

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

**CELLULE DE COORDINATION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN CÔTE
D'IVOIRE (CC-PRICI)**



AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**PROJET DE CONNECTIVITE INCLUSIVE ET D'INFRASTRUCTURES
RURALES EN COTE D'IVOIRE
(PCR-CI)**

**APPUI A L'ELABORATION D'UNE STRATEGIE NATIONALE POUR L'ENTRETIEN DES
ROUTES EN COTE D'IVOIRE**

TERMES DE REFERENCE

Décembre 2023

1. CONTEXTE DE LA MISSION

Le réseau routier ivoirien classé compte environs 82 021¹ km de routes interurbaines, 6 621 km de routes revêtues, dont 377 km d'autoroute (230 km pour l'autoroute du Nord, 17 km pour l'autoroute Abidjan-Bassam et 130 km pour l'autoroute Yamoussoukro – Bouaké – croisement route Bouaké - Katiola), et environ 4 000 km de voiries urbaines, en majorité concentrées à Abidjan.

Depuis 1960, ce réseau connaît une évolution croissante comme l'indique le tableau ci-dessous.

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

Le réseau routier ivoirien présente plusieurs caractéristiques dont les plus visibles sont l'accessibilité et le niveau de service offert aux usagers de la route. L'accessibilité est la possibilité de se rendre partout dans le pays et ce par la route en milieu urbain, rural ou interurbain. Cette possibilité est appréciée par un indicateur clé la densité du réseau routier. La densité du réseau routier ivoirien en 2020 était de 25,7² kms c'est-à-dire 25,7 kms/100 km². Cette densité est l'une des plus élevée dans l'Afrique toute entière. A titre d'exemples, les pays de l'UEMOA ont une densité moyenne de 4,7 kms (4,7 kms/100 km²), ce qui semble indiquer un maillage important du territoire ivoirien par le réseau de routes secondaires et tertiaires en terre, facilitant notamment l'évacuation de nombreux produits agricoles dont le pays figure parmi les champions africains et mondiaux.

Pour le développement et l'entretien du réseau routier, des moyens importants sont mis depuis 2011 à la disposition des structures en charge des routes par l'Etat. D'importants programmes d'entretien qui accordent la priorité aux routes nationales et aux routes à trafics importants sont élaborés et mis en œuvre. Il s'agit en fait, pour l'essentiel, de travaux d'aménagement ou de réhabilitation de routes (revêtues ou non revêtues), de travaux de reprofilage lourd ou léger avec traitement des points critiques, de travaux de construction d'ouvrages sur routes en terre, de travaux de points à temps.

Dans l'ensemble, l'approche actuellement mise en œuvre pour l'entretien des routes, malgré des progrès remarquables enregistrés au cours des dernières années, semble difficile à soutenir d'un point de vue financier et technique, et présente des insuffisances techniques et organisationnelles qui se traduisent comme suit :

- Les routes ayant fait l'objet d'entretien périodique ne sont pas l'objet systématiquement d'entretien courant. Ainsi, on assiste à la perte des acquis sur certaines routes réhabilitées dans

¹ Depuis 2000, on constate que le linéaire du réseau routier ivoirien s'est établi à 82.000km. Ce chiffre a été confirmé par les Etats Généraux de la Route tenus en 2010. Cependant, des rapports réalisés notamment par le BNETD, l'AGEROUTE et du Cabinet MENS0 laissent apparaître que des pistes secondaires agricoles non classées d'un linéaire additionnel d'environ 200.000 km devraient faire l'objet d'identification et être intégrées dans l'évaluation du patrimoine routier national

² Source: rapport de fin de mission du Groupement EGIS / SAFEGE SAS (SUEZ) / Stratec-arc dans le cadre de la mission d'assistance technique au Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER) pour la définition de la stratégie de l'entretien dans le cadre du projet

les précédents programmes. A à titre d'exemple, des itinéraires (revêtus ou en terre) aménagés sur la période 2012-2018 n'ont pas vu passer le moindre engin au cours de ces dernières années.

