public,
- Mise en place d'un système transparent et efficient de gouvernance des ressources affectées au financement du système sous la contrainte d'outils normatifs de planification, programmation, budgétisation, engagement des dépenses, etc.
- Elaboration d'un CDMT sectoriel Transport public pour une planification intégrée des infrastructures, service, modes ou moyens de Transport Public, et de leurs besoins de financement en termes d'investissements et d'exploitation,
- Révision et allègement de la fiscalité du secteur sur la base des résultats de l'étude citée ci-dessus et d'analyses monographiques de marché,

- Recourir autant que possible à l'appel d'offres pour la passation des marchés avec une gestion rigoureuse et transparente des procédures de passation des marchés d'infrastructures et de services de transport public.

3.4.4.3 Effet 13.1 : Le financement du système des Transports Publics par les pouvoirs publics et par les revenus du marché est assuré à long terme

3.4.4.3.1 Le cadre

Il existe en général trois sources de financement du service public, les impôts d'Etat (financement par les pouvoirs publics), les tarifs payés directement par les usagers ou utilisateurs du service (financement du marché), et dans une certaine mesure, les fonds privés qui participent indirectement au financement des services publics notamment à travers les PPP ou des délégations de service public (ce qui est aussi une forme de financement du marché). Mais dans ces derniers cas, les opérateurs privés récupèrent les fonds investis en faisant payer par les utilisateurs, le prix des services fournis.

La question du coût et du financement des services publics, notamment de transport, se pose de plus en plus avec acuité. En effet, la demande de mobilité due à l'évolution démographique, sociale et économique a entraîné par la suite une augmentation naturelle des besoins en offres de services de transport public et donc un besoin de financement croissant.

Face à ce défi de la mobilité dans un contexte d'insuffisance des ressources publiques, les Autorités des villes ou même des Etats cherchent un équilibre, difficile à obtenir, entre un système fiscal qui ne doit pas trop peser sur l'économie et la consommation des ménages et un système faisant appel aux financements privés ou un recours à l'endettement, avec un service de la dette qui soit supportable par le budget.

Confronté à des besoins de financement croissants, mais engagé pour des raisons sociales dans une politique de baisse des prélèvements directs, la plupart des Gouvernements ont été amenés à se désengager de certaines missions de service public. Certains services, dont les transports publics, sont ainsi retournés dans la sphère marchande et ont été privatisés. Pour d'autres, afin de faire face aux besoins énormes de financements, le secteur public s'est associé au secteur privé dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). C'est justement le cas pour le transport public lagunaire et pour l'implémentation et l'exploitation des futures lignes de BRT et de Métro à Abidjan.

Le financement par la sphère privée pose le problème de la tarification car il est indispensable d'équilibrer l'exploitation et amortir les investissements qui ont mobilisé d'importantes ressources. La tarification vise le principe d'équilibrer l'exploitation par les revenus du marché, ce qui est rarement atteint. D'où l'intervention de la puissance publique pour justifier un tarif social généralement appliqué ou certains services non rentables financièrement qui sont rendus avec le risque d'un gaspillage des ressources publiques.

La tarification a ainsi plusieurs rôles, non seulement celui de financer le service public de transport mais c'est un excellent régulateur du marché de transport pour maintenir une bonne qualité de service. Elle est aussi un catalyseur de la concurrence et un excellent facteur de l'inclusion sociale des populations à faible revenu et de leur accessibilité au système de transport public.

Assurer durablement le financement du transport public, par les ressources publiques à travers les impôt et l'endettement et par les revenus du marché à travers la tarification et les PPP, pose ainsi la question de la pression fiscale sur le secteur du transport et celle de la tarification qui a deux rôles contradictoires : procurer des ressources suffisantes à l'exploitation et garantir à tous, une accessibilité universelle ou le droit au transport public. C'est le but visé par la stratégie à travers les actions ci-après.

3.4.4.3.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions suivantes sont nécessaires pour mettre en place un mécanisme de financement pérenne :

- **Action 13.1.1** : Etablir le compte Transport Public de l'agglomération d'Abidjan

Cette action est réalisée au moyen des actions sous-jacentes suivantes :

- Faire un état des lieux des impôts, taxes et autres prélevements existants sous la contrainte de l'équilibre du secteur ou de la couverture des dépenses par les ressources internes,
- Evaluer le coût de la congestion sur les transports publics urbains.

- **Action 13.1.2** : Réviser et alléger la fiscalité du Transport Public

La révision avec allègement de la fiscalité des transports publics devra se faire sur la base des conclusions et recommandations de l'étude de financement citée ci-avant.

- **Action 13.1.3** : Etudier d'autres sources de financement du transport public, en plus des PPP, pour consolider les ressources dédiées au développement du transport public

L'étude de cadrage pour la mise en place d'une Autorité organisatrice de la mobilité à ABIDJAN élaborée par le Cabinet Tractebel en 2018 a préconisé les sources potentielles de financement suivantes, qu'une autre étude devait approfondir :

- Versement Transport, qui est une taxe payée par les employeurs,
- Taxe sur la consommation de carburant,
- Taxe sur la téléphonie,
- Surtaxe vignette,
- Taxe sur les assurances automobiles,
- Péage urbain,
- Taxes sur les marchandises importées via le Port d'Abidjan,
- Taxe additionnelle sur le foncier bâti,

- Recettes de stationnements et de parkings publics,
 - Produit des amendes de Police et divers.
- **Action 13.1.4** : Mise en place d'un Fonds de Financement des Transports Urbains
Elaborations des statuts et missions du Fonds de Financement des Transports Urbains (FFTU), ainsi que des modalités de fonctionnement (alimentation/affectation des ressources).

3.4.4.4 Effet 13.2 : Utiliser les moyens financiers de façon efficace

3.4.4.4.1 Le cadre

Les ressources publiques étant rares et les besoins importants, il est indispensable de bien gérer celles qui seront affectées au développement ou à l'implémentation des services de transport public.

La meilleure voie pour optimiser les investissements demeure l'appel à la concurrence ouverte, éventuellement restreinte selon les spécificités du marché, dans la plus stricte transparence afin d'obtenir à la fois des prix du marché qui soient optimisés et une offre de service de bonne qualité. La gestion des appels d'offres doit donc être rigoureuse pour garantir une utilisation efficace des ressources publiques.

Les revenus d'exploitation recouvrés sur les passagers payants ne suffisent généralement pas à assurer l'équilibrer financier du service de transport public. L'Etat ou l'Autorité Organisatrice, si elle existe et est compétente, doit au moins intervenir pour compenser la perte d'exploitation due à l'application de tarifs dits sociaux, inférieur au tarif du marché, qu'il impose. Cette compensation, sous diverses formes, est généralement gérée par l'Autorité organisatrice qui en fixe les modalités de calcul et de versement, ainsi que les montants.

L'utilisation efficace des deniers publics qu'exige la bonne gouvernance financière est donc indispensable pour optimiser la construction, la fourniture et l'exploitation d'une offre de transport public de qualité sous la contrainte des moyens financiers disponibles.

A cet effet, plusieurs actions, dont celles qui suivent ci-après, sont indispensables pour concourir à atteindre l'efficacité recherchée dans l'emploi des moyens alloués.

3.4.4.4.2 Les actions à entreprendre

- **Action 13.2.1** : Elaborer une planification à moyen terme qui réponde à la demande (besoins) et qui satisfasse aux critères d'efficacité dans le cadre d'une Gestion Axée sur les Résultats (GAR)
- **Action 13.2.2** : Elaborer un CDMT sectoriel du Transport Public

Le CDMT du Transport Public sera un outil intégré et efficace de programmation et de budgétisation des investissements ou affectations de ressources pour le transport public

- **Action 13.2.3 :** Recourir aux procédures concurrentielles pour obtenir des offres de bonne qualité à des coûts avantageux pour l'ensemble des prestations (travaux, équipements, matériels ou services)
- **Action 13.2.4 :** Mettre en place si possible des structures concurrentielles

La compétition au sein d'un marché transparent et organisé est généralement la garantie de coûts optimisés, de prix ou tarifs compétitifs avec une qualité de service meilleure et surtout maintenue dans la durée.

3.4.4.5 Effet 13.3 : Planifier simultanément et de façon intégrée les Transports Publics et leurs besoins de financements

3.4.4.5.1 Le cadre

Il est possible d'optimiser l'offre de transport public à court et à moyen termes à tout moment, mais les infrastructures, une fois réalisées, fixent des limites à cette possibilité et peuvent la rendre irréalisable. Il importe donc de disposer d'une planification des infrastructures qui tienne compte du développement de l'offre à long terme et qui garantisson que les prestations de transport soient fournies aussi efficacement que possible.

Dans le transport public, la planification des infrastructures, du matériel roulant et des supports d'exploitation prend généralement en compte les aspects suivants :

- La planification de renouvellement conforme aux règles de la technique et aux dispositions en matière de sécurité,
- L'adaptation aux besoins du trafic et la prise en compte éventuelle des personnes à mobilité réduite,
- L'extension des infrastructures selon la planification de l'offre ajustée à la demande et les coûts induits.

Cette exigence de coordination dans la planification nécessite que les besoins financiers conséquents facent également l'objet de prévision cohérente à long terme en même temps que les infrastructures et l'offre ou les moyens de transports.

Ainsi donc, afin d'affecter les moyens à disposition de manière ciblée et éviter des investissements inappropriés, il est indispensable d'aligner la planification des infrastructures sur la planification de l'offre à long terme. Cet alignement implique la coordination du développement des infrastructures avec les différentes parties prenantes. Toutes les mesures liées aux infrastructures doivent alors être examinées sous l'angle de leur opportunité et de leur rationalité économique pour éviter le gaspillage de ressources.

Une telle démarche fournit une base utile aux planifications financières des différents investissements conformément aux programmes, nationaux ou sectoriels validés ou prévus.

Le Ministère en charge des transports, en particulier, budgète ses dépenses en se fondant sur les planifications des besoins exprimés et éventuellement sélectionnés ou consolidés par l'Autorité Organisatrice qui est compétente en la matière.

Il est donc non seulement nécessaire de disposer d'une planification matérielle (infrastructures, matériels, équipements et services de transport public) coordonnée, mais encore de l'ajuster à la planification financière contrainte par les ressources disponibles provenant des ressources publiques et/ou des revenus du marché. Le problème réside dans le fait que les mesures liées aux infrastructures engendrent généralement des coûts, dont les effets sur les dépenses sont sensibles bien au-delà de la planification temporelle des finances publiques. C'est pourquoi il est important d'avoir une planification des investissements destinés aux transports publics qui actualisera continuellement et régulièrement les prévisions financières à long terme, ce qui est peut être assurée par un CDMT sectoriel.

3.4.4.5.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions ci-dessous permettent d'atteindre cet objectif :

- **Action 13.3.1 :** Coordonner et actualiser les planifications en renforçant leur pertinence avec une démarche inclusive et participative avec les parties prenantes.
Cette coordination nécessite la mise en place, à défaut, d'un cadre régulier de dialogue et de concertation
- **Action 13.3.2 :** Garantir le financement des projets en temps utiles conjointement avec les partenaires impliqués
- **Action 13.3.3 :** Intégrer suffisamment tôt, les projets de Transport Public dans la planification nationale (stade et niveau PND par exemple) des investissements
- **Action 13.3.4 :** Réaliser les études d'opportunité (ou de préfaisabilité puis de faisabilité) et effectuer les calculs de rentabilité nécessaires qui justifient ou motivent les choix techniques et les niveaux d'investissement
- **Action 13.3.5 :** Garantir ou prendre en compte les coûts induits dans la planification financière

3.4.4.6 Effet 13.4 : Assurer la rentabilité des services et du marché des Transports Publics

3.4.4.6.1 Le cadre

La rentabilité dans les transports publics constitue un élément privilégié pour évaluer la performance des services ou des moyens utilisés. A cet égard, la rentabilité renvoie à la mesure des coûts de fonctionnement et à la tarification. On peut par ailleurs parler de la rentabilité des équipements ou des investissements productifs, mais le Transport Public n'est généralement pas concerné, sinon exclusivement, par ces aspects. Dans les Transports publics, la notion de rentabilité s'est plutôt dorénavant largement invitée dans les choix de gestion et les arbitrages budgétaires pour l'affectation ou l'utilisation rationnelle des ressources, ce qui rejoint la notion de bonne gouvernance.

Bien que le critère financier occupe une place croissante dans les choix de gestion du service public de transport, l'objectif n'est pas la rentabilité pure mais l'optimisation de l'investissement et du fonctionnement pour éviter ou limiter le financement de la perte ou du déficit d'exploitation. La rentabilité peut ainsi permettre d'arbitrer en faveur de l'investissement qui aura le moins d'impact sur les dépenses de fonctionnement à court, moyen et long termes, ou qui a recours à moins d'intervention publique, en dehors des contraintes de service public.

La tarification des services peut ainsi jouer un rôle de curseur dans l'arbitrage entre la part des revenus d'exploitation (produits par le marché) et celle provenant éventuellement des fonds publics (budget national, local ou de l'Autorité Organisatrice) pour équilibrer le fonctionnement du système de Transport Public ou pour sauvegarder et maintenir certains services jugés non rentables et qui sont assurés pour des contraintes de missions de service public.

La rentabilité des services ou du marché de transport public n'est donc pas perçue ou appréhendée sous l'angle du résultat d'exploitation purement financier. On parle plutôt de rentabilité économique qui a une composante sociale et environnementale, du fait de la notion de service public qui est rattachée ou qui sous-tend le principe du service public de transport. C'est pourquoi l'arbitrage et le choix dans les investissements en matière de transport public fait appel généralement à un processus décisionnel fondé sur la méthode multicritère. Une demande forte de déplacements émanant de populations à faible revenu, des impératifs de désenclavement, les besoins d'inclusion ou de cohésion sociale, le principe d'équité et d'égalité entre citoyens, sont autant de critères qui forment la décision et peuvent justifier ou motiver la fourniture d'un service public de transport même à un tarif bas ou peu rémunérateur. C'est ce qui justifie en général l'intervention de la Puissance publique dans le financement du transport public.

