



RAPPORT D'ACTIVITE 2016

RESUME



RESUME DU RAPPORT TECHNIQUE

Année 2016

LISTE DES ILLUSTRATIONS

A. Figures

FIGURE 1 : GRAPHIQUE DES PRESENCES AU 100 KM	9
FIGURE 2 : GRAPHIQUE DES PRESENCES AU 100 KM DES TYPES DE POSTES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FIGURE 3 : GRAPHIQUE DE COMPARAISON DES TYPES DE POSTES PAR AXE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FIGURE 4 : GRAPHIQUE DU NOMBRE DE BARRAGES AUX 100 KM PAR AXE TOUT TYPE CONFONDU	10
FIGURE 5 : GRAPHIQUE DE COMPARAISON DU NOMBRE DE PRESENCE PAR AXE	11
FIGURE 6 : NIVEAU DE PERCEPTIONS ILLICITES EN FRANC CFA AU 100 KM PAR LOCALITE	14
FIGURE 7 : NIVEAU DE PERCEPTIONS ILLICITES EN FRANC KILOMETRIQUE PAR LOCALITE	15
FIGURE 8 : COMPARAISON DES TAXES SUR LE BETAIL PAR TYPE ET PAR PAYS	17
FIGURE 9 : COUT DE REVIENT NORMAL DU BETAIL SELON LES PROVENANCES ET LE TYPE	18

B. Tableaux

TABLEAU 1: RECAPITULATIF DES DONNEES COLLECTEES PAR AXE	7
TABLEAU 2 : REPARTITION DU NIVEAU DES PERCEPTIONS ILLICITES EN FRANC CFA PAR KILOMETRE SELON LES LOCALITES	14
TABLEAU 3 : OVIN (STRUCTURE DES COUTS MOYENS DES OVINS EN PROVENANCE DU BURKINA-FASO)	16
TABLEAU 4 : BOVINS (STRUCTURE DES COUTS MOYENS DES BOVINS EN PROVENANCE DU BURKINA-FASO)	16
TABLEAU 5 : BOVINS (STRUCTURE DES COUTS MOYENS DE BOVINS EN PROVENANCE DU MALI)	16
TABLEAU 6 : OVINS (STRUCTURE DES COUTS MOYENS DES OVINS EN PROVENANCE DU MALI)	17
TABLEAU 7 : COMPARAISON DES TAXES ET FRAIS SUR LES OVINS	17
TABLEAU 8 : COMPARAISON DES TAXES ET FRAIS LES BOVINS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
TABLEAU 9 : TABLEAU RECAPITULATIF DU COUT DE REVIENT DU BETAIL ACHEMINE EN COTE D'IVOIRE	17
TABLEAU 10 : RECAPITULATIF DES TARIFS INDICATIFS PRATICABLES A L'AEROPORT FHB	18

SOMMAIRE

Introduction.....	6
I- Présentation de l'OFT.....	7
II- Lutte contre les congestions.....	8
III- Projets de facilitation du transport et du transit sous régionaux.....	15
IV- Contraintes, recommandations et perspectives.....	23
Conclusion.....	24

INTRODUCTION

Le secteur des transports revêt une importance capitale pour l'économie, en ce sens que le coût du transport a un impact sur le coût final des marchandises et influe de ce fait, la compétitivité de l'économie nationale et la cherté de la vie.

Dans l'optique d'assurer d'une part la fluidité et la continuité des transports dans toute la chaîne des transports et d'autre part de veiller à la libre circulation des personnes et des biens, le gouvernement ivoirien a institué par le **décret n°2001-669 du 24 octobre 2001**, l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) qui a pour objet le contrôle et la régulation de l'ensemble des activités et opérations dont l'exécution est susceptible de faire obstacle à la continuité et à la fluidité des transports.

La quasi-totalité des échanges intérieurs et inter-Etats se déroulant sur les routes, cela explique la mise en priorité du transport routier dans les actions de l'OFT. Les autres sous-secteurs des transports n'en sont pas pour autant moins explorés.