- La répartition des rôles entre la multiplicité des acteurs (privés et publics) intervenant dans le secteur, en particulier sur les routes en terre, ne semble pas aussi claire. L'absence de planification intégrée entraîne parfois une concurrence entre diverses entités, dont le ministère en charge des Routes (MEER), le ministère en charge de l'agriculture (MEMINADER), les producteurs agricoles et les conseils (régionaux ou municipaux). Dans certains cas, par exemple, deux marchés de travaux ont été attribués pour le même tronçon.
- Les modalités de préparation des programmes, de passation de marchés, d'exécution et de financement des travaux d'entretien routier sont aussi problématiques. Le processus de passation des marchés est extrêmement long (cinq à huit mois minimum). Au stade de l'exécution, il existe des problèmes liés aux intempéries³, aux capacités des entrepreneurs, aggravés par des retards dans le paiement de leurs factures. En conséquence, les programmes de travaux annuels sont retardés de plus de 12 mois (le Programme 2017 du MEER n'a été achevé qu'en 2019. Le programme 2019-2020 du MEER partiellement exécuté s'est clôturé le 31 décembre 2022).

La principale cause de tous ces dysfonctionnements observés réside dans l'absence d'une stratégie claire et consensuelle pour orienter les programmes d'entretien routiers vers une meilleure résilience.

Les présents termes de référence, qui s'inscrivent dans le cadre du Volet « Appui à la gestion du secteur routier » visent à recruter un Consultant individuel, à mettre à la disposition du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER), pour lui apporter l'appui technique pour l'élaboration et l'adoption d'une stratégie nationale pour l'entretien des routes en Côte d'Ivoire.

1. OBJECTIFS DE LA MISSION ET RESULTATS ATTENDUS

1.1. Objectif général de la mission

La mission du Consultant, dans le cadre des présents Termes de référence, vise à aider le Gouvernement à élaborer un document de stratégie nationale pour l'entretien des routes en Côte d'Ivoire. Dans le cadre de ce qui suit, on entendra le terme « entretien » sous son acception de base, à savoir l'ensemble des opérations permettant à un ouvrage d'avoir sa durée de vie normale. En sont donc exclus les travaux de réhabilitation ou de construction (travaux neufs). En revanche, cela inclut l'entretien courant et l'entretien périodique, ainsi que des travaux d'urgence. Au-delà de l'entretien, une attention sera portée aux préoccupations relatives à la protection du patrimoine routier, aussi bien des routes revêtues que des routes non-revêtues.

1.2. Objectifs spécifiques et résultats attendus

Au terme de la mission, le Gouvernement devrait disposer d'éléments permettant d'encadrer les interventions dans l'entretien des routes (urbaines, interurbaines et rurales), avec pour but ultime de préserver le réseau routier national et l'accessibilité rurale, facteurs clés de la réduction de la pauvreté, avec : (i) une politique et (ii) une stratégie réaliste, s'appuyant sur les moyens effectivement mobilisables et associant les différentes parties prenantes, avec des indicateurs de résultats clairs. Le but ultime est d'aider à optimiser l'utilisation des ressources du Fonds d'Entretien Routier (FER) ainsi que d'autres

³ Démarrage de certains programmes en saison pluvieuse

sources de financement de l'entretien routier notamment au niveau des collectivités territoriales décentralisées (Régions et Communes), que celles-ci soient actuelles ou potentielles.

2. CONSISTANCE DES PRESTATIONS

Cette mission se décline à travers les tâches spécifiques suivantes :

