

MINISTERE DES TRANSPORTS

**DIRECTION GENERALE DES
TRANSPORTS TERRESTRES
ET DE LA CIRCULATION**

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union-Discipline-Travail

PROJET D'APPUI A LA MODERNISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS (PAMOSSET)

COMPOSANTE 1

**RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT (FIRME) POUR LA
RÉALISATION D'UNE ÉTUDE RELATIVE AUX MESURES
D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES OPÉRATEURS DE
TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE QUI POURRAIENT NE
PAS ÊTRE EN MESURE DE S'ADAPTER AU NOUVEAU
CADRE REGLEMENTAIRE**

TERMES DE REFERENCE

Jun 2020

CONTEXTE

Le secteur du transport routier constitue un important pilier du développement socio-économique de la Côte d'Ivoire. Il a un effet structurant sur les autres activités et son développement facilite la mobilité des populations et l'acheminement des matières premières notamment agricoles ainsi que des produits manufacturés depuis les zones de production vers les zones de transformation, commercialisation et consommation.

Le secteur du transport routier stimule également les investissements privés et par ricochet la compétitivité de l'économie nationale, dont il fournit environ 7% du Produit Intérieur Brut.

Malheureusement, ces quinze (15) dernières années, le secteur du transport routier a connu de nombreux dysfonctionnements dus à la longue période de crise qu'a traversé le pays :

- manque de cohésion dans les actions des entités étatiques ;
- non maîtrise des données du secteur ;
- manque d'organisation des acteurs privés;
- manque de professionnalisme des opérateurs du secteur ;
- délais de traitement des dossiers de demande des titres de transport très allongés ;
- développement de la fraude sur les titres de transport ;
- développement de la corruption et du racket.

C'est dans ce contexte que l'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le Ministère des Transports, a engagé un important programme de réforme, visant la modernisation du secteur des transports, en général et du transport routier, en particulier.

Cette réforme se caractérise principalement par l'atteinte, à terme, des objectifs spécifiques suivants :

- l'adoption de la LOTI et la prise des textes d'application afin de faciliter l'adaptation du secteur aux différentes mutations du secteur du transport routier ;
- l'adoption du nouveau code de la Route ;
- la mise en place d'une base de données unique, permettant de synthétiser l'ensemble des informations relatives au domaine du transport routier ;
- un meilleur encadrement des acteurs (transporteurs, conducteurs, auto-écoles, etc.) ;
- la réduction du nombre de structures étatiques intervenant dans le secteur ;
- l'utilisation des TIC, en vue de fiabiliser toutes les opérations de production de titres de transport ;
- la mise en place d'une police dédiée à la sécurité routière ;
- l'obligation d'une formation professionnelle pour les dirigeants et gestionnaires d'entreprises de transport public de marchandises et de personnes
- l'obligation de formation professionnelle spécifique dans un centre de formation professionnelle agréé, sanctionnée par un Certificat d'Aptitude de Conducteur Routier (CACR), pour toute personne désirant faire de la conduite automobile sa profession ;
- la mise en place du permis de conduire à points ;
- le renforcement de capacités des acteurs institutionnels et des opérateurs du secteur ;
- le développement du transport de masse (autobus, métro, BRT, transport lagunaire).

Cette réforme s'appuie sur les entités institutionnelles suivantes :

- la **Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC)**, qui a en charge la réglementation du secteur, l'établissement des agréments et autres autorisations pour les acteurs et pour les outils du système (transporteurs, conducteurs, auto-écoles, centres de formation professionnelle, véhicules, etc.),
- l'**Office de Sécurité Routière (OSER)** qui veille à faire respecter les règles relatives à la circulation routières, afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route.
- l'**Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)** dont la mission est d'assurer la fluidité et la continuité des transports;
- le **Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)** qui a en charge la facilitation de l'accès des entreprises du transport routier aux crédits-acquéreurs consentis par les banques et établissements financiers. Le FDTR mobilise également les ressources et appuis financiers au développement du transport routier.

Sous l'encadrement des quatre (04) structures ci-dessus citées, opèrent d'autres acteurs du secteur :

- l'**Unité de Lutte Contre le Racket (ULCR des forces de sécurité nationale)** qui a pour mission de lutter contre les pratiques anormales dans toutes les administrations, y compris le racket sur les routes ;
- le **Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier en Côte d'Ivoire (HCPETR-CI)**, qui veille à la coordination interne des acteurs professionnels du secteur et à leur sensibilisation au respect de la réglementation en vigueur dans le secteur;
- l'**Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)** qui a la charge de réduire l'incidence des coûts de transport maritime sur l'économie nationale, de rationaliser et d'optimiser la desserte maritime du pays et notamment, d'assurer la régularisation de l'offre et de la demande de fret ;
- la **Société Ivoirienne Contrôle Technique Automobile et industriel (SICTA)** qui a une concession avec l'Etat de Côte d'Ivoire, avec pour mission de veiller au bon état de fonctionnement des véhicules en circulation, conformément à la réglementation en vigueur.

