

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline – Travail



Ministère des Transports

Elaboration du Plan National de la Logistique de Côte d'Ivoire

Termes de Références

CI-PACOGA-238942-CS-QCBS

17 juin 2021

SOMMAIRE

Pages

1	Contexte – justification.....	3
1.1	Développement socio-économique et transport des marchandises en Côte d'Ivoire.....	3
1.2	Les sous-secteurs des Transports de marchandises en Côte d'Ivoire	4
1.2.1	Le transport routier	4
1.2.2	Le transport ferroviaire.....	6
1.2.3	Le transport maritime et fluvio-lagunaire	6
1.2.1	Le transport aérien	8
1.3	Quelques projets majeurs de la logistique en Côte d'Ivoire	9
1.4	Nécessite de l'élaboration d'un Plan National des Transports.....	12
2	Objectifs et résultats attendus de l'étude	12
2.1	Objectifs de l'étude	12
2.2	Résultats attendus.....	12
3	Consistance de l'étude et tâches à réaliser.....	13
3.1	Diagnostic des secteurs de la logistique en Côte d'Ivoire	13
3.2	Construction des modèles de prévision de la demande à l'échelle nationale	14
3.3	Etudes monographiques sectorielles des transports	Erreur ! Signet non défini.
3.4	Elaboration du plan national de développement de la logistique	15
4	Organisation de l'étude.....	Erreur ! Signet non défini.
4.1	Cadre organique et modalités de suivi de l'étude.....	Erreur ! Signet non défini.
4.2	Périmètre de l'étude.....	Erreur ! Signet non défini.
4.3	Cadre de travail du Consultant	Erreur ! Signet non défini.
5	Calendrier d'exécution de l'étude	Erreur ! Signet non défini.
6	Profil du Consultant.....	16
6.1	Qualifications du Consultant	16
6.2	Personnel du Consultant	16
7	Livrables attendus de l'étude	17

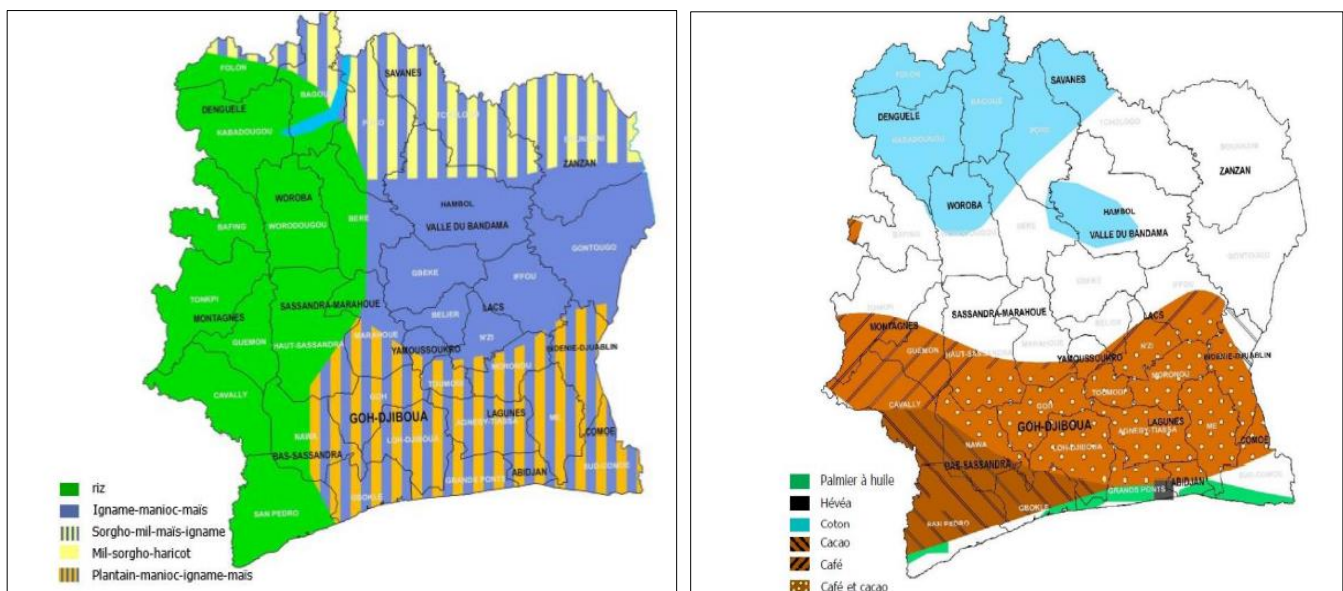
1 Contexte – justification

1.1 Développement socio-économique et transport des marchandises en Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire fait office de puissance économique sous-régionale avec plus du tiers du PIB (58,8 milliards de dollars US) de l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et 60% des exportations agricoles de ladite zone. Avec près de 26 millions d'habitants, la population de Côte d'Ivoire constitue environ 1/5^{ème} de celle de l'UEMOA. Cette position de leader de l'UEMOA est renforcée par un dynamisme économique particulièrement important ces dernières années, avec un taux de croissance moyen annuel du PIB d'environ 8% sur la période 2012 – 2019.

Aussi, le secteur agricole qui emploie plus de 2/3 de la population active du pays, constitue-t-il un important pilier du développement économique de la Côte d'Ivoire. Il représente environ 30% du PIB et engendre 68% des recettes d'exportation. Par extension, le secteur agricole regroupe l'agriculture, l'exploitation forestière, les ressources animales. Ce secteur d'activité est fortement dominé par le binôme café-cacao qui représente à lui seul, 25% du PIB de la Côte d'Ivoire.

Les cartes ci-dessous montrent les zones de production de produits agricoles : les cultures vivrières et céréalières d'une part et les cultures de rente et industrielles d'autre part.