Tâche 1 – Diagnostic. Dresser un état des lieux, portant sur les volets aussi bien techniques, financiers que institutionnels. On s'appuiera sur les documents de stratégie, les textes de loi et les directives existants. Ce diagnostic doit mettre clairement en évidence les différents déficits, illustrés aussi bien de manière qualitative que quantitative, en particulier en termes d'impacts ou d'effets sur la qualité du réseau routier. En particulier l'étude devra dégager les forces et faiblesses des mécanismes actuels de surveillance du réseau, d'inspection du réseau, de programmation, de contractualisation, d'exécution et contrôle des travaux d'entretien, de financement, y compris les institutions mutualistes, en prenant en compte les points de vue des partenaires (Etat, producteurs et partenaires financiers) à partir des travaux d'entretien réalisés. L'étude fera donc une analyse critique des travaux d'entretien conduits au moins sur les dix (10) dernières années, aussi bien en ressources qu'en emplois, en caractérisant de manière quantitative et qualitative les sources de financement, les travaux réalisés ainsi que les modalités de leur mise en oeuvre. On distinguera ainsi au minimum et par catégories de routes (urbaine, interurbaine et rurale) : (i) les ressources du FER (en les détaillant par source) des autres sources éventuelles de financement ; (ii) les travaux à l'entreprise de ceux en régie (en expliquant clairement les modalités de cette « régie ») ; (iii) l'entretien courant de l'entretien périodique ; (iv) les responsabilités de mise en oeuvre (MEER, AGEROUTE, FER, MEMINADER, Professions Agricoles ou autres) ; (v) les indicateurs d'état du réseau routier (suivant les catégories de routes) ; ainsi que (vi) les besoins financiers en entretien avec l'approche actuellement suivie. Le diagnostic, à partir d'une analyse des points forts et points faibles des centres d'intérêt ci-dessus, mettra donc en exergue les déficits et sera conclu par la formulation d'un ou plusieurs objectifs.

- a) **Tâche 2 – Scenarii envisageables pour l'entretien des routes, pour atteindre l'objectif retenu à l'issue de la tâche 1.** Développer des scenarii (au moins trois par catégorie de route) pour l'entretien des routes à l'horizon 2035, chacun d'eux étant assorti d'indicateurs de résultats (part du réseau en bon état ou autres) et d'une analyse comparative en termes de rentabilité socio-économique (y compris éventuellement Taux de Rentabilité Economique ou autre, sur des sections de routes). Ces scenarii seront également caractérisés, entre autres, par des paramètres de (i) classification du réseau routier ; (ii) niveau de service des routes ; (iii) cadre institutionnel ; ainsi que (iv) les moyens financiers à mobiliser aussi bien par l'Etat que les autres parties prenantes pour assurer l'entretien routier. Au moins un des scenarios portera sur l'optimisation de l'utilisation du niveau actuel des ressources du FER, les autres pouvant prendre en compte une augmentation de ces ressources. Ils pourront également prendre en compte (mais en les distinguant clairement) les besoins en ressources pour la remise en état des réseaux.
- b) **Etape 3 – Eléments de stratégie.** Sur la base du scenario retenu par le Client à l'issue de l'étape précédente :
- Au plan technique et pour chaque catégorie de routes : définition des tâches d'entretien et de préservation du réseau (avec une description des caractéristiques, une estimation des coûts, des indications étant fournies pour la prise en compte des risques climatiques, en fonction des zones agroécologiques du pays). Un calendrier annuel global de mise en oeuvre des opérations d'entretien routier sera aussi défini pour une maîtrise parfaite des

interventions. Ce calendrier prendra en compte les aspects inspections du réseau, contractualisation et travaux.