Le présent résumé du rapport technique se veut un condensé des actions de l'OFT dans le cadre de sa contribution à la libre circulation des personnes et des biens au cours de l'année 2016.

I- PRESENTATION DE L'OFT

I.1 Missions

- **En matière de lutte contre les tracasseries routières et les barrages anarchiques**

L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) mène des actions de lutte contre les entraves et les obstacles à la libre circulation des biens et des personnes sur les axes routiers de la Côte d'Ivoire.

Il s'agit :

- De la collecte de données sur les barrages routiers, des perceptions illicites, des durées de contrôle, du temps de traversée des frontières;
- Du traitement statistique et de l'analyse des données liées aux tracasseries et barrages anarchiques ;
- Du démantèlement de barrages illégaux ;
- De la sensibilisation des usagers de la route, des administrations préfectorales et des forces commises au contrôle ;
- De la participation à la répression des instigateurs des tracasseries routières avec l'Unité de Lutte Contre le Racket (ULCR);
- De la gestion des plaintes des usagers de la route victimes d'abus.

- **En matière de facilitation du transport et du transit routier**

L'Observatoire de la Fluidité des Transports participe, suit et met en œuvre un ensemble de projets issus du Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier Inter Etats, notamment:

1. Les projets de construction de postes de contrôle frontaliers :
 - le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Noé/Elubo, à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana ;
 - le PCJ de Laleraba, à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ;
 - le PCJ de Nigouni, à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali ;
 - le PCJ de Gbapleu, à la frontière entre la Côte d'Ivoire et la Guinée ;
 - le PCJ de Prolo, à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Libéria.
2. Le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL).
3. Le Projet d'Aménagement Routier et de Facilitation du Transport sur le Corridor San Pedro-Bamako (PR8).
4. Le Programme d'Aménagement des Routes et de Facilitation du Transport au sein de l'Union du Fleuve Mano (PARFT/UFM).

- **En matière de Lutte contre les congestions**

L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) entreprend un ensemble d'actions pour lutter contre la congestion dans le système des Transports. Il s'agit entre autres :

- Du suivi de l'indicateur temps de séjour des marchandises aux ports d'Abidjan et de San Pedro ;
- De la sensibilisation des conducteurs à la courtoisie, au respect du code de la route dans le District d'Abidjan ;
- De l'émission de propositions, de recommandations et avis sur toutes les questions concernant la fluidité de la circulation ;
- De la participation aux évaluations de projet d'Etudes d'impact Environnemental et Social (EIES) pour prévenir les questions de fluidité dans la mise en œuvre de projets;
- De l'organisation et du suivi des entreprises d'enlèvement et de remorquage des véhicules en panne, accidentés et immobilisés sur les voies publiques.

Organisation

Pour l'exécution de ses missions, l'OFT dispose :

- ✓ D'un Comité de Gestion ;
- ✓ D'un Secrétariat Général ;
- ✓ De deux départements rattachés au Secrétariat Général : le Département des Opérations Techniques (DOT) et le Département des Moyens Généraux (DMG).

II . BILAN DES ACTIVITES 2016

LUTTE CONTRE LES BARRAGES ANARCHIQUES

L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) a mené des actions de lutte contre les entraves et les obstacles à la libre circulation des biens et des personnes durant l'exercice 2016 sur les axes routiers de la Côte d'Ivoire. Les informations recueillies sont contenues dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1: RECAPITULATIF DES DONNEES COLLECTEES PAR AXE

