

**SEMINAIRE SUR L'APPROFONDISSEMENT DE
L'INTEGRATION REGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST ET
SES IMPLICATIONS POUR LA COTE D'IVOIRE**

ABIDJAN, 24 ET 25 NOVEMBRE 2014

Session 3 :

**L'intégration profonde : nouveaux
enjeux pour la Côte d'Ivoire.**

THEME 3 :

**L'INTEGRATION PAR
LES INFRASTRUCTURES**

**Communication du Ministère des
Infrastructures Economiques**

Intervenant:

**Monsieur GNOPO Wawa Guillaume,
Ingénieur des Travaux Publics,
Directeur de l'Exploitation du Réseau
A la Direction Générale des Infrastructures Routières**

PLAN DE LA COMMUNICATION

- I. NOTE INTRODUCTIVE**

- II. PRISE EN COMPTE DE L'INTEGRATION REGIONALE DANS LA POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE.**

- III. DIFFICULTES RENCONTREES DANS LA REALISATION ET L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE.**

- IV. NOTE FINALE**

I. NOTE INTRODUCTIVE

Consciente que l'Union fait la force, et ayant très tôt compris la nécessité d'aller à l'intégration régionale, la Côte d'Ivoire n'a cessé de militer, souvent en qualité de membre fondateur, au sein de plusieurs organisations africaines mises en place, parmi lesquelles l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Malgré les différentes crises qui l'ont secouée, la Côte d'Ivoire n'a pas perdu sa place de poids lourd économique de l'Afrique de l'Ouest. Elle est même déterminée à la conserver et devenir un pays émergent à l'horizon 2020.

L'intégration profonde des Etats, à laquelle aspirent et s'activent sans cesse l'UEMOA et la CEDEAO en Afrique de l'Ouest, implique de nouveaux enjeux pour la Côte d'Ivoire dont celui de disposer d'infrastructures de qualité et de services efficaces, notamment dans les domaines du

transport (routes, voies ferrées, ports, aéroports), de l'énergie, des technologies de l'information et de la communication (TIC), etc.

En effet, Monsieur le Président-Modérateur et Chers séminaristes,

Le Ministère des Infrastructures Economiques que nous avons l'honneur de représenter ici considère la mise en place d'infrastructures de transport de qualité dans chacun des Etats de l'UEMOA et de la CEDEAO comme l'un des enjeux majeurs pour réussir l'intégration régionale profonde en Afrique de l'Ouest.

Nous allons articuler notre présentation autour de deux points :

- ✓ **Prise en compte de l'intégration régionale dans la politique des transports en Côte d'Ivoire ;**
- ✓ **Difficultés rencontrées dans la réalisation et l'utilisation des infrastructures de transport en Côte d'Ivoire.**

II. PRISE EN COMPTE DE L'INTEGRATION REGIONALE DANS LA POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE.

La Côte d'Ivoire, pays d'hospitalité, n'a cessé depuis son indépendance en 1960, de mettre en place des infrastructures de transport dont les plus importantes ont pour objectif de la relier à l'Afrique et au monde entier.

Pour favoriser les échanges commerciaux avec les pays de l'hinterland (manquant de façade maritime) en leur facilitant l'accès au Port Autonome d'Abidjan (PAA) inauguré en 1951, la Côte d'Ivoire poursuit, sur le corridor Abidjan – Ouagadougou – Bamako, la modernisation de la route communautaire Cu7 Abidjan – Bouaké – Ferkessedougou – Frontières Burkina Faso et Mali qu'elle aménage progressivement en autoroute dite « **Autoroute du Nord** » :

- sa première section Abidjan – Singrobo (140 km) a été mise en service en 1982 et réhabilitée en 2013 ;

- la section suivante (86 km) a été inaugurée en décembre 2013 et assure son prolongement jusqu'à Yamoussoukro ;

- les études de faisabilité du prolongement d'environ 360 km de cette autoroute jusqu'à Ferkessedougou sont prévues sur financement du Fonds d'Aide à l'Intégration Régionale (FAIR) de l'UEMOA et sont en cours de réalisation pour la section Yamoussoukro – Bouaké (110 km) ; elles sont inscrites au programme spécial d'études routières sur le réseau communautaire de l'UEMOA retenu dans le cadre du Programme Economique Régional (PER).

La Côte d'Ivoire poursuit également la modernisation et l'extension du Port Autonome d'Abidjan (PAA) ainsi que celles du Port Autonome de San Pedro (PASP) aux fins de maintenir leur compétitivité dans la Région ouest africaine où se développent d'autres ports concurrents.