En effet, la notion de service public en général et dans les transports en particulier repose sur quatre principes fondamentaux qui sont, continuité, égalité de traitement, adaptabilité et universalité. Ainsi, tout citoyen (consommateur, usager, contribuable, etc.) doit bénéficier sur l'ensemble du territoire, d'un service public de transport de qualité, à des prix abordables.

L'accessibilité de tous au service public de transport n'est pas que géographique. La politique tarifaire vise aussi un acte politique de justice sociale dont l'objet est de contribuer à compenser une partie des inégalités économiques et sociales. Cette politique tarifaire, dite sociale, se détache de la vérité du rapport prix/coûts relatifs à des prestations de transport public et fixe un prix que peut supporter tout citoyen de quelque rang social qu'il soit ou, à tout le moins, la majorité de la population.

La première source de rentabilité des services ou du marché c'est la clientèle. Dans les transports, ce sont les passagers qui paient. S'il y a suffisamment de passagers qui empruntent les services de transport et que les taux de remplissage sont bons, cela peut justifier le maintien du service dans la durée, avec les tarifs qui sont appliqués. Un tarif élevé n'est pas forcément le bon choix dans l'exploitation. Généralement, l'on parle de tarif d'équilibre pour lequel les recettes équilibreront les coûts. Mais ce n'est pas ce tarif d'équilibre qui est généralement appliqué pour les raisons évoquées précédemment.

Pour les pouvoirs publics, le tarif présente un enjeu social voire politique majeur, c'est un régulateur social. En visant la rentabilité, l'exploitant doit à cet égard disposer d'une bonne étude de marché qui détermine la demande sur le plan quantitatif et qualitatif, dans l'espace et dans le temps. En effet une variation pendulaire de la demande constitue un problème critique à appréhender convenablement dans le modèle financier. Une bonne distribution de la demande dans le temps aplatis la pointe des trafics, optimise le dimensionnement des capacités à fournir et donc les investissements en immobilisations ou achat de matériels roulants.

La maîtrise des coûts d'exploitation ou de production et de maintenance est donc essentiel pour la rentabilité des services car avec des coûts optimisés, on peut faciliter assurer l'efficacité de fonctionnement des services. La rentabilité est aussi un problème de bonne gouvernance. A cet effet, il est indispensable que l'exploitant des services dispose d'un tableau de bord stratégique avec des indicateurs synthétiques mesurables et vérifiables pour le suivi de l'exploitation. Les indicateurs sont des déclencheurs d'alerte qui permettent de suivre presqu'à temps réel l'évolution de l'exploitation et de révéler les dysfonctionnements afin de les corriger rapidement. Il est important de pouvoir suivre la performance des services à travers la qualité des prestations, la satisfaction des clients et surtout leur réactivité vis-à-vis de la qualité de du service offert.

Par ailleurs, les exploitants ont souvent recours à des revenus de publicité pour accroître leurs ressources d'exploitation. Cet objectif les amène généralement à faire du sponsoring d'activités hors transport qui a un fort pouvoir d'induction de trafics nouveaux. Ce sont des activités qui concourent donc à la rentabilisation des services exploités.

Enfin, un marché ou des services ne peuvent être rentabilisés si le marché n'est pas organisé. Une bonne organisation du marché des transports est nécessaire pour sa rentabilité et donc celle des services de transport. En effet, des dysfonctionnements au sein du marché entraînent des surcoûts parasites qui plombent sa rentabilité. La rentabilité du marché et des services publics de transport n'est pas qu'une question financière ou de tarifs. C'est avant tout une question d'organisation du marché et de bonne gouvernance des services de transport. C'est le sens des actions qui sont proposées ci-après dans le cadre de la présente stratégie.

3.4.4.6.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions pour favoriser la rentabilité du marché et des services de transport public sont notamment :

- **Action 13.4.1 :** Faire une étude complète de marché sur les déplacements

Cette étude vise à évaluer quantitativement et qualitativement la demande de mobilité, sa répartition ou dispersion spatiale, sa distribution dans le temps, ses caractéristiques socioéconomiques, ce qui permet de dimensionner une offre adaptée et qui soit optimisée, sans gaspillage ou immobilisation éventuelle coûteuse.

- **Action 13.4.2 :** Faire une étude de tarification des services de transport

Un des objectifs de cette étude est de déterminer le niveau de la contribution de l'Etat ou de l'Autorité Organisatrice compétente au titre soit de l'insuffisance tarifaire qui serait due à l'application de tarifs sociaux inférieurs à celui d'équilibre, soit des compensations pour contraintes de service public ou des réductions spécifiques de tarifs au bénéfice de certains groupes sociaux.

- **Action 13.4.3 :** Mettre en place des outils de bonne gouvernance des services afin de maîtriser les coûts

Mise en place notamment d'un Tableau de bord stratégique de suivi régulier des activités d'exploitation des services de transport public, avec des indicateurs synthétiques de suivi qui soient mesurables et vérifiables.

- **Action 13.4.4 :** Rechercher des recettes supplémentaires pour accroître les ressources d'exploitation

Faire de la publicité en utilisant les véhicules et les installations du transport public ainsi que du parrainage, comme sponsor, qui a un effet induit en apport de nouvelles clientèles supplémentaires pour le transport public.

- **Action 13.4.5 :** Organiser le marché par le respect de la règlementation

Cette action a un impact transversal qui contribue en autres à favoriser la rentabilité du marché de transport public et donc des services fournis.

3.5 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

3.5.1 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

3.5.1.1 Le postulat

Les conditions d'exploitation des entreprises du transport routier de marchandises et de personnes et leur rentabilité sont gravement entravées par divers facteurs qui placent le secteur en situation de faiblesse vis-à-vis de ses clients.

En effet, les transporteurs de marchandises n'ont pas d'accès transparent et direct au fret, et les transporteurs de personnes, en particulier en milieu urbain sont dans les mains d'acteurs extérieurs.

Ils sont globalement dépendants d'intermédiaires informels qui interviennent dans un cadre de distribution du fret ou de rabattage des passagers, qui n'est pas mécanisme de commercialisation dans lequel le transporteur peut faire valoir ses atouts compétitifs. Il n'a aucun poids sur le prix et ne dispose pas de levier efficace pour renverser cette situation de dépendance. Il n'a pas la plupart du temps accès direct au client.

Or la LOTI de décembre 2014 contient un certain nombre de principes, dont certains proviennent de l'Ordonnance de 2000 qui n'ont jamais été mis en œuvre et d'autres qui sont assez novateurs. Ces dispositions pourraient permettre de renforcer la situation des transporteurs en améliorant sa situation juridique et en leur donnant des instruments nouveaux qu'il conviendra de développer et de faire entrer dans la pratique.

Cet effort novateur de la LOTI s'intègre parfaitement et ne peut prospérer sans la mise en œuvre rapide des dispositifs de professionnalisation et de renforcement des capacités qu'elle introduit au travers des règles relatives à l'accès et à l'exercice de la profession.

Ainsi, la LOTI permet d'agir sur divers facteurs importants qui peuvent contribuer au rétablissement d'un certain équilibre dans les relations contractuelles et économiques entre les transporteurs routiers de marchandises et de personnes et leurs clients.

Afin de permettre une amélioration sensible des conditions d'exploitation des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes sur la base de la LOTI, diverses actions devront être mise en œuvre pour :

- Renforcer la transparence contractuelle et établir des contrats types,
- Revoir la tarification des prestations de transport routier,

- Activer le principe de la responsabilité des donneurs d'ordre en cas d'instruction incompatibles avec la sécurité,
- Aborder la question de la surcharge sous l'angle économique et responsabiliser les donneurs d'ordre,
- Développer des actions d'information et de renforcement des capacités pour l'ensemble des acteurs,
- Intégrer la problématique de la prise en compte de la logistique urbaine dans les projets d'urbanisation et d'infrastructures,
- Inventorier les infractions dans le domaine des transports routiers pour les rationaliser et en faciliter l'application par les corps de contrôle et les juridictions compétentes.

3.5.1.2 Effets attendus et conditionnalités

3.5.1.2.1 Les effets attendus

Malheureusement, le cadre légal régional n'a pas développé d'instrument pour fixer les bases du contrat de transport de personnes par route, si bien qu'il revient à la législation nationale de l'organiser.

Le transport de marchandises par route est quant à lui mieux loti sur ce plan. Mais, bien que l'Acte Uniforme relatifs aux Contrats de Transports de Marchandises par Route de l'OHADA du 22 mars 2003 soit sensé s'appliquer aux contrats de transports intérieurs par route réalisés en Côte d'Ivoire, ses dispositions ne sont pas nécessairement complètes et justifie l'adjonction de dispositions nationales qui viendraient préciser le cadre de l'OHADA.

Ainsi, la réalisation de cet objectif a en particulier pour but de :

- Créer un cadre légal national pour définir le contrat de transport de personnes par route, organiser les rapports, droits et obligations du transporteur et du passager, définir le régime de responsabilité et d'indemnisation du passager en cas de blessure ou de mort, de retard ou de dommage à ses bagages,
- Faciliter la réalisation des contrats de transport grâce à la définition et l'adoption des Contrats types prévus par la LOTI, qui sauf dispositions contraires écrites s'appliqueraient à tous. Il en résultera une grande simplicité d'application et une grande facilité quant à la définition des responsabilités en cas de problème (retard, avarie ou perte, blessure ou mort d'un passager) et à la gestion des contentieux éventuels,
- Mettre en œuvre de façon effective sur la base de la transparence contractuelle réalisée par l'action précédente, le droit du transporteur routier de marchandises et de personnes à la juste rémunération de sa prestation fondée sur les prestations et les coûts effectifs engagés pour leur réalisation,
- Moraliser les pratiques des clients, en rendant effectif et opérationnel le principe de leur responsabilité personnelle en cas d'instruction ne permettant pas le respect des règles de sécurité,

- Amplifier la lutte contre la surcharge en prévoyant une responsabilité personnelle des donneurs d'ordre afin de mettre fin à l'impunité actuelle qui fait du chargeur le bénéficiaire direct de ces pratiques sans que sa responsabilité puisse être jamais engagée,
- L'application de ces dispositifs innovant suppose qu'ils soient connus de tous et surtout mis en œuvre aussi bien dans les relations contractuelles privées qu'au niveau des corps de contrôle, cela passe par une pédagogie adaptée et relayée par les pouvoirs publics et les organisations professionnelles de chargeurs et le HCPETR-Cl avec les soutien des assureurs fournissant des couvertures d'assurance de responsabilité aux entreprises de transport routier ou des assurances des marchandises (cargo/ad valorem),
- **La logistique urbaine est améliorée, la fluidité et la sécurité des flux est garantie en milieu urbain,**
- Afin de faciliter le contrôle de l'application des textes, il serait utile de faire un inventaire des infractions dans le domaine des transports et aux travers un récapitulatif identifier les éventuelles lacunes afin de les combler et d'en faciliter ensuite la constatation et les sanctions.

3.5.1.2.2 Les conditionnalités

Les effets attendus supposent que les conditions suivantes soient prises en compte :

- Le Ministère des transports doit établir avec les professionnels un groupe de travail dédié à la rédaction des contrats types prévus par la LOTI afin que leur contenu soit conforme aux usages et permettent de remédier aux carences constatées aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes. Ce groupe de travail pourrait valablement s'inscrire dans le cadre de l'Organe Consultatif en matière de Politique des Transports Routiers (OCPTR) recommandé dans l'Objectif Stratégique 1, s'il est institué rapidement ou ad hoc si son installation tardait,
- La refonte des principes de tarification passe par quelques impératifs de gouvernance et d'application des textes, en particulier la formalisation des intermédiaires du transport de marchandises et de personnes et le contrôle effectif des prix pratiqués pour garantir la couverture minimum des coûts d'exploitation,
- La responsabilisation des donneurs d'ordre passe par une mobilisation des corps de contrôle sur l'application de ces dispositions de la LOTI et un renforcement réglementaire pour la définition des amendes imputables qui doivent être dissuasives pour avoir un réel effet sur les comportements, L'adoption d'un Décret est indispensable à l'instauration de cette infraction et à la définition des amendes encourues qui elles aussi doivent être dissuasives pour permettre un changement des comportements et des pratiques,
- Une véritable campagne d'information/formation devra être lancée pour vulgariser ces instruments juridiques et simplifier le règlement des différends en cas de perte, avarie ou retard ou de dommage aux passagers, et les conditions d'indemnisation,

- Une coordination effective se met en place entre le Ministère des transports, celui en charge de l'urbanisme, les AOMU et les collectivités territoriales pour que les impératifs d'une logistique urbaine performante et durable soient pris en compte dans tout projet d'aménagement urbain,
- L'application des sanctions suppose un effort en termes de gouvernance pour garantir une égalité de traitement.

3.5.1.3 Effet 14.1 : Renforcer la transparence contractuelle et établir des contrats types de transport de marchandises et de personnes par route

3.5.1.3.1 Le cadre

En l'absence de cadre légal régional définissant le cadre et le contenu du contrat de transport de personnes par route, il revient à la législation nationale d'en fixer les contours.

Pour le transport de marchandises, l'acte Uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route ne couvre pas l'intégralité des questions qui se posent lors de la conclusion et de l'exécution d'un contrat de transport.

Au surplus, les règles de l'OHADA sont peu connues des opérateurs.

Il est donc important que le cadre contractuel du transport routier de marchandises et de personnes soit plus visible et surtout plus pratiqué qu'il ne l'est aujourd'hui.

La LOTI contient en ce sens des dispositions intéressantes qu'il convient de mettre en œuvre pour renforcer la transparence contractuelle.