- Un cadre institutionnel efficace de mise en œuvre de cette stratégie en termes de programmation, de financement, d'exécution, de contrôle, de suivi/évaluation des différents programmes d'entretien routier. Cette proposition devra permettre entre autres, d'identifier clairement les acteurs clés et leurs rôles dans l'entretien des routes ainsi que l'organisation à mettre en place pour leur implication effective dans la planification, la programmation, le financement et la mise en œuvre. Un accent particulier sera mis sur certaines évolutions enregistrées sur les dernières années à l'instar des travaux en régie ou des routes mises en « concession » avec le FER. Les propositions s'appuieront sur le cadre législatif actuel, notamment en ce qui concerne la décentralisation ; l'étude pourra toutefois indiquer les évolutions envisageables au plan législatif, sans que cela soit forcément un déterminant de la stratégie.
 - Au plan financier : un plan de financement de la stratégie, s'appuyant sur des ressources potentiellement mobilisables, ainsi que les modalités de sécurisation de ces ressources. En particulier on étudiera la possibilité de relever le niveau des prélèvements sur le carburant. Les sources de financement devront être indiquées, avec une justification de leur caractère réaliste. Ici aussi une attention sera portée aux évolutions en cours, avec notamment l'extension du péage sur les voies non autoroutières et, d'une manière générale, l'approche en matière de péage routier.
 - Au plan environnemental : des directives environnementales applicables aux travaux d'entretien routier seront élaborées, en s'appuyant sur celles élaborées dans le cadre du PCR-CI.
- c) **Tâche 4 – Indicateurs de performance.** Déterminer les indicateurs de suivi pour l'évaluation des performances. On distinguera clairement les indicateurs de développement (effets ou impacts – l'état du réseau : Bon/Moyen/Médiocre/Mauvais) des indicateurs de produits (km de routes etc.) et des indicateurs de moyens (ressources humaines, matérielles, financières etc.). Les cibles devront être définies à différentes échéances : (i) court terme (d'ici 2025) ; (ii) moyen terme (2030) et long terme (2035).
- d) **Tâche 5 – Cadre de programmation.** L'étude proposera les modalités d'élaboration des Programmes d'entretien des routes et un calendrier d'entretien routier annuel. Il s'agit de définir les critères de priorisation des interventions et de définir des standards en matière d'entretien des routes. Les paramètres devront correspondre à des données objectivement vérifiables et, dans la mesure du possible, disponibles ou dont la collecte est aisée (population, incidence de la pauvreté, linéaire de routes, niveau d'accessibilité, pluviométrie, etc.).
- e) **Tâche 6 – Plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie.** Elaborer un plan d'action comprenant un chronogramme de mise en œuvre des mesures proposées et dégageant les priorités. Ce plan d'actions comprendra également les mesures d'accompagnement nécessaires, y compris les besoins en renforcement de capacités ainsi que d'autres éléments utiles comme la périodicité de la mise à jour du document de stratégie.
- f) **Tâche 7 – Projet de déclaration de politique générale du Gouvernement dans le domaine de l'entretien des routes.** Proposer au Gouvernement une déclaration de politique générale en matière d'entretien des routes. Cette déclaration de politique (pas plus de 5 pages, à raison d'environ 1.500 caractères par page) devra permettre de cerner les grands objectifs que pourrait viser le Gouvernement dans ce domaine à l'horizon 2035 pour asseoir un entretien annuel harmonieux et la préservation du patrimoine routier. Cette déclaration devra mettre en exergue,

outre l'objectif global, suivant les catégories de routes : (i) l'objectif spécifique ; (ii) une clé de répartition des ressources ; (iii) les paramètres de priorisation des interventions d'entretien ; (iv) les différentes parties prenantes tout en définissant leurs rôles et leurs relations ; (v) la prise en compte des changements climatiques ; (vi) l'implication des populations locales ; (vii) la promotion du partenariat public privé ; (viii) la sécurité routière, la bonne gouvernance, etc.

- g) **Tâche 8 – Projet de textes réglementaires.** Proposer les projets de textes règlementaires nécessaires à la mise en place de la stratégie à adopter.

Caractère participatif de l'étude

L'exercice sera hautement participatif. En ce sens, le Consultant aura à participer, en tant que facilitateur, à l'animation du Groupe de Travail Sectoriel (GTS) qui sera mis en place par le Gouvernement. Dans ce cadre, il participera à des ateliers à certaines étapes d'élaboration de la stratégie à savoir :

- Atelier de démarrage d'élaboration de la stratégie, au cours duquel il présentera sa démarche (au plus tard 15 jours après le démarrage de la mission) ;
- Atelier d'examen du rapport diagnostic (au plus tard 15 jours après remise du « Rapport Tâche 1 ») ;
- Atelier d'échange sur les scenarii (au plus tard 15 jours après remise du « Rapport Tâche 2 ») ;
- Atelier de présentation du document de stratégie et du Projet de déclaration de politique générale du Gouvernement dans le domaine de l'entretien routier.

Ces ateliers seront organisés par la Cellule de Coordination du projet (CC-PRICI) et présidés par le Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER). En principe les ateliers se tiendront sur un maximum de deux (02) journées.