En plus de l'agriculture favorisée par son territoire constitué en grande partie de terres arables, la Côte d'Ivoire peut compter sur un sous-sol riche. En effet, bien que ses réserves ne soient pas les plus abondantes de la sous-région, la Côte d'Ivoire possède divers types de ressources énergétiques et minières telles que le pétrole brut (une réserve de 100 millions de barils par an), le gaz naturel (une réserve de 28,3 milliards de m³), l'or (production de 32,478 tonnes d'or en 2019), le nickel (une réserve 440 millions de tonnes), le manganèse (production de 1,18 million de tonnes en 2019), le diamant (plus de 300 mille carats par an) et le fer (une de réserve d'environ 1,5 milliard de tonne).¹

L'économie industrielle ivoirienne est quant à elle très diversifiée : les entreprises de ce secteur se répartissent dans vingt-quatre (24) branches d'activités. Le secteur manufacturier compte 40,78% des entreprises industrielles contre 3% pour l'industrie

¹ Données fournies par le Schéma Directeur Routier de Côte d'Ivoire (2015) puis actualisées avec les chiffres plus récents du Ministère des Mines en ce qui concerne l'or

extractive, 0,79% pour le secteur de l'énergie et 55,43% pour le BTP. L'âge moyen des entreprises industrielles étaient de 11 ans en 2012. Environ 88% de ces entreprises se situent à Abidjan. Si l'on exclue l'industrie extractive, la part moyenne du secteur industriel dans le PIB a été évaluée à environ 19% sur la période 1996-2012.

En ce qui concerne le secteur du transport de marchandises, il est subdivisé en une multitude de marchés non seulement nationaux mais également internationaux. Ces marchés peuvent être regroupés en deux principaux marchés que sont :

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

Toutefois, l'insuffisance de la planification avec le dernier Plan National de Transport qui date de 1987, l'inadéquation entre les infrastructures de transport et les flux de trafic, le vieillissement du parc automobile et l'indiscipline grandissante des automobilistes, constituent un véritable frein à une croissance plus importante de l'économie nationale.

1.2 Les sous-secteurs des Transports de marchandises en Côte d'Ivoire

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

1.2.1 Le transport routier

❖ Réseau routier ivoirien

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

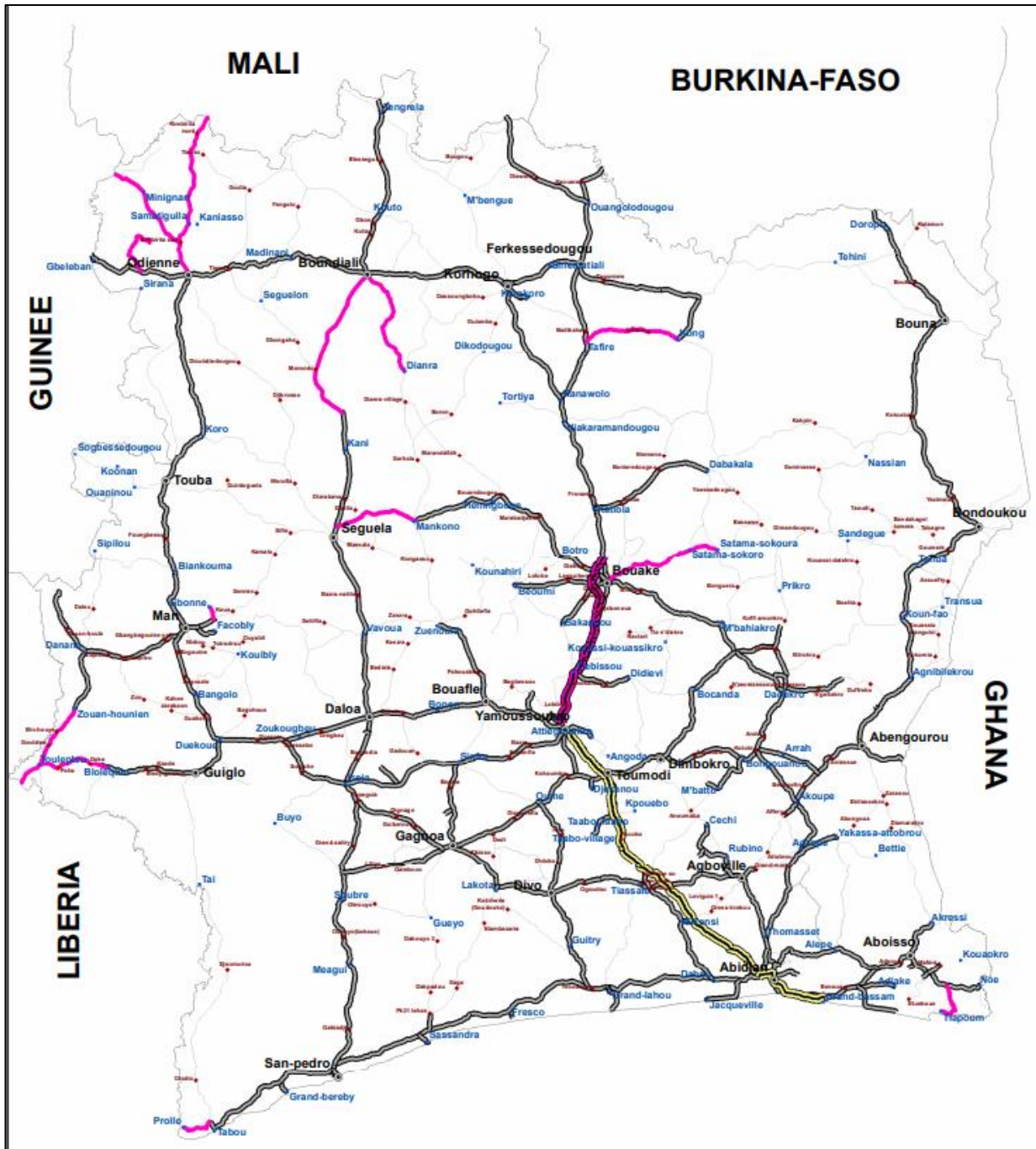


Figure 1 : Carte du réseau routier de Côte d'Ivoire

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution du réseau routier ivoirien.