Il est à noter, en outre, que la réforme engagée par le Ministère des Transports est soutenue depuis 2013 par l'Appui Budgétaire Régional pour la réforme du secteur des transports sur le corridor Abidjan-Ouagadougou (ABR), cofinancé par les Etats de Côte d'Ivoire du Burkina Faso, d'une part et la Banque Mondiale, d'autre part.

L'ABR s'appuie sur le Projet d'Assistance à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSET) sur le corridor Abidjan-Ouagadougou pour mettre en œuvre les mesures d'assistance technique et financière identifiées dans le cadre de l'ABR.

Le PAMOSET est constitué de 04 composantes :

- **Composante 1** : développement institutionnel et le renforcement des capacités des acteurs publics et des opérateurs de l'industrie du transport de marchandises ;
- **Composante 2** : mise en place d'un système de renouvellement du parc de véhicules lourds de transport de marchandises ;
- **Composante 3** : soutien à la modernisation et la facilitation du commerce ;
- **Composante 4** : amélioration de la sécurité routière.

Sur la composante 1 dont la DGTTC est l'agence d'exécution, la sous-composante 1B prévoit le renforcement des capacités des opérateurs (HCPETR) et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport. Ce volet comprendra des

activités pour soutenir la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique qui n'auraient pas la capacité ou la volonté de s'adapter au nouveau cadre réglementaire.

JUSTIFICATION DE LA MISSION

L'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le Ministère des Transports, dans la mise en œuvre de sa politique de modernisation du secteur du transport routier, a engagé plusieurs actions :

- Prise du décret portant conditions d'accès à la profession de transporteur et d'une série d'arrêtés d'application ;
- Mise en place des critères d'accès à la profession de transporteur routier (établissement, honorabilité, capacité financière et capacité professionnelle)
- Mise en place du Certificat d'Aptitude de Conducteur Routier, pour les conducteurs professionnels ;
- Mise en place du Document Unique de Transport, en remplacement des Lettres de Voiture et de la feuille de route ;
- Réalisation en cours du projet de la ligne 1 du métro d'Abidjan ;
- Développement du transport par voie lagunaire ;
- Accroissement de l'offre de transport par autobus ;
- Mise en place de la Bourse de fret.

Toutes ces mesures qui, visent l'amélioration des conditions de circulation routière et de transport des personnes et des biens, auront un impact sur certains acteurs actuels du secteur du transport routier qui ne pourraient pas s'adapter au nouveau cadre réglementaire. Il s'agit notamment :

- des transporteurs artisanaux qui ne pourront satisfaire aux nouvelles conditions;
- des conducteurs non détenteurs du CACR ;
- des appaieurs ;
- des distributeurs de Lettres de Voiture ;
- des auxiliaires de transport urbain ;
- etc.

Ces acteurs, dans la perspective du maintien de l'équilibre social, devront être accompagnés par l'Administration des transports, en vue de leur faciliter leur réinsertion dans le tissu économique national.

Aussi, s'avère-t-il nécessaire qu'une étude soit menée, afin de maîtriser tous les paramètres de cette activité et en garantir le succès par l'adhésion des personnes concernées.

Ainsi, dans le cadre du PAMOSET, la DGTTC organise la présente consultation, en vue du recrutement d'un Consultant pour la réalisation d'une étude qui vise à définir les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre, pour le compte des acteurs du secteur du transport routier.

3- OBJECTIFS DE LA MISSION

L'objectif général de la mission est de faciliter la mise en œuvre des réformes initiées par le Ministère des Transports, en maintenant l'équilibre social au sein des acteurs déjà en activité dans le secteur.

De manière spécifique, la mission vise à :

- identifier les différentes catégories des acteurs impactés par la réforme du secteur et qui ne pourraient pas s'adapter au nouveau cadre réglementaire et les quantifier en adoptant une approche par région ;
- recenser les acteurs potentiellement impactés par branche d'activité ou type d'emploi;
- proposer des cadres de reconversion à ces acteurs identifiés en fonction de leurs profils et capacité de reclassement;
- évaluer le coût des mesures d'accompagnement envisagées.