Au cours de ceux-ci, le Consultant aura à chaque fois, à (i) présenter une synthèse du rapport concerné, en une ou plusieurs séquences ; puis (ii) préparer une synthèse des échanges à soumettre au Client dans un délai de 72 heures après l'atelier.

NB : Pour les aspects se rapportant aux routes rurales, le consultant devra s'appuyer sur les résultats de la stratégie nationale de gestion des routes rurales qui sera élaborée dans le cadre de ce projet.

3. RAPPORTS

Le consultant élaborera les rapports indiqués dans le tableau ci-après, en plus des synthèses des ateliers indiqués ci-avant.

Chaque rapport, aussi bien dans sa forme provisoire que définitive (après intégration des éventuels commentaires du Client), sera produit en cinq (05) exemplaires (support papier) et sur support électronique.

Tous les rapports seront rédigés en français.

La durée de base de la mission du Consultant est estimée à huit (8) mois y compris les délais d'analyse et de concertation au niveau des différentes parties prenantes.

Rapport	Délai de remise
Rapport de démarrage, comprenant au minimum la méthodologie de travail, les principales sources de données, les difficultés envisagées, le chronogramme détaillé de la	Quinze (15) jours après l'OS de démarrage de l'étude

mission ainsi que l'identification des parties prenantes (à inclure dans le GTS)	
Rapport Tâche 1 : Diagnostic	Soixante-quinze (75) jours après l'OS de démarrage de l'étude
Rapport Tâche 2 – Scenarii envisageables	15 jours après validation du « Rapport Tâche 1 »
Document provisoire de stratégie nationale d'entretien des routes, comprenant une synthèse des rapports des étapes 1 et 2, en plus des éléments des tâches 3, 4, 5, 6 et 7 : Eléments de stratégie – Indicateurs de performance – Cadre de programmation – Plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie – Projet de déclaration de politique générale du Gouvernement dans le domaine de l'entretien routier	Quarante-cinq (45) jours après validation du « Rapport Tâche2 » et communication du scénario retenu par le Gouvernement
Projet de textes réglementaires (Tâche 8)	15 jours après validation du document de stratégie

En complément des dossiers ci-dessus, le consultant remettra l'ensemble des documents sur cinq (05) clés USB transcrits sous des formats usuels (Word, Excel, DXF pour les plans).

4. QUALIFICATIONS , METHODE DE SELECTION, PROPOSITIONS TECHNIQUE ET FINANCIERE

Les critères de sélection du Consultant sont les suivants :

- Qualification : diplôme en Economie des Transports, en Socio-économie, Ingénieur des Travaux Publics ou du Génie civil ou toute autre discipline pertinente (minimum BAC +5),
- Expérience générale : au moins 15 ans
- Expérience spécifique en gestion de réseau routier et/ou d'élaboration de stratégies d'entretien de réseau routier dans les pays en voie de développement.

Une connaissance du contexte de la Côte d'Ivoire et/ou des problématiques de l'entretien routier en Afrique subsaharienne seraient des atouts.

Le Consultant sera mobilisé, pour les besoins des prestations, pour un crédit-temps global estimé à cent trente-cinq (135) hommes-jours sur la durée totale de la mission estimée à huit (8) mois.

Le Consultant fera son affaire de la mobilisation du personnel auxiliaire complémentaire nécessaire à l'accomplissement de la mission (Ingénieur, juriste, sociologue, économiste des transports, environnementaliste, technicien, etc.).

Une parfaite connaissance de la langue française (parlée et écrite) sera indispensable.

La méthode de sélection sera la Sélection de Consultants individuels par mise en concurrence ouverte il sera demandé au meilleur candidat une proposition financière et une proposition technique sur la base des Termes de Référence (TDR).

Le consultant qui sera retenu sera celui le mieux qualifié, expérimenté et capable de mener à bien la mission. L'évaluation des capacités des Consultants se fera sur la base de leurs diplômes, de leur expérience antérieure et, s'il y a lieu, de leur connaissance du contexte local (langue, culture, organisation administrative et politique).

Les propositions (techniques et financières) feront l'objet de négociations qui porteront sur l'approche méthodologique et les coûts unitaires qui devraient être conformes à ceux généralement appliqués pour des missions similaires.