INTITULE	CARACTERISTIQUE DE L'AXE		TYPES DE POSTE OBSERVES			PRESENCE						STATUT DES POSTES		NOMBRE DE POSTE OBSERVE AU 100 KM	
	LONGUEUR DE L'AXE (KM)	NOMBRE TOTAL DE POSTE	CONTRÔLE	OBSERVATION	SECURITE	POLICE	GENDARMERIE	DOUANES	EAUX ET FORÊTS	FACI	AUTRES	AUTORISE	NON AUTORISE	POSTES DE CONTRÔLE	TOUT TYPE CONFONDU
AXE ABIDJAN - NOE															
Moyenne des données collectées	155	07	01	04	02	02	01	05	01	02	01	02	05		
Nombre barrage au 100 km		4,5	0,6	2,6	1,3	1,3	0,6	3,2	0,6	1,2	0,6	1,3	3,5	0.64	4.52
AXE ABIDJAN - OUANGOLODOUGOU - POGO - LALERABA															
Moyenne des données	710	45	13	09	23	11	38	15	12	01	02	44	01		
Nombre barrage au 100 km		6,3	1,8	1,3	3,2	1,5	5,4	2,1	1,7	0,1	0,3	6,2	0,1	1.83	6.34
AXE ABIDJAN - ODIENNE - GBELEBAN															
Moyenne des données	807	39	20	15	04	14	29	13	11	13	01	24	15		
Nombre barrage au 100 km		4,8	2,5	1,9	0,5	1,7	3,6	1,6	1,4	1,6	0,1	3	1,9	2.48	4.83
AXE ABIDJAN - SEGUELA															
Moyenne des données	635	28	10	09	09	10	20	07	05	05	02	22	06		
Nombre barrage au 100 km		4,4	1,6	1,4	1,4	1,6	3,1	1,1	0,8	0,8	0,3	3,5	0,9	1.57	4.41
AXE ABIDJAN - SAN-PEDRO															
Moyenne des données	485	16	05	07	04	06	15	05	05	01	01	13	03		
Nombre barrage au 100 km		3,3	1	1,4	0,8	1,2	3,1	1	1	0,2	0,2	2,7	0,6	1.03	3.3
AXE ABIDJAN - KORHOGO - BOUNDIALI															

Moyenne des données	675	38	05	14	19	06	25	08	06	05	00	38	00		
Nombre barrage au 100 km		5,6	0,7	2,1	2,8	0,9	3,7	1,2	0,9	0,7	-	5,6	0		
AXE ABIDJAN – ABENGOUROU – BONDOUKOU - BOUNA															
Moyenne des données	537	19	08	06	05	08	13	07	09	06	01	12	07		
Nombre barrage au 100 km		3,5	1,5	1,1	0,9	1,5	2,4	1,3	1,7	1,1	0,2	2,2	1,3		
AXE ABIDJAN-AGBOVILLE-DIMBOKRO-DAOUKRO-BOUAKE															
Moyenne des données	1702	92	04	51	37	18	74	05	07	05	06	92	00		
Nombre barrage au 100 km		5,4	0,2	3	2,2	1,1	4,3	0,3	0,4	0,30	0,4	5,4			
AXE ABIDJAN-TOULEPLEU-DANANE-MAN															
Moyenne des données	804	74	20	38	16	16	67	15	15	11	01	70	04		
Nombre barrage au 100 km		9,2	2,5	4,7	2	2	8,3	1,9	1,9	1,4	0,1	8,7	0,5		
AXE ABIDJAN – MAN - BIANKOUMA															
Moyenne des données	594	20	07	09	04	06	17	07	06	03	02	19	01		
Nombre barrage au 100 km		3,4	1,2	1,5	0,7	1	2,9	1,2	1	0,5	0,3	3,2	0,2		
AXE ABIDJAN - GAGNOA															
Moyenne des données	250	14	02	11	01	02	13	02	01	00	00	05	09		
Nombre barrage au 100 km		5,6	0,8	4,4	0,4	0,8	5,2	0,8	0,4	-	-	2			

Source : collecte de données OFT 2016

Analyse du tableau bilan des collectes

Au titre des missions de collecte de données sur l'ensemble des axes et localités visités, les équipes techniques de l'OFT ont observé **392 postes** dont :

- **95 postes de contrôle** soit **24.2%** ;
- **173 postes d'observation** soit **44.1%** et
- **124 postes de sécurité** soit **31.6%**.