Pour rappel, le PAA est le premier port d'Afrique de l'ouest et deuxième en Afrique subsaharienne, après le port de Durban (Afrique du Sud). Il traite environ 70% des échanges des pays voisins enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger).

D'autres projets routiers ayant des objectifs similaires à ceux de l'autoroute du nord, certains étant par ailleurs destinés à faciliter l'accès au PASP, sont à noter, par exemples :

- le projet de bitumage de la route communautaire Cu22 Bouna – Doropo – Frontière Burkina dont les travaux sur la section Bouna – Doropo (91 km) ont été lancés en octobre 2014 pour un coût évalué à 33.5 milliards de FCFA ; ce projet concerne le maillon manquant de l'itinéraire Abidjan – Abengourou – Bondoukou – Bouna – Frontière Burkina dont certaines sections ont déjà été renforcées tandis que d'autres sont en cours de renforcement ;

- le projet de bitumage de la route Boundiali – Bolona - Tengrela – Frontière Mali (132.5 km) dont les travaux sont achevés sur la section Boundiali –

Bolona (92.5 km); le prolongement de ce projet au maillon manquant Boundiali – Morondo – Kani assurera aux usagers en provenance de Bamako (Mali), un accès rapide au PASP, passant par Séguéla, Vavoua, Daloa, Issia et Soubré.

La liaison entre les deux ports (PAA et PASP) est facilitée par la route bitumée dite « **Côtière** » qui part d'Abidjan à Tabou. Cette route, avec son prolongement à l'itinéraire Abidjan – Noé, constitue un maillon de la route côtière transfrontalière Dakar – Abidjan – Lagos. C'est une liaison rapide entre le Ghana et le Liberia, deux Etats membres de la CEDEAO. Des travaux de renforcement sont prévus sur l'itinéraire Abidjan – Noé dans le cadre du Projet de facilitation du commerce et du transport sur le corridor Abidjan – Lagos (PFCTCAL), un projet de la CEDEAO bénéficiant du concours financier de la Banque Mondiale.

La Côte d'Ivoire est impliquée dans des projets de création d'autoroute régionale, dont elle est

d'ailleurs initiatrice, dans l'espace communautaire de l'UEMOA et de la CEDEAO :

- Autoroute Abidjan – Ouagadougou – Niamey dont la section ivoirienne Abidjan – Yamoussoukro (230 km) est achevée pour un investissement d'au moins 250 milliards de FCFA ;

- Autoroute Abidjan – Lagos dont le tronçon Abidjan – Grand Bassam (23.2 km) de la section ivoirienne Abidjan – Noé est en cours de réalisation pour un coût évalué à 60 milliards de FCFA.

L'Aéroport International Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan se veut incontournable et cherche à s'imposer comme la plateforme aéroportuaire régionale. Il s'est donc engagé dans un projet visant la certification américaine qui ouvrira l'accès des Etats-Unis aux vols partant de la Côte d'Ivoire.

Faisant partie des pays africains ayant créé la défunte compagnie aérienne Air Afrique, la Côte d'Ivoire est en train de réussir la mise en puissance de sa nouvelle compagnie Air Côte d'Ivoire,

assurant des vols vers l'étranger et également sur le territoire national.

En plus de six projets d'infrastructures routières d'un coût global évalué à 753 milliards de FCFA, la Côte d'Ivoire a fait inscrire au Programme Economique et Régional (PER) de l'UEMOA deux projets ferroviaires avec pour objectif d'améliorer ses relations économiques avec le Burkina Faso, le Niger et le Mali, il s'agit :

- du projet de réhabilitation de l'axe ferroviaire Abidjan – Ouagadougou – Kaya dont l'extension est prévue jusqu'à Niamey, parachevant ainsi l'ambition originelle de la Régie Abidjan Niger (RAN) ;

- du projet de construction du chemin de fer Ouangolodougou – Nielé – Sikasso à prolonger jusqu'à Bamako.

Ces voies ferroviaires constituent une alternative à la route communautaire Cu7 du corridor Abidjan – Ouagadougou-Bamako, surtout en matière de transport de marchandises.

Il est également prévu une ligne de chemin de fer minéralier Man – San Pedro devant relier le PASP au Mont Nimba en passant par les sites des gisements de minerais (fer et/ou nickel) en Côte d’Ivoire et en Guinée.