3.5.1.3.2 Les actions à entreprendre

La transparence contractuelle dans le transport routier de marchandises et de personnes sera atteinte par les actions suivantes :

- **Action 14.1.1** : Etablir un groupe de travail Adhoc, ou au sein de l'OCPTR, regroupant l'ensemble des personnes concernées pour élaborer le cadre légal national définissant et organisant le contrat de transport de personnes par route

En l'absence de cadre régional il faut définir le cadre légal national qui régira de façon spécifique le contrat de transport de personnes par route. Ce cadre devra s'attacher à définir :

- Le contrat de transport de personnes par route, sa nature consensuelle,
- Les droits et obligations du transporteur routier,
- Les droits et obligations du passager,
- Le statut des bagages enregistrés et des effets personnels des passagers,
- L'encadrement de la détermination du prix pour appliquer le principe de la juste rémunération,

- Le cadre de responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers, de leurs bagages et effets personnels,
 - Le cadre d'indemnisation, les réclamations et la détermination du dommage et de l'indemnisation,
 - La prescription, le contentieux.
- **Action 14.1.2 :** Publier la loi qui définira le contrat de transport de personnes par route qui résultera de l'action précédente
- Sur la base du travail effectué à l'action précédente, un projet de loi sera élaboré en complément de la LOTI pour donner un cadre légal stable et incontestable pour le contrat de transport de personnes par route.
- **Action 14.1.3 :** Valider le contenu des contrats types de transport de marchandises et d'intermédiation élaborés sous l'égide de l'Assistance Technique précédente de l'UE et les publier par voie règlementaire
- Il est essentiel que les dispositions de l'Article 23 de la LOTI soient mises en œuvre de façon pragmatique. En effet, l'objectif des contrats types est de permettre aux parties à un contrat de transport de marchandises par route ou de commission de transport ou de courtage de fret de se référer à un document contractuel, le contrat type, qui s'appliquera d'office à leur relation sauf s'ils en disposent autrement.
- Il conviendra donc de procéder à la validation de ces projets de contrat types avec l'ensemble des acteurs concernés et ensuite de les adopter et de les publier par voie règlementaire.
- **Action 14.1.4 :** Elaborer de façon participative avec les professionnels le ou les contrats types de transport de personnes sur la base du cadre légal défini dans les actions 14.1.1 et 2
- Il conviendra de définir avec les professionnels et les usagers la liste des contrats types à proposer pour tenir compte des différentes catégories de transports de personnes (urbain, interurbain) et des différents moyens de transport. Il pourra être également envisagée la rédaction d'un contrat type de transport intermodal de personnes en milieu urbain.

3.5.1.4 Effet 14.2 : Revoir les principes de la tarification des prestations de transport routier de marchandises et de personnes pour permettre la viabilité des entreprises

3.5.1.4.1 Le cadre

Le diagnostic de la situation économique du secteur met en évidence la faible, si non l'absence de rentabilité des entreprises de transport routier de marchandises et de

personnes qui entraîne une multitude de conséquences négatives en termes de pérennité et de qualité de service.

Parmi les causes de cette situation, on retrouve l'immixtion d'intermédiaires opaques (Coxers, rabatteurs et autres) sans apport de valeur ajoutée, l'absence de contacts directs entre les transporteurs et les donneurs d'ordre et l'expression du prix de transport au Kilomètre et non à la prestation en transport de marchandises. De cette dernière cause ressort la fausse perception d'un grand nombre de transporteurs consistant à considérer que plus on charge plus on gagne, entraînant son cortège de conséquences néfastes (surcharge, détérioration des véhicules et infrastructures, absence de rentabilité...).

En ce sens, la LOTI contient certains principes, parfois venant de textes antérieurs mais jamais mis en œuvre, qui pourraient permettre de corriger cette situation défavorable des transporteurs dans leurs relations commerciales et financières avec leurs clients et intermédiaires.

3.5.1.4.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes doivent être mises en œuvre :

- **Action 14.2.1** : Exprimer la tarification des prestations en séparant ce qui ressort du transport et ce qui ressort des prestations accessoires prévues

La LOTI (art 24) introduit le principe que le contrat de transport doit clairement définir et distinguer ce qui ressort du transport et ce qui ressort des prestations annexes prévues.

Par l'introduction de ce principe, la loi jette les bases d'une meilleure transparence des conditions contractuelles.

Il s'en suit donc, en lien avec la rédaction des contrats types, que les pratiques commerciales doivent évoluer pour que les termes du contrat identifient clairement :

- La prestation transport pure et simple, c'est-à-dire le déplacement d'un point à un autre,
- Les prestations annexes qui sont comprises dans le prix (chargement, déchargement, prestation logistique complémentaire, stockage, traitement des bagages, confort à bord...).

L'introduction de cette disposition conduit à la nécessité de compléter la disposition légale par des textes d'application à valeur normative qui auront pour but de :

- Généraliser la pratique du devis préalable qui fixe les prestations et leur prix et permet l'acceptation formelle des conditions du contrat lorsque l'affichage d'une grille de prix n'est pas possible,
- Imposer une facturation détaillée des prestations offertes,
- Interdire l'expression du prix de transport au kilomètre et ou à la tonne.

- **Action 14.2.2 :** Affirmer le droit du transporteur à la rémunération des prestations supplémentaires réalisées et non prévues au départ

La rédaction du dernier alinéa de l'article 24 de la LOTI ouvre la voie à l'affirmation du droit du transporteur à la rémunération des prestations non prévues au départ mais réalisées par lui ou ses préposés à la demande du client.

Ce droit doit être affirmé par un texte normatif et devra se retrouver naturellement au surplus dans les contrats types de transport de marchandises et de personnes par route.

Cela pourrait aussi constituer une base légale suffisante pour permettre au transporteur de marchandises de facturer tout dépassement des délais d'attente au chargement ou déchargement initialement convenus.

3.5.1.5 **Effet 14.3 : Imposer que le prix de transport permette la couverture des coûts de revient et publier des tarifs indicatifs officiels**

3.5.1.5.1 Le cadre

Les analyses des structures des prix de revient des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes démontrent que les prix effectivement pratiqués, c'est-à-dire non pas le prix payé par le donneur d'ordre pour l'exécution du transport mais le prix effectivement reçu par le transporteur de la part de l'intermédiaire ne permet pas de dégager une marge commerciale, et souvent, ne permet même pas la couverture des coûts de revient.

Ce mal endémique peut trouver un début de remède par l'application des dispositions y relatives de la LOTI.

3.5.1.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 14.3.1 :** Mettre en œuvre l'obligation de couverture des coûts de revient

La LOTI (art 25) introduit un principe nouveau en matière de rémunération du transporteur en prévoyant que les tarifs applicables au contrat de transport (de marchandises et de personnes) doivent permettre la couverture du coût réel du service rendu y compris une marge bénéficiaire.

Cette base légale, pour être opérante, doit être précisée par des textes normatifs d'application. Ces textes d'application devront en particulier :

- Fixer les postes à prendre en compte pour calculer le coût de revient et le comparer au prix perçu (carburant, pneumatiques, salaire et frais de route, entretien, péages, assurance et fiscalité...),

- Prévoir les sanctions applicables aux transporteurs et aux donneurs d'ordre (clients) lorsque la couverture des coûts et de la marge n'est pas réalisée par le prix souscrit.
- **Action 14.3.2 :** Définir et publier des calculs indicatifs de coût de revient

Une fois que l'incertitude créée par les ordonnances modificatives de la LOTI en matière de prérogatives des AOMU en matière de fixation des tarifs et de définition des tarifs indicatifs, sera clarifiée, tout comme pour l'élaboration des contrats types il serait utile que la phase préparatoire des calculs indicatifs de coûts de revient se réalise dans le cadre d'un groupe de travail au sein de l'Organe Consultatif en matière de Politique des Transports Routiers (OCPTR) ou d'un groupe ad hoc regroupant les professionnels afin que d'une part les calculs indicatifs reflètent la réalité mais aussi que les opérateurs et clients se les approprient comme le résultat de leur concertation.

Toutefois il conviendra de prendre garde à ce que ces calculs indicatifs ne deviennent pas des tarifs par défaut appliqués par tous sans discernement et par commodité car on tomberait alors dans un effet inverse à celui qui est poursuivi.

3.5.1.6 Effet 14.4 : Activer la responsabilité des donneurs d'ordre en cas d'instruction incompatibles avec la sécurité

3.5.1.6.1 Le cadre

La modernisation du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes passe nécessairement par une moralisation des pratiques conduisant à des non respects systématiques ou répétés des règlementations en particulier en matière de sûreté et de sécurité.

Nul ne peut plus sérieusement contester que chaque maillon de la chaîne a sa part de responsabilité propre dans les conditions d'exécution des transports.

Si la réglementation est assez fournie en ce qui concerne les sanctions imputables aux transporteurs routiers et aux conducteurs, il convient d'explorer davantage les conditions de responsabilités propres aux donneurs d'ordre lors de situations infractionnelles résultant en particulier d'instructions qu'ils ont pu donner et qui ont conduit à des non respects de règles de sécurité.

La LOTI ouvre en ce sens des voies prometteuses qu'il convient de mettre en œuvre au travers de mesures concrètes à caractère à la fois pédagogiques, dissuasif et répressif.

3.5.1.6.2 Les actions à entreprendre

- **Action 14.4.1** : Institutionnaliser le principe de la responsabilité des donneurs d'ordre en cas de manquement aux obligations de sécurité

La LOTI (Art 28) réaffirme dans l'arsenal juridique le principe de la responsabilité des donneurs d'ordre, qui par analogie, peut se concevoir également dans la relation entre le transporteur et le passager.

La LOTI prévoit en premier lieu la nullité de plein droit de toute disposition contractuelle relative au délai de livraison lorsqu'elle est de nature à compromettre la sécurité du transport, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée de travail, du temps de conduite et des vitesses autorisées. Par analogie, on peut considérer qu'il en est de même d'une injonction d'un passager sur un temps de transport ne respectant pas lesdites réglementations.

Cette disposition n'a toutefois qu'une portée limitée car elle s'inscrit dans le cadre contractuel entre le transporteur et le donneur d'ordre dont on sait le caractère peu favorable au transporteur.

Plus dissuasive est toutefois la disposition du même article qui instaurent dans le transport de marchandises, une responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre en cas de manquements à eux imputables en matière de sécurité. Encore une fois, par analogie, ces dispositions peuvent s'appliquer au donneur d'ordre ou passager en transport routier de personnes.

Cette responsabilisation de l'article 28 de la LOTI doit toutefois être précisée par des dispositions normatives explicites fixant notamment les conséquences pénales de tels manquements. Pour être efficaces et dissuasives les peines d'amendes et d'emprisonnement doivent être élevées, sans préjudice des sanctions administratives éventuelles.

3.5.1.7 **Effet 14.5 : Aborder la question de la surcharge sous l'angle économique et responsabiliser les donneurs d'ordre**

3.5.1.7.1 Le cadre

L'ensemble des efforts entrepris pour lutter contre les pratiques de surcharge doivent être complété par un dispositif légal permettant de sanctionner les donneurs d'ordres qui finalement sont les bénéficiaires économiques de ces pratiques.

Mais à voir les chargements des bus et autres véhicules de transport de personnes, la question du respect des règles de poids et dimensions et de gabarits se pose également en transport de personnes.

3.5.1.7.2 Les actions à entreprendre

- **Action 14.5.1** : Définir une incrimination pénale à l'attention des donneurs d'ordre en cas de surcharge

En suite en en continuité de l'action précédente il convient de préparer et de publier un texte normatif instituant une infraction pénale objective sanctionnant par de fortes amendes les donneurs d'ordre à un transporteur routier de marchandises ou de personnes, si à l'occasion d'un transport les poids autorisés totaux et les charges à l'essieu ou les gabarits sont dépassées.

Cette incrimination doit faire partie de l'arsenal pédagogique dissuasif pour que les pratiques puissent effectivement changer.

3.5.1.8 Effet 14.6 : Développer des actions d'information et de renforcement des capacités pour l'ensemble des acteurs et des corps de contrôle

3.5.1.8.1 Le cadre

La mise en œuvre de l'ensemble des actions qui précèdent permettra de répondre à certaines des difficultés rencontrées et donnera les bases pour remédier à certains problèmes endémiques du secteur.

Toutefois elles devront s'inscrire en complément d'autres mesures en particulier celles liées à la formalisation du secteur informel des intermédiaires, aux conditions de paiement du prix de transport par des moyens officielles et traçables et à toutes les mesures de rationalisation du secteur.

Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre de ces actions pour qu'elles se traduisent dans les faits par une application concrète et une amélioration des conditions et de la qualité des services de transport routiers de marchandises et de personnes, devra s'accompagner d'un effort collectif d'information et de formation.

3.5.1.8.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes seront entreprises :

- **Action 14.6.1** : Définir le périmètre des acteurs à impliquer dans la stratégie de communication/information/formation

Dans la mesure où ces actions auront pour bon nombre d'entre elles été le résultat d'un cadre collaboratif et participatif, les efforts de communication/information et formation seront le prolongement des actions antérieures.

En tout état de cause devront être impliqués pour les acteurs du secteur privé :

- Le HCPETR-CI,
- Les organismes représentatifs des chargeurs et utilisateurs de transport,

- Les auxiliaires de transport,
- La Chambre de Commerce et les organismes représentatifs du secteur privé,
- Les compagnies d'assurances offrant des couvertures dans le domaine des transports,
- Les gestionnaires portuaires et de plateformes,
- Les groupements de comptables et experts comptables,
- Le conseil de l'ordre des Avocats et des Conseils Juridiques.

Pour ce qui concerne le secteur public :

- Les Directions et Agences du Ministère des transports, en particulier la DGTTC,
- Les corps de contrôle en particulier Police, Gendarmerie,
- La Magistrature et le Parquet.

Chaque groupe cible identifié devra ensuite organiser au sein de ses propres structures une diffusion des informations et supports qui seront préparés afin de créer les conditions d'une vaste appropriation collective.

- **Action 14.6.2** : Définir une stratégie de communication fondée sur des supports adaptés

Les divers textes normatifs prévus pour la réalisation de cet Objectif Stratégique engendreront un effort particulier d'information/communication/formation.