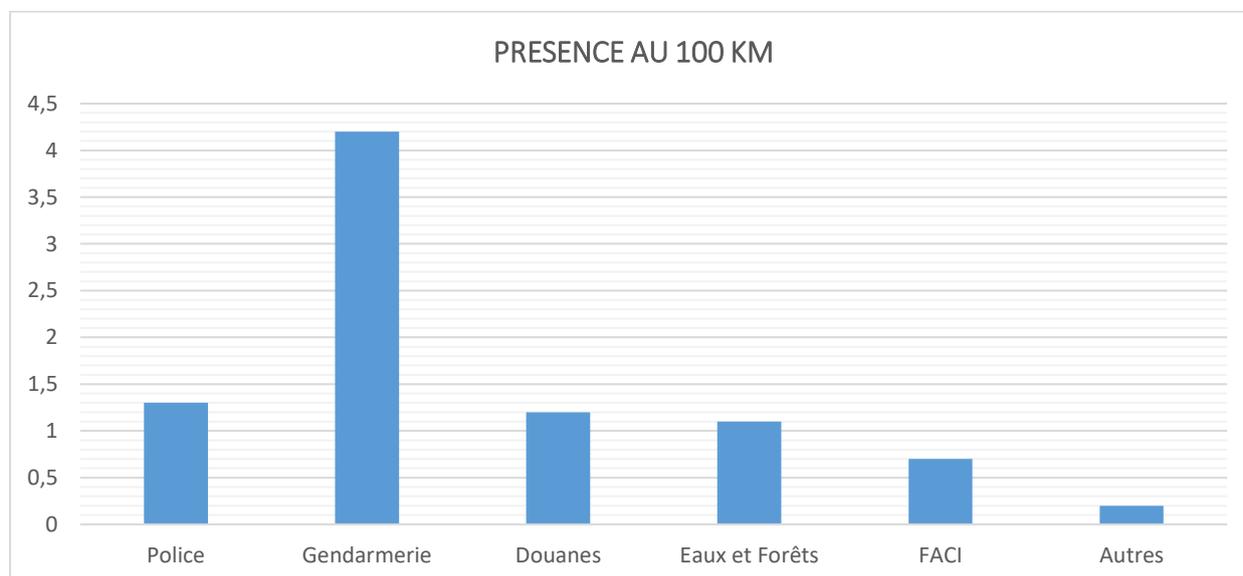
➤ Au titre de l'indicateur de fluidité <<nombre de postes aux 100 km>>, nous dénombrons en moyenne :

- **1,3** poste de contrôle au 100 km ;
- **2,4** postes d'observation au 100 km ;
- **1,7** poste de sécurité au 100 km et
- **5.3** postes tout type confondu au 100 km.

➤ En termes de présence, nous avons observé **la présence de :**

- **la gendarmerie** dans **312 postes** sur les 392 postes observés soit **79.6%** ;
- **la police** dans **99 postes** sur les 392 postes observés soit **25.2%** ;
- **la douane** dans **89 postes** sur les 392 postes observés soit **22.7%** ;
- **les Eaux et Forêts** dans **78 postes** sur les 392 postes observés soit **19.9%** ;
- **les FACI** dans **52 postes** sur les 392 postes observés soit **13.3%** et
- **les Autres (la mairie, les syndicats et les ONG)** dans **17 postes** sur les 392 soit **4,34%**

Figure 1 : Graphique des présences au 100 km



La gendarmerie est la force la plus présente sur les différents axes parcourus parce qu'en plus de sa mission de contrôle dans les postes de contrôle, elle tient également, dans le cadre de la sécurisation du territoire nationale des postes d'observation et de sécurité.