Tableau 1 : Evolution du réseau routier (en Km)

Année	1960	1980	1990	1995	2000	2015	2019
Routes revêtues	680	3 100	5 130	5 800	6 514	6 608	6 743
Route en terre	24 320	42 300	56 751	62 241	75 482	75 482	75 347
Total réseau	25 000	45 400	61 881	68 041	81 996	82 090	82 090

Source : AGEROUTE, 2019

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

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

Source : AGEROUTE, 2019

1.2.2 Le transport ferroviaire

La Côte d'Ivoire est desservie par une seule ligne de chemin de fer construite entre 1905 et 1954 reliant Abidjan à Kaya au Burkina Faso. Cette ligne, longue de 1 238 km dont 776 se trouvent en Côte d'Ivoire est généralement à une seule voie, à l'exception de 17 km à double voie à Abidjan. Le chemin de fer est jalonné par 35 gares et 18 haltes permettant un rapport d'échanges de marchandises et de passagers.

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

L'unique ligne historique qui relie Abidjan à Ouagadougou et qui date de l'ère coloniale n'a subi aucun réaménagement important. Le transport ferroviaire se heurte alors à l'insuffisance et à la vétusté des infrastructures existantes et du matériel d'exploitation.

1.2.3 Le transport maritime et fluvio-lagunaire

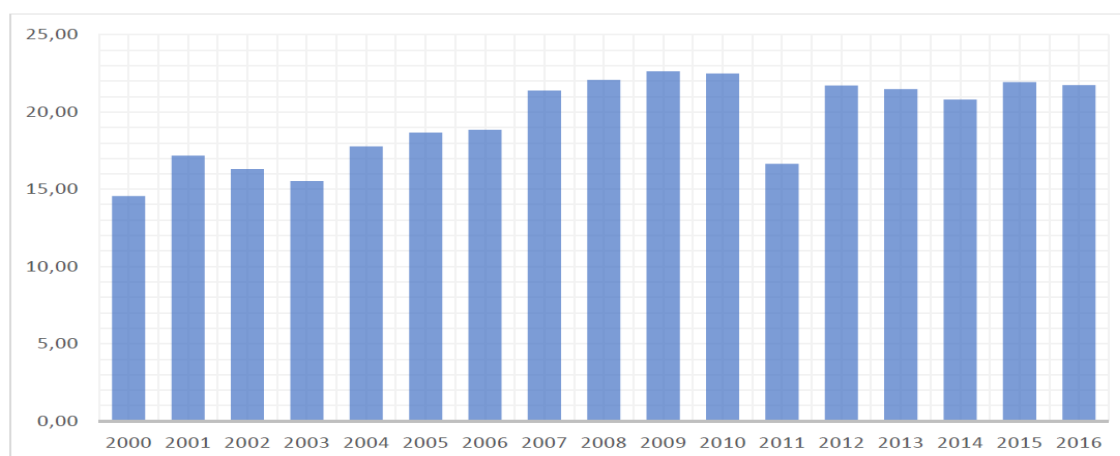
Avec une surface maritime de 207 000 km² (soit l'équivalent de deux tiers de la surface terrestre) sous sa juridiction ivoirienne, les échanges maritimes de la Côte d'Ivoire se font grâce à l'existence de deux ports à Abidjan et à San-Pédro. Ces deux infrastructures revêtent une importance stratégique pour l'économie ivoirienne dans la mesure où elles facilitent l'exportation des produits de base générateurs de devises, et l'importation des matériaux de construction et de produits essentiels de consommation.

❖ Port Autonome d'Abidjan

Le port d'Abidjan, poumon économique de la Côte d'Ivoire joue un rôle économique déterminant. C'est un port principalement orienté vers l'importation de marchandises générales, dont plus de 89% des volumes se destinent à la consommation intérieure. Son trafic contribue à environ 80 % des recettes douanières du pays et à 60 % du revenu de l'État.

L'évolution du trafic portuaire de marchandises au port d'Abidjan est retracée par la figure suivante pour la période 2000 à 2016.

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



Source : Feuille de Route de la Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, 2020

La dynamique de croissance du port en termes de trafic s'est maintenue en 2017, 2018 et 2019. Sur la période 2017 à 2019, le PAA a respectivement enregistré, au niveau du port de commerce un trafic qui est passé de 21 986 587 tonnes à 25 237 163 tonnes soit une croissance moyenne annuelle de 7,1%. Les résultats de la période 2017 à 2019 détaillés ci-dessous.

Tableau 3 : Trafic du Port d'Abidjan sur la période 2017 à 2019

RUBRIQUES	2017	2018	2019	VAR (%) 2018/2017	VAR (%) 2019/2018
PORT DE COMMERCE	21 986 587	23 572 143	25 237 163	7,2%	7,1%
- Importation	14 968 688	15 958 116	16 584 784	6,6%	3,9%
- Exportation	7 017 898	7 614 027	8 652 378	8,5%	13,6%
Pétrole offshore	1 604 126	1 533 848	1 933 200	-4,4%	26,0%
TERMINAL DE PECHE	570 222	605 119	501 183	6,1%	-17,2%
- Importation	459 188	479 449	406 721	4,4%	-15,2%
- Exportation	111 035	128 670	94 462	15,9%	-26,6%
TRAFFIC TOTAL	22 556 809	24 177 261	25 738 345	7,2%	6,5%
- Importation	15 427 876	16 434 565	16 991 505	6,5%	3,4%
- Exportation	7 128 933	7 742 697	8 746 840	8,6%	13,0%

Source : Port Autonome d'Abidjan (PAA)

Cependant, la zone portuaire d'Abidjan fait partie des zones les plus congestionnées du pays. Selon une étude réalisée par la Banque Mondiale en 2018, les congestions routières coûteraient jusqu'à 4% de PIB, soit 1,4 milliard d'Euros par an à la Côte d'Ivoire. Ainsi, cette zone portuaire d'Abidjan, de par son poids économique contribue fortement à la production de ces coûts de congestion nationaux.