4- CONSISTANCE DE LA MISSION

La mission du Consultant consiste à :

- a) réaliser une étude de l'impact de la réforme du secteur du transport routier, sur les différentes catégories d'emploi en vue d'en déceler et d'en quantifier les acteurs qui ne pourraient pas s'adapter au nouveau cadre réglementaire ;
- b) définir les critères d'identification des populations cibles, selon la mesure qui les impacte ;
- c) identifier, pour chaque branche d'activité et type d'emploi, les difficultés potentielles que pourraient rencontrer les acteurs dans la mise en œuvre de la réforme et tenter de la catégoriser ;
- d) élaborer des fiches d'identification des acteurs, avec comme items, la branche d'activité, le type d'emploi, l'identité de l'acteur, les difficultés potentielles de l'acteur dans la réforme. Le consultant pourra compléter ces items par d'autres informations ;
- e) proposer des métiers de reconversion pour les acteurs impactés ;
- f) proposer les conditions d'intégration à ces métiers par les acteurs impactés ;
- g) proposer des plans de formation pour lesdits acteurs ;
- h) évaluer le coût de chaque type de formation proposé ;
- i) proposer un plan de financement de la reconversion des acteurs impactés ;
- j) proposer un programme de suivi des nouvelles activités des acteurs impactés.
- k) évaluer le nombre d'acteurs qui ne pourront pas bénéficier d'une reconversion malgré les mesures proposées
- l) identifier là où cela serait possible des stratégies et des actions de renforcement qui permettraient à des acteurs individuels non conformes de s'organiser en associations ou sociétés de transport conformes au nouveau cadre réglementaire

Ces activités seront menées en concertation avec le MT, le HCPETR-CI et les autres structures professionnelles concernées.

Le Consultant aura également à participer à un atelier d'une journée au cours duquel il aura à présenter ses propositions aux principaux concernés. L'organisation de cet atelier est entièrement à la charge du Client et le Consultant aura à l'assister dans l'identification des participants.

DIRECTION DE LA MISSION

La mission du Consultant sera dirigée par l'Unité de Coordination du Projet (UCP) PAMOSSET, en collaboration avec la DGTTC.

PROFIL DES EXPERTS

Le Consultant devra mobiliser les experts ci-après pour la mission :

- un chef de mission, spécialiste en Transport, de niveau Bac + 5, ayant une expérience de dix (10) années dans le domaine du transport routier et ayant conduit au moins deux (02) activités analogues. Une expérience en d'organisation/réorganisation d'entreprises du secteur du transport routier serait un atout.
- un expert en ressources humaines de niveau Bac + 4, ayant cinq (05) d'expérience et ayant pris part à au moins deux (02) missions d'évaluation de compétences.
- un spécialiste en organisation de niveau Bac + 4, ayant cinq (05) ans d'expérience et ayant pris part à au moins deux (02) missions d'organisation/réorganisation d'entreprises ou de secteur d'activités.

Le consultant pourra faire appel éventuellement à toutes autres compétences qu'il juge nécessaires à la bonne conduite de sa mission.

Ce personnel devra parler couramment le français.

RAPPORTS DE MISSION

La mission est prévue pour une durée de deux (02) mois. Pendant l'étude, le Consultant établira :

- un rapport de démarrage, une (01) semaine après la réception de l'ordre de service, indiquant les conditions de réalisation de l'étude;
- un rapport d'état des lieux (diagnostic) portant sur les points a), b) et c) ci-dessus, un (1) mois après le démarrage de l'étude ;
- le rapport final (état des lieux et propositions), deux (02) semaines après validation du rapport Diagnostic.

Les rapports seront remis sur papier, en dix (10) exemplaires et sur support électronique, en cinq (05) exemplaires.

La validation de chaque rapport par l'UCP, en relation avec la DGTTC, se fera dans un délai maximum de quinze (15) jours après sa remise par le Consultant. Les délais de validation ne sont pas comptabilisés dans la durée de la mission.

Le Consultant disposera de quinze (15) jours pour produire la version définitive de chaque rapport.

Le Client organisera deux réunions de suivi pour mesurer les progrès et éventuellement assister le consultant dans la conduite des études :

- une après remise le rapport de démarrage pour examiner celui-ci et partager les commentaires
- une deuxième quatre semaines après le démarrage de l'étude pour partager les principaux constats avant remise du rapport d'état des lieux.