Figure 2 : Graphique des présences au 100 km des types de postes

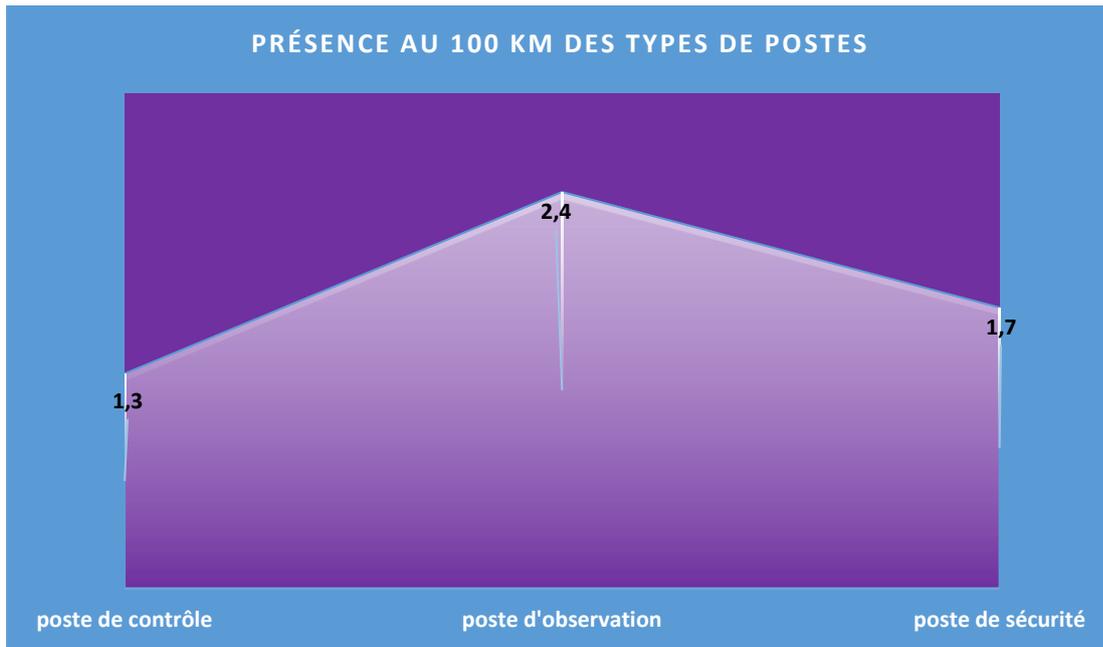