❖ Port Autonome de San-Pédro

Au-delà de son rôle catalyseur de l'économie de la région du Sud-Ouest, le port de San-Pédro a également pour vocation de servir de port de transit pour les pays limitrophes sans littoral, notamment le Mali. La création du port a permis l'émergence d'une ville nouvelle qui est devenue aujourd'hui une référence mondiale. Son arrière-pays a connu le développement de vastes plantations agricoles, l'implantation d'unités agro-industrielles (palmier à huile, hévéa, cacao, café) et de scieries pour la transformation du bois.

En 2013, le port de San-Pédro a contribué à hauteur de 15% aux recettes douanières de l'État. Deuxième port du pays, il assure environ 10% des échanges extérieurs. Il est actuellement le premier port mondial pour les exportations de fèves de cacao dont plus de la moitié de la récolte ivoirienne estimée à 1,8 million de tonnes y transite.

Selon les prévisions, les investissements prévus dans la zone ouest dont la mise en œuvre, en relation avec le secteur privé d'un vaste projet minéralier, auront pour effet de tripler le trafic du port, le faisant passer de 5 millions à 15 millions de tonnes et de doubler sa contribution au PIB actuellement de 5%.

Le trafic ci-dessous présente l'évolution du trafic du port de San-Pédro sur la dernière décennie et montre bien la croissance moyenne annuelle du trafic qui est de 17% sur l'ensemble de la décennie et, qui s'est stabilisée à 3% en moyenne par an sur la période 2013 à 2019.

Tableau 4 : Trafic du Port de San-Pédro de 2010 à 2019

Année	Imports (Kg)	Exports (Kg)	Transbordement (Kg)	Total marchandises (Kg)	Croissance annuelle (%)
2010	243 377	904 690	83 882	1 231 949	
2011	186 554	980 393	638 189	1 805 136	46,5%
2012	279 306	1 035 954	1 915 138	3 230 398	79,0%
2013	251 233	1 139 606	2 934 826	4 325 665	33,9%
2014	342 158	1 290 147	3 105 474	4 737 779	9,5%
2015	594 691	1 390 614	2 866 085	4 851 390	2,4%
2016	750 473	1 814 830	2 046 802	4 612 105	-4,9%
2017	905 409	1 992 069	1 633 171	4 530 649	-1,8%
2018	1 024 912	2 042 077	1 014 174	4 081 163	-9,9%
2019	1 028 528	2 987 005	1 050 152	5 065 685	24,1%

Source : Port Autonome de San-Pédro

❖ **Transport fluvio-lagunaire**

Dans le cadre du PACOGA, l'Etat explore la possibilité de développer un transport lagunaire du fret portuaire. Cette option devrait permettre de réduire la circulation des véhicules de transport de marchandises à Abidjan et atténuer ainsi leurs externalités négatives sur l'environnement et les conditions de déplacements dans le Grand Abidjan.

Il demeure donc important pour l'Etat d'intensifier de l'usage du plan d'eau fluvio-lagunaire à travers l'analyse des zones navigables, en vue de développer un transport durable. Ainsi, dans le cadre de cette analyse, le développement de la logistique urbaine à Abidjan par l'exploitation du plan d'eau lagunaire pourra être envisagé.

1.2.1 Le transport aérien

La Côte d'Ivoire compte trois aéroports à caractère international (Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké) ainsi que 24 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. On dénombre 13 stations synoptiques et aéronautiques. Depuis juillet 1996, l'exploitation de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny (FHB) d'Abidjan a été concédée à un opérateur privé (AERIA) et celle des aéroports de l'intérieur confiée à la SODEXAM.

Dans la perspective de la relance économique et pour atteindre son objectif de devenir un pays émergent, l'Etat de Côte d'Ivoire a repris les vols domestiques arrêté pendant plus de dix ans. De ce fait et à la faveur du démarrage des activités de la nouvelle compagnie aérienne nationale, Air Côte d'Ivoire, l'Etat a décidé de réhabiliter et de

renforcer le dispositif technique de neuf (9) villes, il s'agit de : Yamoussoukro, Daloa, Man, San-Pédro, Bondoukou, Bouna, Bouaké, Korhogo et Odienné.

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

La carte ci-dessous présente les aéroports ivoiriens ouverts aujourd'hui au transport aérien domestique en Côte d'Ivoire.

Carte des aéroports ouverts au transport aérien domestiques



Source : Feuille de Route de la Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, 2020

1.3 Quelques projets majeurs de la logistique en Côte d'Ivoire

❖ Corridors sous-régionaux

La JICA a financé une étude portant sur un « Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest » dont le rapport produit en janvier 2017 qui concerne principalement quatre (4) pays que sont : le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Mali. Mais au-delà de ces quatre pays, le rapport analyse les autres corridors pouvant impacter les économies des pays suscités.

La stratégie de cette étude s'articule autour de trois points que sont :