Une attention particulière sera portée sur le renforcement des capacités des donneurs d'ordre et utilisateur des services de transport routier de marchandises et de personnes pour qu'ils disposent des informations utiles à l'amélioration de leur gestion des problèmes logistiques en particulier, dans le transport de marchandises, en axant les efforts sur les politiques d'achat et les incoterms applicables, l'anticipation des procédures commerciales et des procédures douanières et l'organisation des transports de pré et post acheminement maritime.

3.5.1.9 **Effet 14.7 : Intégrer la problématique de la prise en compte de la logistique urbaine dans les projets d'urbanisation et d'infrastructure**

3.5.1.9.1 Le cadre

Toutes les grandes métropoles mondiales sont confrontées à un changement d'échelle dans la gestion de leur mobilité. La logistique urbaine est devenue centrale pour la compétitivité des grandes villes, et il devient nécessaire de recourir à une démarche intégrée pour prendre en compte dans les politiques publiques de développement urbain, la mobilité des marchandises.

La logistique joue de plus en plus un rôle majeur notamment dans le succès du e-commerce favorisé par la multiplication sinon le développement des cybercommerçants.

De nombreux facteurs expliquent l'engorgement routier actuel des grandes agglomérations, ce qui est le cas en particulier de la ville d'Abidjan. Parmi ces facteurs, outre l'accroissement de la population dans les grands centres urbains, l'augmentation du nombre de points de ventes avec la stratégie de se rapprocher des clients, la multiplication des références en magasin réduisant la capacité de stockage par produit avec une emphase particulière sur les produits frais ou personnalisés, la concentration des flux automobiles et de transport, il y a de plus en plus le développement du e-commerce et des livraisons directes chez les particuliers que la pandémie de la Covid-19 a contribuer à accélérer. Il en découle plusieurs aspects négatifs, en particulier en termes environnementaux (pollution, nuisances sonores, etc.), d'efficacité logistique (les moyens de transport immobilisés car retardés par la congestion urbaine) et de qualité de vie des citadins (heures passées dans les embouteillages par les automobilistes et usagers des transports en commun).

Face à cette situation, il devient nécessaire de repenser la façon de livrer les villes en adoptant des mesures pour améliorer le confort des riverains et même des citadins.

Les mesures plus prometteuses en termes d'efficacité résident dans la promotion d'une meilleure gouvernance au niveau des agglomérations en associant les professionnels à l'élaboration des politiques locales de déplacement urbain afin de faire de la logistique urbaine un véritable chantier de la politique locale, de renforcer le volet "distribution de marchandises" dans les plans de déplacements urbains (PDU), de réfléchir aux conditions de transfert au niveau intercommunal de la compétence en matière de circulation et de stationnement et de mettre en place une instance de concertation.

Il en va de même de l'incitation des pouvoirs publics locaux à la réservation d'espaces logistiques en milieu urbain afin de préserver et restaurer le foncier logistique au centre-ville. Cette démarche nécessite l'identification de réserves foncières assurant la disponibilité d'espaces suffisants à des prix accessibles.

Certaines actions plus spécifiques telles que l'adaptation de la dimension des aires de livraison au gabarit des véhicules pour optimiser le partage de la voirie et améliorer les conditions de travail des conducteurs livreurs sont également efficaces si elles sont accompagnées de montants dissuasifs des amendes pour non-respect des aires de livraison.

La réduction des nuisances par l'encouragement de l'utilisation de véhicules adaptés (motorisations nouvelles, équipements isolants phoniques, formation à la livraison silencieuse...) sont autant de mesures qui sont généralement nécessaires.

3.5.1.9.2 Les actions à entreprendre

Les principales actions qui pourraient garantir une logistique urbaine efficace dans des conditions satisfaisantes de fluidité et de sécurité de la circulation sont les suivantes :

- **Action 14.7.1** : Prendre en compte le volet "distribution de marchandises" dans les plans de déplacements urbains (PDU)
Au stade PDU, cette prise en compte est essentielle pour la réservation des espaces, des emprises et même des zones de chargement/déchargement dans des conditions de manutention sécurisées.

- **Action 14.7.2** : Aménager des infrastructures adaptées à la circulation, distribution, livraison des marchandises en milieu urbain
- **Action 14.7.3** : Renforcer la réglementation en matière de circulation des véhicules de distribution/approvisionnement/livraison de marchandises en milieu urbain

3.5.1.10 Effet 14.8 : inventorier les infractions dans le domaine du transport routier pour faciliter le respect des règles, le contrôle de leur application et la sanction des irrégularités

3.5.1.10.1 Le cadre

Les efforts de rationalisations des pratiques et des comportements grâce à une clarification du cadre légal doivent s'accompagner d'une approche résolue en matière de contrôle et de sanction des situations infractionnistes.

Or, les textes établissant les règles et les infractions sont disséminés et éparses si bien que pour le justiciable et pour les corps de contrôle, la situation n'est pas très visible ni réellement transparente. Ceci ne contribue pas à la création d'un environnement favorable au respect uniforme des règles.

3.5.1.10.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes seront mises en œuvre :

- **Action 14.8.1** : Diffuser aux corps de contrôle et aux professionnels l'inventaire des infractions dans le domaine du transport routier et leurs sources

Pour faciliter le respect des règles par tous et le contrôle de leur application, l'AT précédente de l'UE a réalisé un inventaire précis des incriminations et infractions susceptibles d'être commises à l'occasion d'un transport routier de marchandises.

Cet inventaire vise à :

- Recenser les infractions et leurs sources,
- Répertorier les sanctions prévues en les classant (administratives, amendes, emprisonnement),
- Identifier les corps de contrôles autorisés à les relever,
- Identifier les éventuelles lacunes et proposer leur correction.

- **Action 14.8.2** : Réaliser un guide des infractions dans le secteur des transports routiers de marchandises

Sur la base de l'inventaire réalisé, il sera rédigé une guide des infractions dans le secteur des transports pour :

- Faciliter leur respect par les acteurs économiques,

- Faciliter et harmoniser leur contrôle et constatation par les corps habilités,
- Faciliter et harmoniser l'application des sanctions par les juridictions.

3.5.2 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

3.5.2.1 Le postulat

Le monde est confronté de plus en plus à la problématique du réchauffement climatique dont il est établi qu'une grande part incombe au rejet dans l'air, du dioxyde de carbone. Il est indiscutable que le transport en général, quel que soit le mode, tient une part de responsabilité dans cette situation, et le transport routier au travers des effets de la circulation des véhicules. Le transport engendre ainsi des externalités négatives, notamment environnementales. Aussi, la référence à la durabilité désormais incontournable dans de nombreux domaines de l'action publique, adresse-t-elle le transport via la notion de transport durable. Ainsi, l'un des ODD vise l'urgence d'une adaptation des comportements de mobilité aux changements climatiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

A cet effet, l'action publique en matière de transport public doit désormais viser un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, notamment dans les zones urbanisées plus exposées.

La Stratégie du Secteur des Transports Routiers de Marchandises et de Personnes doit donc intégrer les principes et les systèmes d'objectifs du développement durable. Le défi consiste à concevoir et mener ainsi donc une politique qui garantisse un bon niveau de desserte à un coût acceptable et dans le respect de l'environnement.

Les politiques de transport durable sont l'expression de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports. Cette référence, d'autant plus inévitable à la vue des externalités variées que le transport engendre, est basée sur l'exigence d'une compatibilité entre croissance économique et préservation ou protection de l'environnement. Les politiques de transport durable valident d'autant mieux cette exigence forte que le transport est considéré traditionnellement comme un important levier de développement. Il convient donc uniquement dans ce cadre de réduire les externalités environnementales liées à l'activité de transport, mais pas le niveau de l'activité lui-même.

L'efficacité ou la durabilité des politiques de transport public appelle dorénavant des actions et des instruments susceptibles d'apporter des solutions durables au réchauffement climatique pour lequel le mode routier est un contributeur incontestable en ce qu'il engendre des nuisances environnementales. La politique de mobilité cherche à minimiser les charges sur l'environnement causées par la construction, l'entretien et

l'exploitation des infrastructures de transport et à réduire au minimum les nuisances subies par la population.

En matière de mobilité des personnes, la réponse durable réside dans le développement du transport public avec la mise en œuvre d'une combinaison de facteurs limitant volontairement l'usage de la voiture et favorisant un report modal vers le transport public ou des modes alternatifs doux comme le vélo ou la marche à pieds quand c'est possible, surtout pour des trajets courts en milieu urbain notamment. Mais l'un des grands défis restent la limitation sinon la suppression à terme de la consommation des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables appelées énergies vertes non polluantes. Ce défi est aussi technologique avec le développement de véhicules électriques, hybrides ou à propulsion par le gaz naturel.

Si en Afrique le défi technologique ou industriel est colossal en l'état, la meilleure réponse peut être apportée par une volonté politique forte en faveur du développement du transport public, accompagné d'une législation et d'une réglementation incitative à l'abandon de l'usage de la voiture sur le plan des conditions de circulation et du stationnement ainsi qu'en celui de la fiscalité. Cette vision à moyen et long terme doit aussi s'accompagner d'une démarche d'amélioration constante des motorisations et des techniques de dépollution active des émissions (pot d'échappement catalytique), une amélioration de la qualité du parc de véhicules mais aussi un développement de l'apprentissage de la conduite économique et écologique.

3.5.2.2 Effets attendus et conditionnalités

3.5.2.2.1 Les effets attendus

Les principaux effets attendus sont les suivants :

- Des normes environnementales sont établies pour la circulation des véhicules au centre-ville et un système de contrôle est mis en place avec des mesures de sanction,
- Le parc des véhicules (autobus et minibus) de transport public fonctionnant au gaz naturel (véhicules verts) est augmenté significativement et, consécutivement, la consommation de carburant est en baisse,
- Le parc de voitures hybrides ou full électrique est augmenté,
- Les modes de transport énergiquement efficaces tels que le BRT, le Métro et les bateaux-bus lagunaires sont développés,
- Des infrastructures spécifiques sont aménagées sur voiries pour l'utilisation sécurisée de modes de transport doux, notamment le vélo et la marche à pieds,
- La dimension environnementale est intégrée au programme de l'enseignement de la conduite économique et écologique est intégrée au processus de formation à la conduite routière pour tous les conducteurs et au programme initial et périodique du CACR, pour les conducteurs professionnels.

3.5.2.2.2 Les conditionnalités

La réalisation de ces effets nécessite que les conditionnalités ci-après soient satisfaites :

- Mettre en place une réglementation des normes antipollution,
- Instaurer une fiscalité spécifique incitative au transport propre ou durable (fiscalité verte ou écofiscalité) : encourager et favoriser, par une fiscalité spécifique, l'acquisition d'autobus et de minibus fonctionnant au gaz naturel ainsi que de véhicules hybrides ou full électriques ; Faciliter la circulation de ces véhicules et leur stationnement,
- Développer le Transport Public de masse en milieu urbain (BRT, Métro, etc.) et les moyens de transport vert y compris les autobus de la SOTRA (véhicules au gaz, full électriques ou hybrides, etc.),
- Réaménager la voirie en intégrant la circulation sécurisée des piétons et des vélos, notamment au centre-ville,
- Former l'ensemble des formateurs à la conduite aux techniques de conduite économique et écologique.

3.5.2.3 Effet 15.1 : Elaborer, faire adopter et appliquer des normes réglementaires antipollution

3.5.2.3.1 Le cadre

Il n'existe pas en Côte d'Ivoire de réglementation en faveur du transport durable. En vue d'atteindre les objectifs précédemment décrits, la politique des transports doit se doter d'un cadre réglementaire approprié édictant au moins des normes environnementales pour la mise en circulation des véhicules.

Les transports doivent être énergétiquement efficaces et utiliser le moins possible d'agents énergétiques non renouvelables. Ils doivent également être respectueux de l'environnement. La circulation des véhicules ne doit pas engendrer de rejets dans l'air, des polluants au-delà d'un seuil admissible que des normes doivent réglementairement fixer.

Si les Transports Publics se positionnent comme mode de transport préservant l'environnement, ils doivent faire figure d'exemple en matière d'énergie et d'environnement. Il faut intégrer dans toutes les flottes les techniques de préservation de l'environnement et d'économie d'énergie qui ont fait leurs preuves. L'énergie électrique est une voie prioritaire en l'occurrence car elle est d'une importance capitale pour un usage propre dans les transports, car la production électrique émet relativement peu de CO₂.

A l'heure actuelle, aucune énergie capable de remplacer efficacement le diesel n'est disponible, même à moyen terme, pour les bus. Les avantages des bus propulsés au gaz sont indéniables, notamment en ce qui concerne les émissions de polluants. Mais les biocarburants ne sont pas disponibles en quantité suffisante et ont un impact négatif sur les prix des denrées alimentaires. Il y a donc lieu de chercher à optimiser la consommation énergétique des bus. En outre, il importe de favoriser, à travers une fiscalité de porte et de consommation, la circulation de véhicules avec des techniques de

propulsion alternatives, notamment au moyen de moteurs hybrides qui sont des systèmes économiques et fonctionnels.

3.5.2.3.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes doivent être entreprises pour l'élaboration d'une réglementation antipollution :

- **Action 15.1.1** : Elaborer une réglementation antipollution

Fixer des normes pour les véhicules, définir des critères de qualité les faire appliquer dans le cadre des processus d'homologation. (Voir détail Action 10.2.3, Pilier 4, OS 10).

- **Action 15.1.2** : Développer les Transports Publics de masse en milieu urbain de type BRT, bateaux bus et Métro qui sont consommateurs d'énergie propre.
- **Action 15.1.3** : Prendre en compte les critères de l'efficacité énergétique et de la comptabilité environnementale dans la planification à moyen terme et le choix/fourniture de l'offre ou des moyens de transport (notamment dans les appels d'offres y compris pour le matériel des transports lagunaires et lacustres).
- **Action 15.1.4** : Revoir l'affectation de la voirie au centre-ville en intégrant les modes doux comme le vélo et la marche à pied.