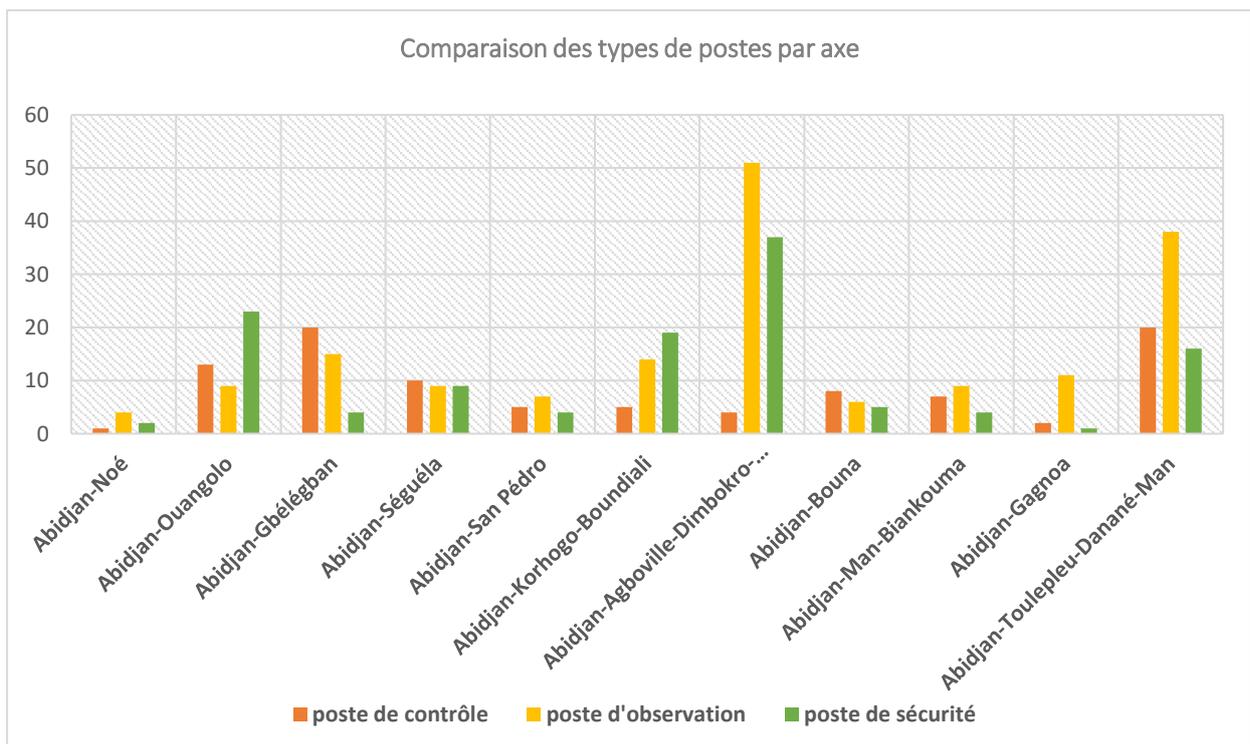
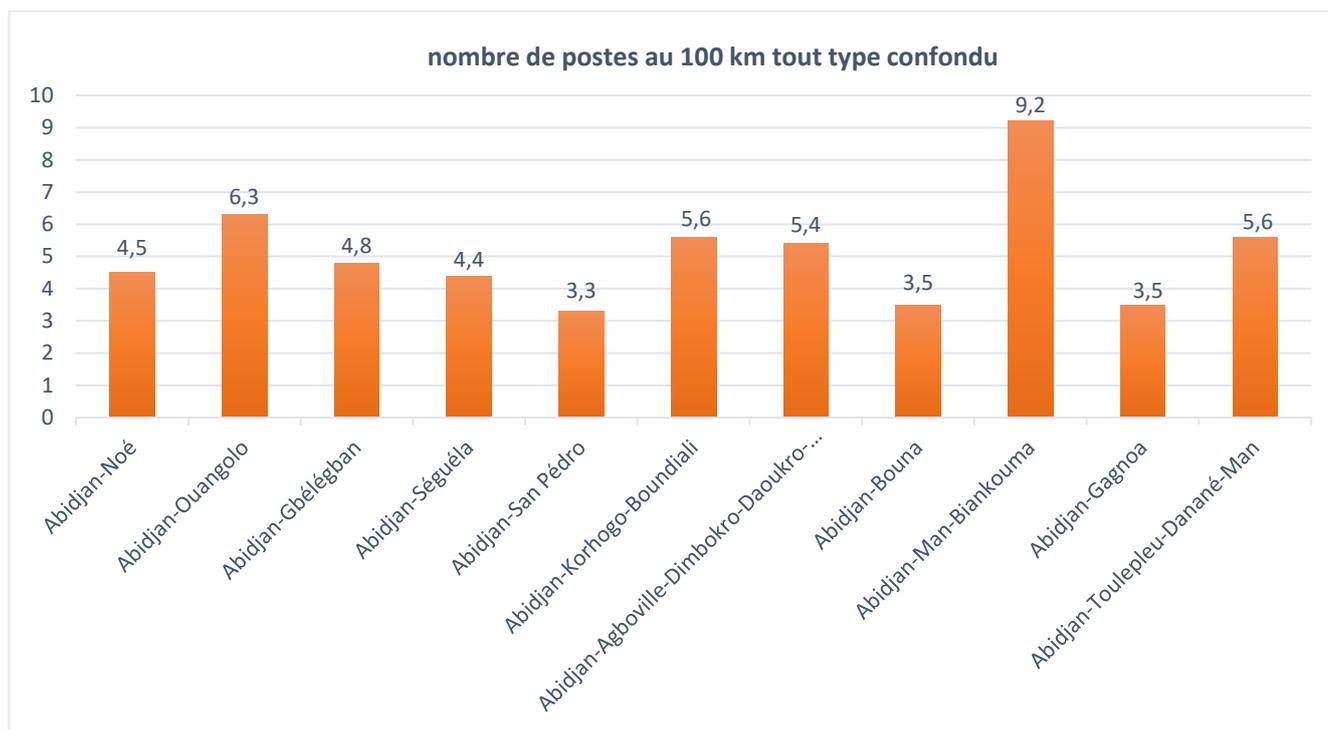