La Côte d’Ivoire s’implique dans la mise en œuvre des reformes et programmes communautaires de l’UEMOA et de la CEDEAO, par exemples :

- elle accorde de l’importance aux projets inscrits, d’une part au titre du Programme d’Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport (PACITR) et du Programme Economique Régional (PER) de l’UEMOA, et d’autre part au titre du Programme de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL) de la CEDEAO ;

- Mise en place du Fonds d’Entretien Routier (FER) en vue du financement régulier et pérenne de l’entretien et la réhabilitation de son réseau routier existant, ce qui est conforme à la Directive N°11/2009/CM/UEMOA portant harmonisation

des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA ;

- Prise en compte, dans le développement et la modernisation des infrastructures routières, des recommandations du Règlement N°08/2009/CM/UEMOA portant statut du réseau routier communautaire et de ses modalités de gestion ;

- Mise en service, depuis le jeudi 20 novembre 2014 sur l'Autoroute du Nord, du poste de pesage à basse vitesse d'ALLOKOI, en application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport routier de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA.

Quelques difficultés sont rencontrées dans la réalisation et l'utilisation des infrastructures de transport en Côte d'Ivoire.

III. DIFFICULTES RENCONTREES DANS LA REALISATION ET L'UTILISATION DES

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE.

La difficulté majeure à laquelle la Côte d'Ivoire est confrontée dans la réalisation des infrastructures de transport de qualité, c'est celle de disposer de gros financements. Par exemple, pour aménager un kilomètre d'autoroute en respectant les normes techniques, environnementales, sociales et de sécurité routière, on ne dépense pas aujourd'hui moins de 1,5 milliard de FCFA.

Des pratiques anormales sont par ailleurs observées dans l'utilisation des infrastructures de transport et constituent une entrave à la mobilité des personnes et des biens, voire des obstacles à la fluidité des échanges.

Il s'agit notamment :

- des lourdeurs et lenteurs existant au niveau des administrations douanières et de transport dans la délivrance des documents exigés aux contrôles de circulation, poussant parfois certains usagers à proposer ou à verser aux agents des

dessous de table pour les encourager à traiter avec diligence leurs dossiers ;

- de la multiplicité des postes de contrôle sur certaines routes où a lieu parfois le racket des usagers soumis ainsi au paiement de faux frais ;

- des agressions dont sont parfois victimes les usagers de la part des coupeurs de route avec enregistrement de pertes et dommages ; à ce problème d'insécurité routière, il faut ajouter celui causé par le vandalisme sur les panneaux de signalisation ;

- du non-respect de la limitation du poids et des charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises en circulation. Les surcharges de ces véhicules sont la cause de certains accidents et du vieillissement précoce des structures de chaussée, avec pour corollaire une augmentation des coûts d'entretien des routes et d'exploitation des véhicules.

Toutefois, des mesures sont mises en œuvre ou envisagées pour y remédier, à savoir :

- l'élargissement progressif de l'assiette du FER qui va être transformé en Fonds routier et le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) sont une solution pour le financement efficient du développement des infrastructures routières ;

- l'organisation de patrouilles de sécurité avec des forces spéciales mises en place par les autorités pour lutter contre les phénomènes de coupeurs de route et de racket ;

- la mise en application du Règlement 14 de l'UEMOA avec le démarrage officiel du contrôle du poids et des charges à l'essieu des camions depuis le 20/11/2014 ;

- la mise en œuvre de réformes au niveau des administrations de douane et de transport qui vise une efficacité des services (neutraliser si possible les comportements générateurs de coûts de transaction, raccourcir les délais de délivrance des documents exigés aux points de contrôle en réduisant leur nombre).

IV. NOTE FINALE

Les infrastructures sont véritablement un facteur d'intégration et de développement des échanges internationaux. Elles contribuent effectivement à la dynamique régionale et à l'adhésion au processus de globalisation.

Les infrastructures de qualité sont à la fois importantes avec des services dotés d'efficacité et un environnement des affaires amélioré surtout par la bonne gouvernance.

Parmi les infrastructures de transport, ce sont les routes qui contribuent plus à la fluidité des échanges, mais à condition qu'elles soient de qualité et que leur utilisation pour la circulation des biens et des personnes ne soit pas entravée par des comportements générateurs de coûts de transaction.

En plus des infrastructures de transport de qualité, l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication est également essentiel pour la Côte d'Ivoire et les autres Etats de l'UEMOA

et de la CEDEAO en ce qu'il favorise la transparence et la concurrence.

En outre, l'interconnexion des réseaux électriques de la Côte d'Ivoire avec ceux des pays voisins constitue effectivement un facteur de sécurisation des approvisionnements en énergie.

Aux termes de notre intervention, il nous convient de signaler, sauf erreur de notre part, que la Côte d'Ivoire a mis en place des organes de régulation dans les secteurs de l'électricité et des télécommunications, à savoir l'**Anaré** (Autorité nationale de régulation du secteur de l'électricité) et l'**ARTCI** (Autorité de Régulation des Télécommunications/TIC de Côte d'Ivoire).

**JE VOUS
REMERCIE**