Cela consiste à aménager et sécuriser un réseau de pistes cyclables et piétonnes sur les voiries en particulier au centre-ville et sur les larges avenues ou boulevards rapides.

3.5.2.4 Effet 15.2 : Instaurer une fiscalité spécifique incitative au transport propre (écofiscalité)

3.5.2.4.1 Le cadre

Les transports restent aujourd'hui un secteur responsable d'émissions de CO₂ et de particules fines.

Pour lutter contre les nuisances environnementales liées aux transports motorisés, différents leviers peuvent être distingués en fonction de leur nature. On trouve ainsi les actions réglementaires, les solutions technologiques, et les mesures économiques.

Parmi les mesures économiques, se trouvent la fiscalité environnementale, encore appelée fiscalité verte ou écofiscalité. L'écofiscalité (ou fiscalité verte ou fiscalité environnementale) concerne la fiscalité attachée aux produits et services ayant un impact

sur l'environnement. On distingue habituellement l'écofiscalité positive c'est-à-dire les réductions ou les exonérations fiscales, qui s'appliquent aux biens et services ayant un effet vertueux sur l'environnement, et l'écofiscalité négative qui sont des taxes sur les biens et services ayant un effet négatif sur l'environnement. Trois catégories de prélèvements sont généralement concernées :

- Les taxes sur les émissions et produits polluants (ce que l'on appelle les écotaxes au sens strict),
- Les redevances environnementales (paiements en contrepartie de services rendus),
- Les prélèvements sur l'énergie et les transports.

Les recettes issues de ces différents prélèvements devraient ou pourraient servir à lutter contre les dégradations et nuisances environnementales tout en favorisant l'adoption d'éco comportement en matière de mobilité (utilisation de moyens de transport propre et/ou de l'énergie verte). C'est pourquoi les critères d'acquisition des véhicules doivent également tenir compte des aspects environnementaux, ce que l'écofiscalité doit intégrer.

3.5.2.4.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes doivent être entreprises :

- **Action 15.2.1** : Adopter une écofiscalité spécifique pour l'acquisition de moyens de transport vert

L'objectif visé est de taxer de façon dissuasive les véhicules pollueurs et adopter en revanche une fiscalité favorable ou incitative à l'acquisition des véhicules qui consomment de l'énergie propre.

- **Action 15.2.2** : Défiscaliser ou alléger les taxes sur les carburants propres ou verts (Biocarburant, gaz naturel, etc.) pour vulgariser ou encourager leur utilisation
- **Action 15.2.3** : Instaurer une redevance environnementale sur les activités de productions ou de services industriels et commerciaux, dont le produit viendrait alimenter le Fonds de Financement du Transport Public dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique

3.5.2.5 Effet 15.3 : Développer le Transport Public de masse en milieu urbain et les moyens de transport vert

3.5.2.5.1 Le cadre

Le Transport public de masse de type BRT, Tram, Métro ou Train léger est considéré comme un mode de transport peu consommateur d'énergie et surtout peu émetteur de

CO₂. Dans de nombreuses villes d'Europe, d'Asie ou d'Amérique, on commence à abandonner les bus diésel pour se tourner davantage vers les véhicules alimentés par du bioGnV, du gaz naturel carburant liquéfié obtenu avec des déchets, et les bus électriques. Les hybrides comme le Businova, un véhicule équipé de moteurs électriques, hydrauliques et diesel gagnent également du terrain. Mais les projets de création de bus verts se multiplient et les recherches concernant surtout l'électrification des véhicules et l'amélioration de leur autonomie.

Certains types de véhicules électriques comprennent les voitures, les motocyclettes, les camions, les trains, les bateaux, les scooters et même les trottinettes électriques. Les véhicules électriques fonctionnant entièrement à l'électricité n'émettent pas de gaz dangereux, même si les émissions toxiques peuvent être produites par des centrales produisant de l'électricité. Néanmoins, l'énergie peut être tirée de technologies renouvelables comme la géothermie, l'hydroélectricité, l'énergie solaire et les éoliennes.

Opter pour des véhicules écologiques alimentés par des carburants alternatifs et des technologies de pointe met moins de pression sur l'environnement que les véhicules à moteur à combustion interne classiques fonctionnant à l'essence ou au diesel. Gagner le défi de la lutte contre le réchauffement climatique est à ce prix et le développement du transport public dont les véhicules sont alimentés et propulsés avec de l'énergie propre, constitue la plus grande priorité qui s'impose aux agglomérations urbaines considérées comme les plus gros centres de production de la pollution environnementale. Mais ce processus doit aussi s'accompagner des dispositifs adéquats pour le recyclage des batteries et leur dépollution à long terme.

3.5.2.3.2 Les actions à entreprendre

- **Action 15.3.1** : Développer le Transport Public de masse et opter pour les autobus à gaz à défaut d'autobus hybrides ou full électriques

Les futures lignes de BRT et de Métro d'Abidjan vont dans ce sens. La politique d'équipement de la SOTRA en autobus fonctionnant au gaz naturel (autobus verts) devrait viser l'objectif de remplacer 100% du parc total avec des autobus de nouvelle génération qui fonctionnent au gaz.

- **Action 15.3.2** : Moderniser et développer la flotte de bateaux bus de la SOTRA

Les bateaux bus qui assurent la traversée de la lagune Ebrié en complément aval ou amont des déplacements urbains terrestres à Abidjan sont indispensables dans une logique d'efficacité de fonctionnement du système de transport public actuel. Mais ces bateaux sont devenus vétustes pour continuer d'être exploités dans des conditions de sécurité et de respect de l'environnement. Cette flotte doit par conséquent être renouvelée avec des bateaux modernes propulsés par des moteurs électriques ou au gaz naturel.

- **Action 15.3.3** : Développer les moyens de transport vert

Il s'agit d'encourager, par une politique incitative, l'acquisition des véhicules à propulsion électrique, hybride ou au gaz naturel, notamment les autobus, minibus et taxis de transport public (fiscalité incitative et appuis financiers sous diverses formes à étudier) : Les véhicules fonctionnant au gaz naturel, full électrique ou hybrides sont considérés comme des moyens de transport propre et durable. La même démarche doit être développée pour les petits véhicules de distribution urbaine de marchandises.

3.5.2.6 Effet 15.4 : Développer les mobilités douces

3.5.2.6.1 Le cadre

Les modes de déplacement doux sont les modes de transports qui n'utilisent pas d'énergie polluante et ne rejettent pas de gaz à effet de serre. Ils englobent les véhicules non motorisés, les moyens de locomotion à assistance électronique, électrique ou au gaz naturel. L'offre est donc très large : vélo, trottinette, marche, rollers, etc.

De plus en plus dans les entreprises en Europe, et notamment en France, des salariés choisissent individuellement ou en groupe de se rendre au bureau à pied ou à vélo plutôt qu'en utilisant leurs voitures, ce qui présente de nombreux avantages :

- Economiques : réduction du budget transport, optimisation de la gestion de la flotte automobile et du stationnement,
- Sociaux : amélioration de la qualité de vie des salariés au travail et augmentation de leur productivité mais aussi diminution de la fatigue, du stress (réduction de 40 % des risques de maladies cardio-vasculaires) et des accidents de la route. Rationalisation des déplacements, flexibilisation des lieux de travail et des horaires,
- Environnementaux : Réduction des consommations énergétiques et des émissions de CO₂ qui auront des répercussions positives sur votre Bilan Carbone. Amélioration de l'environnement urbain : diminution de la pollution sonore et olfactive,
- Image : Valorisation de l'entreprise vis-à-vis des salariés, des partenaires et du public. Renforcement de l'image citoyenne et de la culture d'entreprise.

Ce changement de comportement vis-à-vis de la voiture participe d'une démarche de sensibilisation et de prise de conscience, notamment au sein des entreprises, qui est un projet collaboratif impliquant les travailleurs au sujet de l'ensemble de leurs déplacements quotidiens dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique qui a besoin de la contribution de tous.

A Copenhague par exemple, la ville considérée comme la championne du monde du transport doux, presque 50 % des trajets domicile-travail se font à vélo. Pour inciter les salariés d'autres pays y compris la Côte d'Ivoire, à faire de même, tout en leur assurant accessibilité, sécurité et respect de l'environnement, il est nécessaire de sensibiliser les

entreprises à amener leurs employés à un changement de comportement en conférant à la voiture son rôle premier de simple moyen de déplacement.

L'Autorité pour la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA), en concertation et en coordination avec les collectivités locales de son périmètre d'activités, pourra soutenir et faire concrétiser ces nouveaux comportements écologiques avec la réalisation de réseaux de transports doux (promenades piétonnes ou vertes, pistes cyclables, trottoirs aménagés et sécurisés, etc.) en mettant en place des actions communes.

Promouvoir la mobilité douce au sein des entreprises peut se faire à travers de nombreuses actions comme la création de parkings à vélo, l'aménagement de vestiaires et de douches pour assurer le bien-être des salariés. Cette promotion pourra se consolider avec la mise en place de mesures d'accompagnements par exemple la prise en charge par l'employeur d'une partie des frais du trajet domicile-travail à vélo (en France c'est 0,25 euros/km), l'exonération des charges et des cotisations sociales jusqu'à un certain seuil (en France c'est 200 euros/an/salarié).

Pour les travailleurs marcheurs, l'AMUGA doit veiller à l'aménagement des parcours piédestres équipés de signalisation et mettant en valeur la biodiversité avoisinante (on parle de promenade verte) là où elle existe, menant par exemple des stations ou terminus des transports publics, aux bureaux ou installations des entreprises, à des sites touristiques, aux commerces ou cafés situés au centre-ville notamment. Pour les y encourager, des entreprises pourraient offrir à leurs salariés un équipement adapté (gilet orange, baskets), pour valoriser ce mode de transport.

Les infrastructures et les services mis à disposition des travailleurs sont évidemment un préalable au développement de la pratique des modes doux mais l'information, la communication et la promotion autour de ces déplacements sont indispensables afin d'atteindre les objectifs fixés. La mise en place de campagnes d'affichage dans l'entreprise, le relai de l'information sur le réseau intranet ou dans les newsletter internes, la création de jeux sensibilisant et promouvant les modes doux de déplacements sont autant d'actions sur lesquelles il ne faut pas lésiner pour accroître la popularité de ce mode de transport.

En tout état de cause, la mobilité propre nécessite pour le système de Transport Public, une coordination et une complémentarité intermodalité sur le plan technologique, géographique (ou spatiale), tarifaire et opérationnelle (communications et informations). L'efficacité de la réponse ou des solutions, en matière de Transport Public, à mettre en œuvre pour répondre au défi planétaire du climat ou de la préservation de l'environnement repose sur une combinaison intelligente des différents modes ou moyens de déplacements accessibles aux populations et qui minimise l'impact négatif sur l'environnement.

3.5.2.6.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes doivent être mise en œuvre :

- **Action 15.4.1** : Elaborer des Plans de mobilité des travailleurs des grandes entreprises situées au centre-ville

Ces plans de Mobilité entreprise visent à connaître en particulier les flux de déplacements en voitures des travailleurs et proposer aux entreprises, en accord avec leurs salariés, des alternatives à la voiture comme le co-voiturage ou la voiture partagée.

- **Action 15.4.2** : Faire la promotion des modes doux au sein des entreprises

Cette sensibilisation pourra être renforcée par des mesures d'accompagnement par exemple la mise à disposition de parkings spécifiques et de vestiaires appropriés ainsi que des équipements adaptés pour l'usage desdits modes.

- **Action 15.4.3** : Encourager et favoriser l'éco comportement des ménages dans leurs déplacements

L'éco comportement passe par des campagnes de sensibilisation des citoyens et des populations pour emprunter les transports publics ou des modes considérés comme doux qui offrent des alternatives écologiques à la voiture.

- **Action 15.4.4** : Assurer la coordination et la complémentarité des différents modes ou moyens de transport

Il s'agit de mettre à la disposition des populations, le moyen de transport qui convient le mieux (sur le plan environnemental) et qui leur est accessible (accessibilité spatiale, physique, sociale et tarifaire) pour leurs déplacements.

3.5.2.7 **Effet 15.5 : Développer l'enseignement de la conduite économique / écologique**

3.5.2.7.1 Le cadre

La mutation du parc automobile vers des véhicules propres prendra nécessairement du temps. Il faut donc au cours de cette période développer des mécanismes qui doivent permettre la mutation du parc automobile (voir OS 16), mais parallèlement, développer l'enseignement de la conduite économique / écologique afin de diminuer la consommation de carburant et donc mécaniquement l'émission de polluants.

3.5.2.7.2 Les actions à entreprendre

Les actions suivantes doivent être mise en œuvre :

- **Action 15.5.1** : Intégrer dans les programmes de formation à la conduite en milieu scolaire la sensibilisation à la conduite économique et écologique

Il est nécessaire de sensibiliser les jeunes futurs conducteurs aux impératifs de conduite économique et écologique, afin de créer les mécanismes réflexes indispensables qu'ils appliqueront ensuite dans leur conduite.

- **Action 15.5.2** : Développer la formation des formateurs à la conduite aux techniques de conduite économique / écologique

Il est essentiel, en vue d'un enseignement efficace que l'ensemble des enseignants à la conduite soit formé aux techniques de conduite économique / écologique. Cette formation des formateurs, outre la technique de conduite, doit aussi porter sur les effets économiques et écologiques d'une conduite responsable en termes de diminution de la consommation de carburant, mais aussi de lubrifiant et de pneumatiques, et les effets de cette diminution sur l'environnement.

- **Action 15.5.3** : Intégrer l'enseignement de la conduite économique / écologique aux programmes d'enseignement du permis de conduire
Il est essentiel d'intégrer de façon systématique l'enseignement de la conduite économique / écologique au programme d'enseignement à la conduite routière pour toutes les catégories de permis.
- **Action 15.5.4** : Intégrer l'enseignement de la conduite économique / écologique aux programmes d'enseignement du CACR (formation initiale et périodique)

Il est essentiel que les conducteurs professionnels, notamment ceux en activité, soient sensibilisés et former de façon régulière, à la conduite économique / écologique, et à ses effets en termes d'efficacité économique et environnementale.