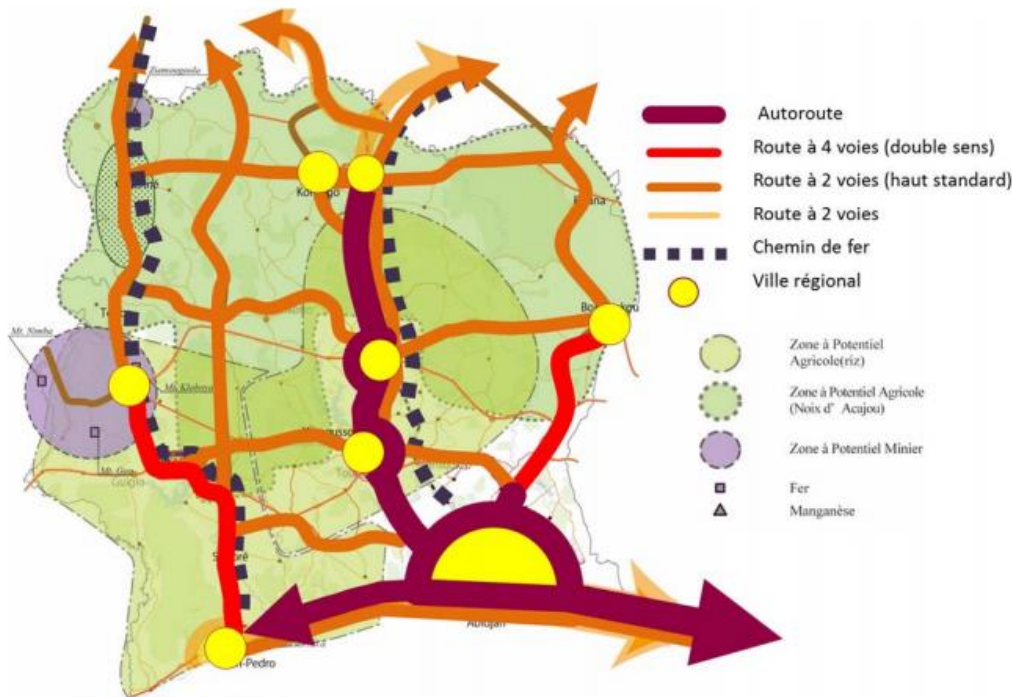
- l'élaboration de stratégies de développement sous-régional ;
- les stratégies et plans d'aménagement des corridors sous-régionaux ;
- les stratégies et plans d'aménagement des corridors nationaux.

Les objectifs globaux visés par cette étude sont définis comme suit :

- améliorer la proportion des économies sous-régionales par la promotion de l'intégration économique et spatiale de la sous-région ;

- renforcer l'intégration économique sous-régionale en favorisant l'intégration de l'espace sous-régional ;
- rechercher un développement social et économique équilibré entre les pays / régions enclavés et les pays / régions côtières du sud au niveau de la sous-région.

Ainsi, pour la Côte d'Ivoire, sur la base des différents projets sous régionaux notamment les extractions minières au niveau du Burkina Faso et le renforcement de de l'intégration de la zone côtière ainsi que des projets nationaux, cette étude a recommandé pour l'horizon 2040 la mise en place du réseau présenté ci-dessous.



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Le réseau devrait permettre le renforcement du développement économique :

- des principaux types de secteurs agricoles à promouvoir dans la partie centre et nord de la Côte d'Ivoire (production agricole, transformation et commercialisation) axés sur les investissements nationaux et étrangers, mais aussi l'agriculture à petite échelle ;
- des industries manufacturières et les industries des TIC et BTP en plus des secteurs du commerce et des services dans des villes régionales bien ciblées comme Bouaké, Yamoussoukro, Korhogo et Ferkessédougou le long du corridor Abidjan-Ouagadougou ;
- Les principaux secteurs économiques à promouvoir dans la région métropolitaine côtière du Grand Abidjan : non seulement les industries manufacturières et les industries des TIC et BTP ciblant les marchés sous-régionaux, mais aussi la fonction commerciale sous-régionale, les services financiers de pointe, les services médicaux haut de gamme, Les services d'enseignement supérieur et les services récréatifs internationaux, en plus du commerce et des services existants ;
- En plus du Grand Abidjan, promouvoir le développement de San-Pédro en attirant les industries manufacturières et les industries des TIC et BTP, en plus des activités commerciales /services existants et la fonction administrative de l'Etat.

❖ Port sec de Ferkessédougou

Le port sec de Ferkessédougou, à construire sur une superficie de 650 hectares, est un relais du port maritime d'Abidjan, au plus près des marchés de production ou de consommation, doté d'installations sous douane qui peut se compléter en propre de ressources pour reconditionner sous douane une partie du flux destinées à faciliter le traitement des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation et, adapter leur mode de conditionnement vers des standards internationaux ou des volontés d'évolution.

Les objectifs majeurs de ce projet sont les suivants :

- désengorger et rapprocher le PAA de ses premiers partenaires régionaux : le Mali, le Burkina Faso, le Niger, etc.
- redynamiser le transport ferroviaire ;
- contribuer durablement au développement des régions du nord du pays ;
- mettre à disposition des entreprises les conditions optimales d'accueil, de services et d'utilisation de la plateforme multimodale.

❖ Développement des pôles régionaux

L'Etat de Côte d'Ivoire compte développer les pôles régionaux de croissance à travers la création dans les grandes régions du pays d'industries de transformation des matières premières et le développement des potentialités locales.

Ainsi, quelques projets prévus et/ou dans la phase de mise en œuvre sont présentés ci-dessous, notamment :

✓ **Au niveau agricole**

- Programme d'Appui aux Infrastructures Agricoles et l'Aménagement efficace des Bas-fonds → Projet d'Appui à la Réhabilitation et la Construction des installations d'irrigation → Programme de Développement du Riz (SNDR) → Programme de Développement des cultures Vivrières (SNDCV) ;
- Appui à la réalisation du pôle agro-industriel de la région du Bélier (incluant Yamoussoukro) ;
- Projet d'Accélération de la Transformation de la Noix de Cajou
- Projet de Développement de la Culture du Soja dans les zones Nord et Nord-ouest de la Côte d'Ivoire.

✓ **Au niveau industriel**

- Réhabilitation des infrastructures (routes, électricité, approvisionnement en eau et assainissement) des zones industrielles existantes, telles que Yopougon, Koumassi et Vridi à Abidjan ;
- Développement de nouvelles zones industrielles dans les centres urbains via un système PPP le long des corridors tels que Bonoua, Yamoussoukro, Bouaké, Korhogo, Man et San Pédro avec l'introduction de différents types de sous-secteurs escomptés ou prioritaires ;
- Développement de nouvelles zones industrielles et zones franches à travers des programmes de PPP notamment au PK24 sur une superficie 940 ha à Abidjan, la zone franche pour la Biotechnologie et les TIC à Grand Bassam, et la zone franche de Songon à Abidjan.