3.5.3 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

3.5.3.1 Considération générale

L'accès des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes au financement ne concerne pas que le financement du rajeunissement ou du renouvellement du parc, mais le financement de la vie des entreprises du secteur en général.

S'il est admis que le parc de véhicules de transport public de marchandises et de personnes est vétuste, le programme de rajeunissement et de renouvellement du parc à mettre en œuvre ne peut se concevoir que comme une des composantes de la modernisation du secteur.

En ce sens, il serait vain d'espérer que le dispositif produirait les fruits attendus sans que les conditions de rentabilité des entreprises de transport routier ne soient améliorées.

En effet, quel que soit le mécanisme à mettre en place, il suppose que les entreprises du secteur en voie de professionnalisation, qui en ont le plus besoin, soient en mesure de pouvoir honorer les remboursements de leurs prêts. Cela signifie que ce dispositif ne peut être qu'un accompagnement de mesures plus générales et souvent préalables visant à régler les questions essentielles que sont :

- La professionnalisation de l'ensemble des acteurs du secteur (transporteurs, conducteurs, intermédiaires),
- La commercialisation des services de transport routiers de marchandises et de personnes qui devient transparente,
- L'élimination des pratiques de surcharges et des pratiques déloyales (cabotage illicite, concurrence du compte propre, secteur informel),
- Une gouvernance renforcée du secteur.

La politique de rajeunissement et de renouvellement du parc est donc une composante importante d'un dispositif global de modernisation du secteur et qui, d'une façon générale, doit être un mécanisme incitatif à la professionnalisation du secteur.

Enfin, le système ne portera ses fruits que si le coût effectif du crédit et services fournis par l'organisme gestionnaire sont plus attractifs et donc compétitifs que ceux des banques et institutions financières classiques agissant en dehors du programme.

Enfin, ce programme doit être un élément incitatif pour les opérateurs informels à intégrer le secteur formel pour pouvoir en bénéficier.

3.5.3.2 Le postulat

La question du financement du rajeunissement et du renouvellement de la flotte ou dans un premier temps de son rajeunissement, s'inscrit dans le cadre général de la difficulté des entreprises du secteur à accéder au crédit et au financement faute de crédibilité économique.

Ce défaut de crédibilité est issu du caractère éminemment imprévisible de l'activité en raison notamment du mécanisme opaque de commercialisation des services de transport routiers de marchandises et de personnes et de l'absence de relations directe entre le donneur d'ordre et le transporteur (en particulier en transport de marchandises) qui, en se cumulant, interdisent l'établissement de relations durables entre transporteur et client. Ceci conduit à une grande volatilité du marché à une impossibilité quasi générale de dresser du compte et des budgets prévisionnels.

Au surplus, si les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes sont contraintes par la loi à se constituer sous forme sociale, elles n'en sont pas moins caractérisées par une faible capitalisation.

Enfin, le parc de véhicule est dans un tel état de vétusté en général, qu'il ne peut être véritablement valorisé, et s'il peut l'être, il n'est pas constitutif d'un patrimoine solide et négociable pouvant servir d'assises pour constituer une garantie solide et surtout crédible.

L'accès au financement est donc rendu extrêmement compliqué sinon impossible pour le financement des activités courantes, comme un besoin de trésorerie à court terme par exemple.

Au surplus, lorsque le financement du quotidien est difficile, le financement des investissements productifs en matériel roulant notamment, est impossible. Ainsi le parc de véhicule est obsolète mais son rajeunissement ou son renouvellement sont compromis.

Dès lors, des mesures doivent être prises pour d'une part faciliter l'accès au financement de façon large et d'autre part favoriser le renouvellement du parc.

Pour ce dernier aspect, le programme à développer et notamment les mesures incitatives notamment fiscales, douanières et financières doivent résolument être orientées vers un renforcement du secteur des transports professionnels de marchandises et de personnes pour compte d'autrui. Cette approche vise donc à cibler les mesures sur les entreprises du secteur qui en ont le plus besoin tout en incitant le secteur informel à se formaliser.

Une telle démarche implique donc l'adoption de mesures particulière d'application ciblée et non de mesures générales qui auraient pour effet soit de contribuer à installer l'informel de façon durable, soit d'accroître la part du transport pour compte propre au détriment du transport public.

Enfin, les efforts entrepris ces dernières années avec le FDTR notamment dans le cadre du PAMOSET de la Banque Mondiale, doivent servir de base à la mise en œuvre du programme ainsi développé.

3.5.3.3 Effets attendus et conditionnalités

3.5.3.3.1 Les effets attendus

Accroître l'accessibilité au financement des entreprises du secteur (marchandises et personnes) doit conduire aux effets attendus suivants :

- Les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes voient leur accès au crédit et au financement facilité,
- L'âge moyen des véhicules de transport routier de marchandises et de personnes est ramené progressivement de 20 ans à 10 ans pour les véhicules moteurs et de 30 à 15 ans pour les remorques et semi-remorques,
- L'impact environnemental du secteur est amélioré et la sécurité routière est renforcée,
- Les conditions d'exploitations sont améliorées et la rentabilité des entreprises renforcée et la part du transport en compte propre diminue,
- La formalisation du secteur s'accroît.

3.5.3.3.2 Les conditionnalités

Ces effets attendus ne seront atteints que si les conditionnalités suivantes sont prises en compte :

- Les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes sont en mesure de rembourser leurs emprunts dans des conditions ne compromettant pas leur pérennité,
- Le programme est mené en complément d'actions préalables ou parallèles sans lesquelles il ne produira aucun effet,
- Les mesures incitatives sont complétées par un mécanisme de contrôle, de sanctions et d'exécution des sanctions,
- L'engagement des pouvoirs publics s'appuient sur des engagements de la profession.

3.5.3.4 Effet 16.1 : Faciliter les conditions d'accès au crédit et au financement

3.5.3.4.1 Le cadre

Au-delà de la question du rajeunissement et du renouvellement du parc un environnement favorable doit être créé pour faciliter l'accès au crédit et au financement des entreprises de transport routier de marchandises.

Les points de blocage sont clairement identifiés et tout comme la question du parc, la question de l'accès au crédit s'inscrit dans un contexte plus global de mesures générales visant à formaliser le secteur et à en pérenniser l'activité.

En effet, les entreprises du secteur sont confrontées comme celles des autres secteurs économiques, à des besoins de financement ponctuels de trésorerie par exemple.

Dès lors les mesures à prendre ici ne sont pas que des mesures financières mais sont également des mesures d'accompagnement des entreprises du secteur visant à créer les conditions de crédibilité dont elles ont besoin vis-à-vis des institutions financières.

Ces mesures s'accompagnent naturellement de mesures innovantes en matière de crédit et de financement.

3.5.3.4.2 Les actions à entreprendre

Les mesures à adopter doivent d'abord contribuer à recréer les conditions de crédibilité des entreprises. Elles sont complémentaires à celles visant à la professionnalisation du secteur et à la commercialisation des services de transport routier de marchandises et de personnes.

A ce titre il convient de mettre en œuvre les actions suivantes :

- **Action 16.1.1** : Favoriser la conformité des entreprises aux règles comptables par la création au sein du HCPETR-CI d'un service d'assistance à la comptabilité dont

la mission serait le développement d'un plan comptable type pour les entreprises du secteur et la fourniture de conseils de gestion à ses membres

- **Action 16.1.2** : Favoriser la mutualisation de moyens et le regroupement d'entreprises par la formation de GIE établis et reconnus
- **Action 16.1.3** : Favoriser la création de SARL bénéficiant d'avantages fiscaux intéressants
- **Action 16.1.4** : Imposer la tenue d'une comptabilité et l'émission de facture normalisée
- **Action 16.1.5** : Interdire les paiements de prestations autrement que par des moyens traçables (virement ou chèques) en transport de marchandises et imposer la pratique du ticket de passager et du reçu de paiement
- **Action 16.1.6** : Développer un mécanisme d'assurance professionnelle visant à la couverture des risques d'insolvabilité en cas de crédit bancaire
- **Action 16.1.7** : Par ailleurs des programmes incitatifs de financement doivent être développés grâce à la constitution de partenariat avec des organismes et institutions spécialisés.

Il peut s'agir en particulier de mécanismes de prêts d'honneur, visant à fournir aux entreprises une facilité à renforcer leurs fonds propres, ce qui renforce leur crédibilité vis-à-vis du système bancaire qui devient plus apte à accorder des prêts plus importants notamment pour le financement d'investissements en particulier en matériel roulant.

3.5.3.5 **Effet 16.2 : Mettre en œuvre le Programme de rajeunissement et de renouvellement du parc tel qu'il a été défini dans le cadre du PAMOSET de la Banque Mondiale**

3.5.3.5.1 Le cadre

Le programme initial a été complètement repensé dans le cadre du PAMOSET de la Banque Mondiale.

Il est donc essentiel que le cadre institutionnel du programme de rajeunissement et de renouvellement du parc soit mis en œuvre pour constituer, pour les transporteurs de marchandises et de personnes, un instrument incitatif à la formalisation et à la modernisation.

3.5.3.5.2 Les actions à entreprendre

- **Action 16.2.1** Mettre en œuvre le programme selon les critères d'éligibilité définis

Les critères d'éligibilité des entreprises bénéficiaires, des véhicules anciens à renouveler, et des véhicules récents à financer doivent être mis en œuvre de façon systématique, transparente et efficace.

- **Action 16.2.2** : Développer des mesures incitatives s'appuyant sur des conditions de mise en œuvre vérifiables et vérifiées

Les entreprises éligibles au programme devront pouvoir bénéficier de mesures incitatives sur le plan fiscal et douanier grâce à des exonérations partielles ou totale de TVA et de droit de douane à l'importation de véhicules neufs ou d'occasion répondant aux critères d'âges retenus.

Une exonération des droits de douanes d'importations semble la première des mesures incitatives à appliquer en fonction des critères d'âge qui seront retenus.

Pour ce qui concerne l'exonération de TVA, elle se justifie par le fait que le système à mettre en place n'est pas destiné à financer le paiement de la TVA qui représente presque 1/5 du prix des véhicules. Or, cette avance importante de fonds (18% du prix d'achat) en général n'est pas prise en compte par les établissements préteurs dans la somme à financer et les entreprises n'ont souvent pas les liquidités disponibles pour s'en acquitter. Par ailleurs, le financement de la trésorerie est également très difficile sinon impossible.

Au surplus, la récupération de l'important montant de TVA payé ne pourra se faire que de façon partielle et sur une très longue période. En fait ne pas exonérer l'achat de véhicules au travers du dispositif revient à augmenter indirectement le taux de TVA du fait du cout du crédit applicable sur cette portion du prix à couvrir s'il est pris en compte dans le financement ou financé par emprunt séparé.

Les exonérations pourraient aussi être appliquées aux pièces détachées qui pourraient être utilisées pour les véhicules financés par le programme. Une telle extension de l'exonération aurait au surplus un effet structurant sur le secteur qui serait contraint pour bénéficier de l'avantage de ne recourir qu'à des réparateurs officiels à même de respecter une procédure définie pour bénéficier de l'exonération.

Pour assurer l'efficacité du dispositif et son attractivité, une réflexion pourrait être conduite en fonction des financements disponibles et des mesures fiscales qui pourraient être arrêtées pour conjuguer plusieurs mesures.

En effet, pour garantir la sortie effective du marché et de la circulation des vieux véhicules dont le renouvellement est financé, l'adoption d'une « prime à la casse » assise sur la valeur résiduelle du véhicule à retirer de la circulation et du marché, ou le rachat du véhicule par l'organisme gestionnaire du programme qui sera ensuite en charge de sa destruction et de la valorisation des déchets en résultant peuvent être envisagés.

En fait, si les conditions de financement et de crédit sont particulièrement attractives, ces mesures complémentaires ne sont pas indispensables, la contrepartie du crédit avantageux est alors la cession gratuite du vieux véhicule par le bénéficiaire à l'organisme préteur ou gestionnaire du projet qui ensuite se charge de la destruction effective du matériel obsolète.

Si au contraire, les conditions financières du programme n'apparaissent pas assez compétitives, le dispositif peut prévoir en complément une prime à la casse ou un rachat pour casse en complément du financement octroyé. Dans un tel cas de figure, le montant de la prime n'est pas versé au bénéficiaire mais vient en diminution immédiate du montant emprunté, ou des mensualités.

Indépendamment du financement de l'achat de véhicules de remplacement, ces mécanismes peuvent aussi être mis en place comme incitation au rajeunissement et au renouvellement pour les entreprises ne souhaitant pas recourir à un financement aidé des véhicules de remplacement.

Au surplus, les entreprises éligibles doivent pouvoir bénéficier d'un délai de remboursement d'emprunt de 5 ans pour garantir d'une part que les résultats de l'entreprises ne sont pas déraisonnablement impactés par le remboursement de la dette et d'autre part ne pas compromettre les capacités de remboursement.

- **Action 16.2.3** : Définir des incitations financières

Les entreprises éligibles et bénéficiaires du programme bénéficient de taux préférentiels par rapport au marché et de la possibilité d'opter pour des délais de remboursement pouvant aller jusqu'à 5 ans, les règles d'amortissement comptables demeurant inchangées.

L'allongement des délais de remboursement permet de mieux lisser les effets de l'emprunt en allégeant le montant de remboursement mensuel, ce qui permet de ne pas grever trop lourdement les résultats de l'entreprise et d'alléger la structure de cout de revient contribuant ainsi à la préservation de sa compétitivité.