✓ **Au niveau tertiaire**

- Reconstruction du marché de Gros de Bouaké, ce marché a une superficie couverte de 9 ha ;
- Construction d'un marché demi-gros à Yopougon ;
- Etc.

1.4 Nécessite de l'élaboration d'un Plan National des Transports

L'ensemble des sous-secteurs du transport et de la logistique en Côte d'Ivoire présentent de réelles potentialités pour accompagner le développement durable du pays.

Toutefois, de nombreux dysfonctionnements induisant des coûts économiques élevés tels que relevés ci-dessus risquent de freiner les efforts de développement de l'économie nationale engagés par les autorités ivoiriennes depuis quelques années. Les dysfonctionnements observés sont accentués par le déficit de planification. En effet, le dernier Plan National des Transport date de plus de 30 ans.

Aussi, afin dynamiser le secteur de la logistique qui contribue assez fortement à la croissance de l'économie nationale, l'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le Ministère des Transports, envisage-t-il l'élaboration d'un Plan National de la Logistique, établissant la localisation des infrastructures structurantes à l'échelle nationale, tout en prenant en compte les échanges avec les pays voisins et le reste du monde, y compris une attention aux particularités du Grand Abidjan.

Les présents termes de référence ont donc pour objet de définir les modalités d'élaboration du **Plan National de la Logistique**.

2 Objectifs et résultats attendus de l'étude

2.1 Objectifs de l'étude

L'objectif général du Plan National de la Logistique est de contribuer à mettre en place un système de transport capable de soutenir l'économie nationale, en dotant le Gouvernement d'un outil de décision, d'organisation et d'harmonisation de la politique des transports en Côte d'Ivoire.

Plus spécifiquement, il s'agira :

- de faire des prévisions de la demande à court, moyen et long terme du transport de marchandises, assorties d'un modèle de prévision de la logistique à l'échelle nationale intégrant un modèle spécifique de prévision de la logistique urbaine dans le Grand Abidjan, suivant différents les scénarios
- d'établir l'offre actuelle et mettre en évidence les déficits ;
- d'évaluer les coûts des différents investissements suivant les scénarios ;
- d'élaborer une analyse multicritère pour orienter le choix du scénario optimal ;
- de décliner les éléments du scénario obtenu (présentation des composantes, y compris cartographie et coûts estimatifs, gains économiques escomptés etc.)

2.2 Résultats attendus

A la fin de cette étude, le Gouvernement devra disposer d'un schéma national de la logistique déclinant les investissements prioritaires (publics ou privés) à mettre en place

à différents horizons en vue d'améliorer la compétitivité économique du pays. Ce plan sera assorti de mesures d'accompagnement pour sa mise en œuvre.

3 Consistance de l'étude et tâches à réaliser

Les prestations du Consultant s'articuleront autour de quatre (4) principales phases décrites ci-dessous.

3.1 Diagnostic de la logistique en Côte d'Ivoire

Dans cette phase, le Consultant réalisera deux étapes très capitales pour cette étude :

- **évaluation de l'offre actuelle de transport de marchandises** en Côte d'Ivoire, dans laquelle il fera ressortir les déficits aussi bien en termes d'infrastructures que de services ;
- **évaluation de la demande actuelle de transport de marchandises** en Côte d'Ivoire.

Dans ces différentes évaluations, le Consultant intégrera les réflexions et actions stratégiques réalisées ou en cours de d'élaboration notamment :

- le rapport de janvier 2017 de l'étude financée par la JICA portant sur un « Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest » ;
- la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025, réalisée dans le cadre de l'Assistance Technique avec l'Union Européenne ;
- le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) ;
- l'étude préliminaire d'évaluation de la demande des zones industrielles réalisée dans le cadre de MCC ;
- les études du port sec de Ferkessédougou ;
- l'étude du transport de marchandises par voie lagunaire, en cours de réalisation dans le cadre du PACOGA ;
- l'étude de viabilité commerciale d'une casse automobile en Côte d'Ivoire réalisée dans le cadre du PAMOSET.

Le Consultant réalisera un important travail d'identification et de consultation de l'ensemble des acteurs impliqués dans la production de fret, les services, l'organisation du secteur et la réalisation des infrastructures de transport notamment :

- les Ministères Techniques concernés ;
- les communautés portuaires et aéroportuaires ;
- les structures en charge de l'approvisionnement des marchés ;
- les structures en charges de l'encadrement des producteurs agricoles et du monde rural ;
- les structures techniques de l'Etat intervenant dans le secteur des transports : l'AGERROUTE, le BNETD, l'AMUGA, l'OFT ;
- les organisations de transporteurs routiers ;
- etc.

De manière générale, diagnostic devra faire ressortir les caractéristiques actuelles du secteur de la logistique en Côte d'Ivoire, afin de déterminer ses forces et ses faiblesses, ainsi que les opportunités et menaces encourues.

Il s'agira pour le Consultant de :

- identifier les acteurs, leurs statuts, leurs modes d'organisation et de fonctionnement ;
- faire une évaluation des infrastructures actuelles dans le domaine de la logistique (capacités, état des infrastructures, disponibilité sur toute l'étendue du territoire, etc.) ;
- déterminer les facteurs de génération des trafics interurbains de fret ;
- déterminer la nature et la quantité de fret ;
- déterminer les origines et les destinations du fret afin d'établir le réseau de distribution à travers le pays et au-delà ;
- élaborer la cartographie de la circulation du fret (volume de marchandises) par mode (routier, ferroviaire, aérien, lagunaire) sur l'étendue du territoire ;
- présenter le plan de développement industriel de la Côte d'Ivoire avec un focus sur le développement des différentes zones industrielles à Abidjan et San-Pédro ;
- présenter les projets de développement du transport de fret en Côte d'Ivoire ;
- etc.