Par ailleurs, une réflexion pourrait être engagée sur la faisabilité d'utilisation de mécanismes de leasing de véhicules neufs ou de jeunes occasions. L'avantage du leasing est d'alléger le bilan de l'entreprise en ne faisant pas apparaître les véhicules en immobilisation, et d'autre part, les mensualités étant soumises à TVA de pouvoir en récupérer le montant, enfin, les mensualités sont des charges d'exploitation déductibles des résultats.

- **Action 16.2.4** : Définir des engagements réciproques entre Pouvoirs Publics et Profession

L'engagement de l'Etat dans ce programme incitatif doit être la contrepartie d'engagements clairs et forts de la profession représentée par le HCPETR-CI qui a exprimé sa volonté de contribuer à :

- La professionnalisation du secteur (chefs d'entreprises, agents d'exploitation/gestionnaires et conducteurs),

- La formalisation du secteur (intégration progressive de l'informel dans le secteur formel),
 - Le respect des règles en matière de charge (totale et à l'essieu),
 - Une amélioration des services de transports par la mise en œuvre et le respect des réglementations.
- **Action 16.2.5** : Mettre en œuvre un mécanisme effectif de retrait de la circulation des véhicules à remplacer
- Pour ce qui concerne le retrait effectif des véhicules anciens du marché, le programme devra expressément prévoir le transfert de propriété et le retrait de la carte grise du véhicule concerné et la radiation de ce véhicule de tous les registres (immatriculation, autorisation, carte verte, assurance).
- Quel que soit le mécanisme retenu, financement seul par le programme, combinaison de financement et de prime à la casse ou de rachat ou prime à la casse ou rachat seuls, le bénéfice du programme doit entraîner de lui-même et sans formalité complémentaire la cession du véhicule ancien par le bénéficiaire à l'organisme en charge du programme.
- Cela suppose la remise immédiate de la carte grise, du certificat de contrôle technique, des certificats ou agréments complémentaires, certificat d'assurance et la signature d'un acte de cession immédiat et irrévocable pour destruction et valorisation des déchets en résultant,
- L'organisme devra à son tour procéder à la radiation des registres du véhicule en question.

4 LETTRE DE POLITIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

4.1 L'objectif de la SSTRMP 2021-2025

La Côte d'Ivoire se fixe des objectifs ambitieux de développement sous l'impulsion du Président de la République, son Excellence Alassane Ouattara. Elle s'est dotée d'un Plan National de Développement qui en cours de renouvellement pour la période 2021-2025 pour y parvenir.

Chacun sait que le développement économique et social à l'heure de la globalisation des échanges et de la mondialisation dépend fortement de la capacité du système de transport à garantir une mobilité durable des biens et des personnes au travers de services fiables et de qualité accessibles au plus grand nombre et au meilleur coût dans des conditions environnementales optimales.

Si la Côte d'Ivoire compte de nombreux atouts tenant à sa position géographique, à sa démographie et à son développement économique redynamisé depuis plusieurs années, force est de constater que son système de transport, malgré les efforts entrepris, n'est pas encore en situation de contribuer pleinement à la réalisation des objectifs stratégiques identifiés au plus haut niveau de l'Etat. En effet, le secteur des transports et en particulier le transport routier de marchandises et de personnes, qui est le vecteur essentiel de la mobilité des biens et des personnes, se heurte à de nombreux obstacles endogènes et exogènes qui entravent sa capacité à fournir des services fiables et de qualité.

Depuis des décennies, ces difficultés sont identifiées. Cependant, si les grands instruments stratégiques insistaient tous sur le développement et la maintenance des infrastructures, l'organisation de ce secteur clé pour l'économie si elle était pressentie, n'apparaissait pas comme une priorité.

Pourtant dès 2011, le Ministère des Transports a lancé un grand nombre d'initiatives pour aboutir à une modernisation du secteur. La LOTI, adoptée en décembre 2014 est la première traduction de cette volonté.

Cependant, il faut reconnaître que malgré les innovations prometteuses de la LOTI, elles ne résoudront pas à elles seules les difficultés du secteur.

En effet, les facteurs bloquants et les causes des difficultés du transport routier sont multiformes et interdépendantes. Dès lors, leur résolution ne peut dépendre de mesures disparates, isolées et dispersées.

Le PND 2016-2020 accordait une place plus importante que par le passé au secteur des transports routiers de marchandises et de personnes, à son organisation et à sa professionnalisation.

La réalisation de ces objectifs supposait toutefois que de nombreuses actions soient mises en œuvre au niveau sectoriel pour qu'ils puissent être atteint dans les délais prévus.

Alors que la période du PND s'achève, la préparation du PND pour la période 2021-2025 constitue une opportunité à saisir pour construire, sur la base des initiatives déjà en cours, les actions à mettre en œuvre au travers d'une Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes 2021-2025 (SSTRMP) qui constituera la vision consolidée des moyens à mettre en œuvre pour une modernisation du secteur des transports routiers au service du développement économique et social du pays.

En effet, la modernisation du secteur suppose non plus la prise de décisions isolées et segmentées mais au contraire, la définition d'une vision consolidée de l'ensemble des actions combinées et souvent interdépendantes à mettre en œuvre de façon coordonnée et planifiée, pour que tous les acteurs puissent agir ensemble dans un cadre clair et transparent pour la réalisation de l'objectif commun.

En ce sens la Stratégie Sectorielle identifie un résultat stratégique global à atteindre, cinq piliers et fixe 16 Objectifs Stratégiques déclinés en 72 effets attendus et en 255 actions à mettre en œuvre.

Cette vision consolidée qui se fonde sur le diagnostic détaillé des difficultés à résoudre et des obstacles à surmonter démontre que la modernisation du secteur des transports routiers est à portée de main par la mise en application résolue dans un esprit de partenariat et de concertation avec le Secteur Privé des actions identifiées.

4.2 La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes 2021-2025 s'appuie sur un diagnostic des difficultés rencontrées et des obstacles à surmonter

L'objectif premier de la SSTRMP 2021-2025 est de mettre en œuvre un faisceau de mesures et d'actions qui permettent de résoudre les difficultés identifiées et de surmonter les problèmes auxquels le secteur du transport routier de marchandises et de personnes est confronté.

Un diagnostic détaillé de la situation du secteur démontre que ces difficultés et obstacles endogènes et exogènes sont nombreux :

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.

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.

Ce diagnostic amer conduit les observateurs à considérer que le secteur du transport routier de marchandises et de personnes en Côte d'Ivoire :

- N'est pas fiable
- N'apporte pas un service de qualité en termes de ponctualité et de sécurité des envois et des déplacements
- Engendre des coûts logistiques bien trop élevés, et des coûts importants de mobilité des personnes sans la fourniture d'un service de qualité

Il s'en suit :

- Une faible part du pavillon ivoirien dans les transports inter-Etats de marchandises et de personnes
- Un développement croissant du transport pour compte propre contrairement à tout ce qui se constate dans d'autres régions du monde

4.3 Le cadre stratégique existant et les premières réalisations du Ministère des Transports

Depuis des décennies, le secteur du transport routier a fait l'objet d'une certaine attention dans les instruments stratégiques qui se sont succédé.

Citons pour mémoire :

- La Déclaration de Politique dans le Secteur des Transports (1998)
- Le Plan d'Actions de Développement des Transports (PADT) du Ministère des Transports de Janvier 2007
- La Feuille de Route du Ministre des Transports de Juin 2011

Mais force est de constater que dans le cadre stratégique national de développement, qu'il s'agisse de la Nouvelle Stratégie de Développement et du premier Plan National de Développement (PND) 2012-2015, le secteur des transports n'est visible que sous l'angle des infrastructures et de façon très dispersée.

Il s'ensuit que la visibilité du secteur et de la politique sectorielle est faible et très fragmentée.

Il aura fallu attendre le PND 2016-2020 pour une prise en compte, encore discrète mais présente, de certains éléments visant à une meilleure organisation du secteur au-delà de la problématique des infrastructures.

Pourtant les premières pierres de la modernisation du secteur des transports routier ont été posées par l'adoption de la LOTI en Décembre 2014.

Ainsi la LOTI (et ses ordonnances modificatives) porte création de L'Autorité chargée de la Régulation du Transport Intérieur (ARTI) qui concentrera des pouvoirs dans le domaine

Politique (Conseil, avis et recommandations), le domaine Régalien (Régulation, application et police administrative), et dans le domaine Judicaire (premier ressort pour la résolution des différends et propositions de sanctions). Elle introduit également le cadre légal des Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AOMU) qui a permis la création de l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA).

Mais la LOTI est aussi porteuse d'innovation au service du développement du secteur en jetant les bases pour :

- Professionnaliser les opérateurs par une modernisation des critères d'accès à la profession (un 1er Décret d'application du 22 Avril 2015 sur les conditions d'accès a été publié mais beaucoup reste encore à faire)
- Clarifier le cadre contractuel en introduisant le principe des contrats types et d'une possible tarification de référence
- Renforcer la position du transporteur en posant le principe du droit à une rémunération juste des opérateurs
- Responsabiliser les donneurs d'ordre en permettant de sanctionner leurs comportements ayant une incidence sur la sécurité des transports

Par ailleurs la dispersion de la représentation professionnelle a pris fin par la création du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier (HCPETR-CI).

Ces efforts doivent toutefois être renforcés et consolidés.

La SSTRMP 2021-2025 sera donc un instrument idéal pour accélérer et finaliser la mise en œuvre des avancées de la LOTI au travers d'une vision consolidée et globale reprenant de façon ordonnée et planifiée l'ensemble des actions à mettre en œuvre pour que le secteur du transport routier de marchandises et de personnes puisse remplir son rôle au service des objectifs du développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

4.4 L'approche consolidée de la SSTRMP 2021-2025

La SSTRMP 2021-2025 se veut être la vitrine de la politique sectorielle et l'outil d'application pour le secteur des instruments stratégiques du pays.

En ce sens elle est l'expression de la VISION CONSOLIDÉE et INCLUSIVE du Ministre et traduit une ambition forte au service de l'émergence d'un secteur du transport routier efficace et sûr.

A cette fin, la SSTRMP devient en plus d'une vision un outil de bonne gouvernance et de suivi.

L'ensemble de cette vision qui vise à jeter les bases de la modernisation du secteur se fonde sur un résultat stratégique global :

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 richesse et d'emploi grâce au développement de services de transport de qualité, compétitifs, durables, fiables et respectueux de l'environnement.

Ce résultat stratégique global et ambitieux permettra donc de résoudre les difficultés et les obstacles endogènes et exogènes auxquels le secteur est confronté grâce à la mise en œuvre coordonnée et planifiée des mesures et actions permettant de réaliser 16 grands Objectifs Stratégiques répartis en 5 Piliers.

Ces 16 Objectifs Stratégiques déclinés en effets attendus, sont interdépendants les uns des autres et doivent être appréhendés comme un cadre consolidé et inclusif qui vise à fédérer les efforts à entreprendre par les différents acteurs publics et privés dans l'esprit de partenariat et de concertation.

Ainsi, au travers des 5 Piliers, ces 16 objectifs stratégiques, avec les actions qu'ils impliquent, sont la clé d'une modernisation attendue du secteur.

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

La gouvernance générale du secteur doit être améliorée et renforcée pour garantir une application coordonnée de la SSTRMP 2021-2025.

Cet objectif vise :

- Une meilleure gouvernance de la part des institutions publiques de l'environnement légal, économique, social et autre du secteur grâce à un cadre institutionnel parachevé, cohérent et clair.
- Une approche déterminée de renforcement des capacités de tous les acteurs publics et privés concernés.
- L'établissement de procédures et de structures permanentes de concertations Public – Privé.
- Une réorientation des missions des pouvoirs publics sur l'organisation institutionnelle et légale du secteur, les contrôles et la sanction des pratiques anormales.
- Un renforcement et un recadrage des missions de la représentation professionnelle autour du HCPETR-Cl.

La réalisation de cet objectif suppose que chacun s'approprie la SSTRMP et la fasse vivre par une implication active et coordonnée dans sa mise 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

La création des différentes structures de gouvernance sectorielle impose la définition d'un cadre de financement lisible et clair.

Cela vise en particulier :

- Une cartographie objective et quantifiée est rendue disponible sur les différents niveaux de perceptions de taxes fiscales, parafiscales, redevances et autres prélèvements de tous ordres tant sur le transport routier public que privé, de marchandises et de personnes, de façon officielle et non officielle, à tous les échelons administratifs, locaux, nationaux qu'il s'agisse de transport national ou inter-Etats.
- En conséquence de l'identification de ces perceptions multiples, une cartographie des affectations de ces ressources aux différentes structures bénéficiaires est mise en œuvre afin de définir l'adéquation, ou l'inadéquation de l'affectation des ressources aux besoins et aux résultats atteints.
- Sur la base du résultat des deux étapes précédentes, un mécanisme de financement unique et global est défini pour assurer, dans un cadre de parfaite équité et en toute transparence, le financement des structures et organismes impliqués dans la mise en œuvre des outils de gestion et de gouvernance du secteur.

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

L'amélioration de la Sécurité Routière est une priorité nationale.

La mise en œuvre de cet objectif engendre les actions suivantes :

- Revoir le cadre institutionnel de la gestion de la SR pour se conformer parfaitement au cadre fixé par l'UEMOA.
- Créer un cadre de financement des actions de Sécurité Routière et pour organiser le renforcement des capacités des acteurs du transport routier dans le domaine de la SR.
- Définir une politique sectorielle de SR s'appuyant sur des dispositifs de sensibilisation, de formation et une application effective des sanctions.
- Sensibiliser les opérateurs (transport public et privé et utilisateurs des services de transport) de marchandises et de personnes aux impératifs de SR en particulier dans le domaine de la conduite, de l'entretien des véhicules et de la sécurisation des chargements et des passagers.
- 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.

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

Les transporteurs routiers de marchandises et de personnes ivoiriens ont déserté les corridors sous-régionaux.

Pour remédier à cette situation il est prévu de :

- Structurer les conditions de la participation de la Côte d'Ivoire dans les organes et instances régionales sur une base de coopération interministérielle qui doit permettre de renforcer la présence et la capacité contributive du pays pour faciliter l'intégration régionale dans le domaine de facilitation des échanges et des transports de marchandises et de personnes.
- Créer un cadre régional favorable au développement des échanges et du pavillon ivoirien grâce à des propositions d'ajustement et de modernisation des instruments régionaux en matière de transports et de transit des marchandises et des personnes.
- Anticiper l'accroissement des échanges et des besoins de mobilité des personnes par approche coordonnée de la gestion institutionnelle des transports inter-Etats en créant des conditions harmonisées de concurrence pour les transporteurs de la sous-région.
- Adapter les anciens accords bilatéraux de transport routier aux nouvelles conditions économiques et sociales dans la perspective d'une intégration régionale progressive et développer le volet « transport routier de personnes » souvent délaissé dans ces accords.

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

Le dispositif d'accès à la profession prévu par la LOTI doit être finalisé et mis en œuvre pour permettre la structuration du secteur.

Pour cela il faudra :

- Permettre une mise en œuvre effective des règles d'accès à la profession pour parvenir à courte échéance à une professionnalisation de l'ensemble des opérateurs qu'ils soient déjà en activité ou nouveaux entrants.
- Permettre que la formation des conducteurs professionnels conduise à une amélioration sensible de la sécurité routière par un accroissement rapide du respect des règles de circulation et favorise l'amélioration de la rentabilité des entreprises par une diminution des consommations (carburants, lubrifiants, pneumatiques) et usure mécanique et permette une réduction des

immobilisations intempestives des véhicules (accidents et pannes) et enfin diminuer l'impact environnemental du secteur.

- Renforcer le niveau de professionnalisation de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique et en particulier les intermédiaires comme les commissionnaires de transport, les courtiers de fret et les loueurs de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur en vue d'une amélioration globale et durable des services de transports routiers de marchandises et de personnes.
- Améliorer sensiblement les mécanismes de commercialisation et de gestion du fret par une transparence des transactions et une responsabilisation de l'ensemble des opérateurs de la chaîne logistique grâce à l'intégration progressive du secteur informel dans le formel. Cela doit aussi contribuer à la création d'emplois durables et stables facteur de cohésion sociale.
- Renforcer l'attractivité du secteur pour d'une part attirer les investisseurs privés et d'autre part valoriser les fortes perspectives de développement d'emplois qualifiés.

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)

Le transport routier de marchandises et de personnes bien au-delà de la mobilité des biens et des personnes ont un rôle social d'une importance capitale, ce rôle doit être structuré et accru par :

- La prise en compte de la politique du genre dans le secteur des transports routiers pour qu'elle soit une déclinaison sectorielle de la politique nationale en la matière et soit mise en œuvre en parfaite synergie avec celle-ci.
- La prise en compte sectorielle de la lutte contre le VIH/SIDA doit s'inscrire dans le dispositif national de prévention et en devenir le relais pour les personnels concernés du secteur.
- La volonté des pouvoirs publics, du patronat et des syndicats de conducteurs de parvenir par compromis à une amélioration simultanée des conditions sociales et des conditions d'exploitation des entreprises sur des bases harmonisées.
- Le désenclavement des populations et des productions locales par une amélioration des systèmes de transport rural (de marchandises et de personnes) dépendra de l'implication des collectivités locales et de la coordination des actions qui seront entreprises

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

Cela impose de :

- Recentrer la commercialisation du fret entre les mains des opérateurs formels en favorisant l'établissement de relations contractuelles directes entre le transporteur et le donneur d'ordre en facilitant la conclusion de contrats à temps permettant de renforcer la fiabilité des services offerts.
- Développer des produits d'assurances adaptés au secteur afin que transporteurs et clients voient leur sécurité commerciale respectives renforcées.
- Encadrer le transport pour compte propre sur sa vocation initiale et éliminer les situations de concurrences qui sont préjudiciables à l'émergence du secteur des transports routiers professionnels.
- Contrôler et sanctionner les activités de cabotage illégal par les transporteurs étrangers qui constituent une source de concurrence déloyale et de pratiques de prix ne reflétant pas la réalité du marché ivoirien.

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

Cela implique de :

- Connaitre les besoins et perspectives d'évolution du sous-secteur des transports routiers de marchandises dangereuses pour permettre l'adoption de mesures appropriées,
- Désigner et doter l'Administration Centrale qui sera chargée de l'administration et de la gestion du transport routier des marchandises dangereuses,
- Adhérer à l'accord ADR ou préparer et adopter une réglementation appropriée en se basant sur les instruments internationaux existants et planifier la mise en œuvre progressive en fonction de la disposition des moyens nécessaires,
- Développer les moyens techniques à mettre en œuvre pour permettre l'application de cette réglementation (centre de formation et d'agrément des véhicules et emballages),
- Développer avec les professionnels (Donneur d'ordres et transporteurs) des programmes de formation et de renforcement des capacités pour les opérateurs et les agents publics en charge de l'application de la réglementation et de son contrôle,
- Développer les capacités d'intervention et la coordination des corps de secours en cas d'accidents impliquant des matières dangereuses.

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

Pour y parvenir, il faudra :

- Disposer de données économiques, sociales et structurelles permettant de créer par anticipation les conditions favorables à un développement adapté, planifié et harmonieux du sous-secteur,

- Définir et disposer d'une législation/règlementation adaptée aux besoins sur la base des instruments internationaux existants, ce qui permettra de capitaliser sur les expériences acquises et de cibler le cadre juridique sur la base des réels besoins locaux ainsi que les moyens techniques à mettre en œuvre nécessaire au développement de ce type de transport dans un environnement sanitaire adapté et sûr,
- Créer un socle solide de professionnels compétents qui seront un atout pour le développement de nouveaux marchés régionaux.

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 : Augmenter la part de marché du transport public de personnes

La mise en œuvre de cet objectif conduit à produire les effets suivants :

- La part de marché des TP est significativement augmentée ;
- La circulation des voitures au centre-ville est contrainte par une politique de stationnement payant, dissuasive avec en outre l'instauration de taxes antipollution sur les voitures, et des couloirs spécialement dédiés à la circulation des transports publics sont créés en nombre suffisant ;
- La coordination opérationnelle entre services de transport public urbains, notamment à Abidjan, est effective dans une optique intermodale et intégrée ;
- Le marché des transports urbains à Abidjan est réorganisé, avec une hiérarchisation des réseaux et services de transport qui fonctionnent en synergie, de façon complémentaire.

Objectif Stratégique 11 : Accroître la disponibilité des transports publics de personnes

Cela suppose que :

- Toutes les agglomérations d'au moins 200 000 habitants ou toutes les capitales régionales ou départementales du pays disposent d'un PDU et donc d'un plan de circulation ;
- Toutes les agglomérations d'au moins 200 000 habitants ou toutes les capitales régionales ou départementales du pays sont pourvues en service de transport public structuré ;
- Des zones urbaines non desservies en lignes d'autobus sont désenclavées par des aménagements de voies d'accès pour l'ouverture de nouvelles lignes de bus et pour l'accessibilité aux autres services de transport (minibus et taxis notamment) ;
- Le nombre de lignes et/ou les capacités du transport public sont accrus au niveau urbain, interurbain et inter-Etats ;
- Des infrastructures fonctionnelles d'exploitation (notamment gares routières) sont construites et opérationnelles ;

- L'exploitation et la gestion des entreprises de transport public est modernisée ;
- Des couloirs réservés et stations d'autobus, des têtes de stationnement de taxis et minibus sont aménagés ;

Objectif Stratégique 12 : Rendre efficaces et attractifs les transports publics de personnes et accroître leur qualité de service

Ceci concerne en particulier :

- Facilités d'accès : disponibilité spatiale et temporelle ;
- Rapidité, fiabilité et ponctualité grâce à une VC élevée et des fréquences régulières et suffisantes ;
- Confort des usagers à bord des véhicules, aux quais ou stations d'embarquement et de débarquement ainsi qu'aux arrêts ;
- Sécurité et respect de l'environnement ;
- Bonne information des usagers ;
- Bonne lisibilité et orientation des usagers sur le réseau ;
- Tarification simple et intégrée ;
- Nombre réduit de connexions ou ruptures de charges ;
- Liaisons aussi directes que possible et/ou correspondances fiables et aisées ;
- Bonne image générale auprès du public.

Objectif Stratégique 13 : Mettre en place un système de financement durable des Transports Publics de Personnes

Cela permettra de disposer des éléments suivants :

- Un mécanisme ou modèle de financement durable du système des Transports Publics est adopté et mis en place : Ce modèle assure le financement crédible à long terme du transport public par les pouvoirs publics et par les revenus du marché ;
- La gouvernance financière est efficace : des outils normatifs de gouvernance sont mis en place et utilisés pour la transparence des décisions, d'arbitrage, d'affectation, et d'emploi des ressources financières consacrées aux Transports Publics, avec système de vérification et de justification des dépenses ou emplois ; ces outils permettent en outre de mesurer et d'assurer l'efficacité de la couverture des coûts par les ressources générées ou affectées ;
- La planification simultanée et intégrée des infrastructures et services de Transport Public avec la planification de leurs besoins de financement est assurée et garantie ;
- La viabilité financière durable des services et du marché des transports publics est garantie : il s'agit de la rentabilité financière à long terme des services et du marché des transports publics, grâce à une tarification intégrée au modèle financier qui tient compte de l'ensemble des revenus générés par le système ou qui lui sont régulièrement affectés, ainsi que les allègements ou réformes fiscales éventuelles, conformément au mécanisme de financement mis en place.

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

Il faudra donc :

- Créer un cadre légal national pour définir le contrat de transport de personnes par route, organiser les rapports, droits et obligations du transporteur et du passager, définir le régime de responsabilité et d'indemnisation du passager en cas de blessure ou de mort, de retard ou de dommage à ses bagages.
- Faciliter la réalisation des contrats de transport grâce à la définition et l'adoption des Contrats types prévus par la LOTI, qui sauf dispositions contraires écrites s'appliqueraient à tous. Il en résultera une grande simplicité d'application et une grande facilité quant à la définition des responsabilités en cas de problème (retard, avarie ou perte, blessure ou mort d'un passager) et à la gestion des contentieux éventuels.
- Mettre en œuvre de façon effective sur la base de la transparence contractuelle réalisée par l'action précédente, le droit du transporteur routier de marchandises et de personnes à la juste rémunération de sa prestation fondée sur les prestations et les coûts effectifs engagés pour leur réalisation.
- Moraliser les pratiques des clients, en rendant effectif et opérationnel le principe de leur responsabilité personnelle en cas d'instruction ne permettant pas le respect des règles de sécurités.
- Amplifier la lutte contre la surcharge en prévoyant une responsabilité personnelle des donneurs d'ordres afin de mettre fin à l'impunité actuelle qui fait du chargeur le bénéficiaire direct de ces pratiques sans que sa responsabilité puisse être jamais engagée
- L'application de ces dispositifs innovants suppose qu'ils soient connus de tous et surtout mis en œuvre aussi bien dans les relations contractuelles privées qu'au niveau des corps de contrôle, cela passe par une pédagogie adaptée et relayée par les pouvoirs publics et les organisations professionnelles de chargeurs et le HCPETR-CI avec les soutiens des assureurs fournissant des couvertures d'assurance de responsabilité aux entreprises de transport routier ou des assurances des marchandises (cargo/ad valorem)
- Afin de faciliter le contrôle de l'application des textes, il serait utile de faire un inventaire des infractions dans le domaine des transports et aux travers un récapitulatif identifier les éventuelles lacunes afin de les combler et d'en faciliter ensuite la constatation et les sanctions

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

Pour y parvenir, il faudra :

- Mettre en place une réglementation des normes antipollution ;
- Instaurer une fiscalité spécifique incitative au transport propre ou durable (fiscalité verte ou écofiscalité) : encourager et favoriser, par une fiscalité spécifique, l'acquisition d'autobus et de minibus fonctionnant au gaz naturel ainsi que de véhicules hybrides ou full électriques ; Faciliter la circulation de ces véhicules et leur stationnement ;
- Développer le Transport Public de masse en milieu urbain (BRT, Métro, etc.) et les moyens de transport vert y compris les autobus de la SOTRA (véhicules au gaz, full électriques ou hybrides, etc.) ;
- Réaménager la voirie en intégrant la circulation sécurisée des piétons et des vélos, notamment au centre-ville :
- Former l'ensemble des formateurs à la conduite aux techniques de conduite économique et écologique.

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

Pour y parvenir il faudra que :

- Les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes voient leur accès au crédit et au financement facilité
- L'âge moyen des véhicules de transport routier de marchandises et de personnes soit ramené progressivement de 20 ans à 10 ans pour les véhicules moteurs et de 30 à 15 ans pour les remorques et semi-remorques
- L'impact environnemental du secteur soit amélioré et la sécurité routière renforcée
- Les conditions d'exploitations soient améliorées et la rentabilité des entreprises renforcée et que la part du transport en compte propre diminue
- La formalisation du secteur s'accroisse

4.5 CONCLUSION

La Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes 2021-2025 résulte donc une vision globale et consolidée. Elle prend valorise les atouts du secteur, elle capitalise les avancées introduites par la LOTI, et prend en compte les difficultés auxquelles il est confronté afin de construire un plan d'action ambitieux et résolu pour construire un secteur du transport routier de marchandises et de personnes qui soit un moteur de la mise en œuvre et de l'atteinte des objectifs nationaux de développement économique et social.

Sa mise en œuvre suppose l'appropriation par chacun des acteurs publics et privés de ses objectifs et des actions qu'elle requiert.

C'est pourquoi, elle s'accompagne d'un outil de suivi au travers de son Comité de Pilotage qui rassemblera sous l'égide du Ministre tous les acteurs publics et privés impliqués afin de garantir le succès commun.

Nous sommes donc maintenant en route vers un secteur qui se prend en main et se modernise pour pouvoir remplir son rôle essentiel pour le développement économique et social du pays.

Abidjan, le

Amadou KONE
Ministre des Transports