En outre, dans cette phase, le Consultant fera un diagnostic du cadre institutionnel existant permettant de dégager les forces et faiblesses de la gouvernance actuelle des secteurs de la logistique ainsi que son impact sur l'environnement, les populations et l'économie nationale.

Pour la réalisation de ce diagnostic, le Consultant pourrait être amené à réaliser une vaste opération d'enquête de trafic sur les principaux corridors intérieurs et internationaux. Le Consultant devra prévoir des comptages couplés à des enquêtes origines – destinations sur une trentaine de postes sur les corridors principaux. Les enquêtes porteront sur une durée minimale de quatre (4) jours dont deux (2) jours ouvrables par poste. Pour l'interurbain, le Consultant visera un taux de sondages minimal entre 15 et 20% des Poids Lourds de transport de marchandises.

Cette phase devra aboutir à l'élaboration d'un rapport sur l'évaluation de l'offre de transport de marchandises et d'un rapport sur l'évaluation de la demande actuelle.

3.2 Construction des modèles de prévision de la demande à l'échelle nationale

Sur la base des données recueillies dans la phase du diagnostic et des modèles de trafic existant en Côte d'Ivoire, le Consultant est appelé à construire un modèle multimodal de prévision de la demande de transport de marchandises, à l'échelle nationale qui intégrera une modélisation spécifique pour le Grand Abidjan.

Cette phase s'appuiera sur les données recueillies dans la phase précédente et comprendra les éléments suivants :

- les horizons futurs d'évaluation qui sont : 2025 ; 2030 et 2040 ;
- l'identification de scénarios d'évolution des paramètres macro-économiques correspondant aux prévisions officielles ;

- le calage du modèle sur la base des données 2021 qui seront recueillies par le Consultant ;
- le zonage national sera constitué à minima des départements ;
- la proposition d'une offre aussi bien en infrastructures qu'en service de transport validée par le Maître d'Ouvrage. De manière précise, en relation avec le Maître d'Ouvrage le Consultant proposera un scénario :
 - o d'infrastructures routières aux différents horizons (sur la base de documents stratégiques existants) ;
 - o de centre de distribution urbaine dans le Grand Abidjan accessible aussi bien par voie lagunaire si possible que par voie routière ou ferroviaire (en conformité avec le SDUGA et l'ensemble des études réalisées ou en réalisation) ;
 - o des modes de transport (routière, ferroviaire, lagunaire ou aéroportuaire) entre les zones.
- l'utilisation d'un modèle multimodal (éprouvé) pour l'évaluation de la demande ;
- l'élaboration de tests de sensibilité du modèle sur la mise en œuvre des projets et l'évolution des indicateurs socio-économiques ;
- la formation de 10 personnes de l'Administration des transports à l'utilisation des modèles élaborés, sur une période que le Consultant jugera nécessaire mais, qui n'excèdera pas deux semaines ;

Pour l'année 2040, le Consultant pourrait réaliser une extrapolation des résultats obtenus. Dans ce cas, il modélisera l'année intermédiaire 2035.

Des tests de sensibilité seront réalisés, en tenant compte des révisions des prévisions aussi bien en termes de projets que des données socio-économiques.

Le modèle élaboré sera transmis au Maître d'Ouvrage avec une notice d'utilisation et une formation à leur utilisation. Cela signifie que si une licence est nécessaire, le Consultant prévoira l'acquisition de cette licence pour le Maître d'Ouvrage. Le modèle devra être réalisé un logiciel capable de produire des fichiers shapes files.

3.3 *Elaboration du plan national de développement de la logistique*

Le Consultant devra élaborer un plan national de développement des secteurs du transport de la logistique à l'horizon 2040 avec la prise en compte des horizons intermédiaires.

Ce plan doit comprendre les différentes actions à mener et proposer un cadre de gouvernance idéal pour le développement de la logistique.

A cet effet, il intégrera dans ses propositions les aspects ci-après :

- le cadre institutionnel actuel et les solutions d'amélioration ;
- l'organisation du secteur avec un accent sur les pôles économiques du pays ;
- le réseau de la distribution dans le périmètre du Grand Abidjan et les échanges avec les pays limitrophes ;
- la protection de l'environnement et l'adaptation au changement climatique, en particulier la réduction des émissions ;
- le développement éventuel du transport de fret par voie lagunaire ou fluviale ;

- le développement d'un transport de marchandises multimodal et intégré ;
- l'analyse et les perspectives de développement durable pour les secteurs de la logistique en Côte d'Ivoire.

Le plan national de développement de la logistique devra être assorti d'un plan d'actions chiffrées.

Les différentes actions identifiées dans le plan national de développement du secteur de la logistique devront être priorisées sur la base de choix multicritère qui tiendra notamment compte :

- des avantages socio-économiques ;
- de possibilité de mobilisation ou non de financements privés pour la réalisation du projet ;
- de la demande attendue ;
- du besoin d'aménagement du territoire ;
- des impératifs de sauvegarde de l'environnement et des effets du changement climatique ;
- etc.

3.4 Mesures d'accompagnement

Le Consultant proposera les mesures d'accompagnement nécessaires pour la bonne mise en œuvre du Plan National de la Logistique.

Ces mesures d'accompagnement pourraient porter sur :

- les propositions de réflexions ou études plus spécifiques au secteur ;
- les questions de renouvellement du parc et de la tarification dans secteur de la logistique ;
- le système de suivi de la performance du secteur de la logistique en Côte d'Ivoire ;
- les préoccupations environnementales, sanitaires et sécuritaires ;
- etc.

4 Profil du Consultant

4.1 Qualifications du Consultant

Le Consultant devra être une firme ayant une expérience avérée dans l'élaboration de Plans de Logistique à l'échelle de territoires d'au moins 30.000 km² ou de pays.

4.2 Personnel du Consultant

La liste et les compétences respectives du personnel-clé requis sont fournies dans le tableau suivant (expérience spécifique des dix dernières années) :

N°	Expert	Niveau d'études	Expérience
1	Chef de mission, expert en planification et gestion de fret	Ingénieur génie civil , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université dans le domaine de l'ingénierie ou de l'économie des transports (BAC + 5 minimum)	<ul style="list-style-type: none"> avoir au moins quinze (15) ans d'expérience dans l'appui aux politiques, aux programmes ou projets de développement dans le secteur des transports de marchandises ; avoir réalisé au moins trois (03) prestations similaires d'élaboration de plan de la logistique dont au moins deux en tant que chef de mission
2	Spécialiste du secteur du transport de fret	Ingénieur génie civil ou en transport , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université dans le domaine de l'ingénierie ou de l'économie des transports (BAC + 5 minimum)	<ul style="list-style-type: none"> avoir au moins dix (10) ans d'expérience dans le secteur du fret portuaire, routier, ferroviaire et aéroportuaire ; avoir étudié au moins quatre (4) projets de planification ou de gestion de fret ; avoir étudié au moins un (1) projet de planification ou de gestion de fret pour chacun des modes : maritime, routier, ferroviaire et aéroportuaire.
3	Spécialiste en modélisation de la demande de fret	Ingénieur , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université dans le domaine de l'ingénierie ou de l'économie des transports (BAC + 5 minimum)	<ul style="list-style-type: none"> avoir au moins dix (10) ans d'expérience ; avoir réalisé au moins deux (2) modèles d'évaluation de la demande de fret .
4	Spécialiste en évaluation socio-économique des projets de transport de fret	Ingénieur ou Economiste , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université dans le domaine de l'ingénierie ou de l'économie (BAC + 5 minimum)	<ul style="list-style-type: none"> avoir au moins dix (10) ans d'expérience ; avoir réalisé au moins trois (3) évaluations socio-économiques d'évaluation socio-économique des projets de transport.

Le crédit-temps global des experts-clé est estimé à 260 hommes-jours

5 Calendrier d'exécution de l'étude et livrables attendus

L'ensemble des documents (rapports) seront rédigés en français et remis en dix (10) exemplaires tant dans leur version provisoire et que dans leur version définitive, et devront comporter un (01) exemplaire reproductible sur support informatisé (CD Rom, clé USB ou disque externe).

Le calendrier de remise des rapports sera le suivant, sachant que chaque étape fera l'objet d'une validation par l'administration et l'organisation des atelier sera à la charge de la Cellule de Coordination du PACAGO :

N°	Intitulé livrable	Contenu	Délai de production des livrables
1	Rapport de démarrage	- Conditions de réalisation de l'étude et note méthodologique définitive	Deux (2) semaines après l'ordre de service de démarrage de la mission d'étude qui fera l'objet d'une restitution au cours de la réunion de lancement
2	Evaluation de l'Offre et de la demande actuelles de Transport de marchandises	- Caractérisation de l'offre actuelle d'infrastructures - Caractéristique de l'offre de service - Mise en évidence des Déficits actuels - Analyse des flux existants de fret ainsi que les facteurs de production ; - Présentation des principaux indicateurs de la logistique en Côte d'Ivoire.	Huit (8) semaines après le rapport de démarrage de la mission
3	Rapport de la modélisation de la demande et analyse des scénarii	- Hypothèses de l'offre ; - Calage des modèles ; - Demande de transport de fret ; - Scénarios et sensibilités	Six (6) semaines après la validation du rapport de l'évaluation de la demande
4	Elaboration du Plan National de la logistique	- Présentation d'un plan national avec l'évaluation des coûts et la définition des actions prioritaires et la définition des horizons de chacune des actions	Quatre (4) semaines après le choix du scénario optimal
5	Mesures d'accompagnement et Rapport Définitif	- Définition des études complémentaires nécessaires - Rapport définitif du Plan National de la logistique	Quatre (4) semaine après validation du Plan

La durée totale de la prestation est estimée à **vingt (24) semaines**, hors délais de validation des différents livrables.

L'administration disposera d'un délai maximum de deux (02) semaines pour réagir sur les différents livrables fournis, à l'exception du rapport de démarrage qui lui fera l'objet de validation au cours de la réunion de lancement de l'étude.

6 Organisation de l'étude

Le Ministère des Transports représenté par le Directeur de Cabinet assure la Maîtrise d'Ouvrage de l'étude.

Le pilotage de l'étude se fera au sein d'un groupe consultatif restreint, en charge de formuler des avis au Maître d'Ouvrage. Ce groupe sera mise en place par le Maître d'Ouvrage et pourrait être composé du Ministère des Transports, du Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier et du Ministre du Plan et du Développement ainsi que les structures techniques notamment la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC), l'AMUGA, les ports d'Abidjan et de San-Pédro, le BNETD, l'AGEROUTE, l'OFT et la cellule de coordination du PACOGA.

Des ateliers permettant de réunir plus d'acteurs autour de la table notamment des ateliers spécifiques pourraient avoir lieu dans des régions ou zones particulières identifiées par le Consultant. Pour ces ateliers, mis à part les frais de voyages et de missions du Consultant qui seront à sa charge, les autres frais seront supportés par la Cellule de Coordination du PACOGA.

Au démarrage de l'étude du Consultant, le Maître d'Ouvrage mettra à sa disposition un ensemble d'éléments comportant des données de base pour l'étude. Au nombre de ces données, les études disponibles ; à savoir :

- le rapport de janvier 2017 de l'étude financée par la JICA portant sur un « Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest » ;
- la Stratégie Sectorielle du Transport Routier de Marchandises et de Personnes (SSTRMP) 2021-2025, réalisée dans le cadre de l'Assistance Technique avec l'Union Européenne ;
- le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) ;
- l'étude préliminaire d'évaluation de la demande des zones industrielles réalisée dans le cadre de MCC ;
- l'étude de viabilité commerciale d'une casse automobile en Côte d'Ivoire réalisée dans le cadre du PAMOSET.