Figure 3 : Graphique de comparaison des types de postes par axe



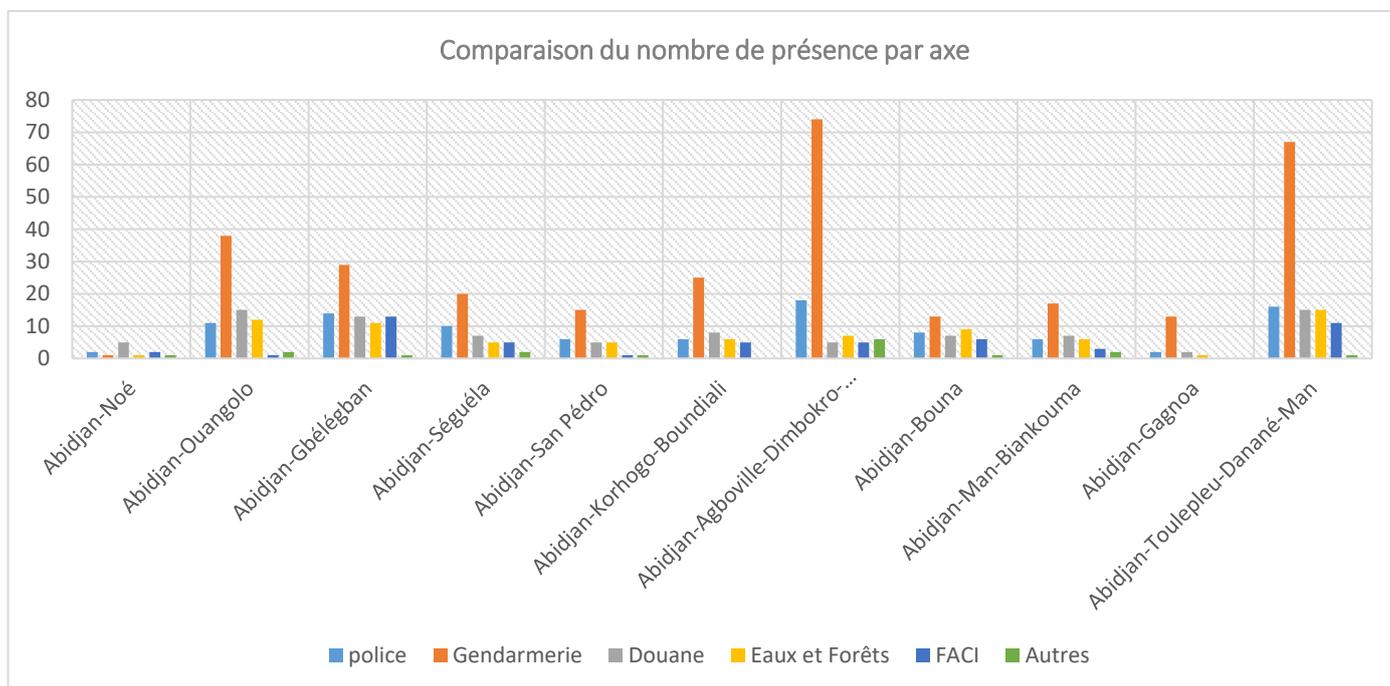
Les données représentées par le graphique ci-dessus, montrent que l'axe Agboville-Toumodi-Daoukro-Bouaké enregistre le record le plus élevé en termes de postes d'observation et de postes de sécurité ; vient ensuite l'axe Abidjan-Toulepleu-Danané-Man.

Figure 4 : Nombre de postes au 100 km par axe tout type confondu



Les données ci-dessus retracent la présence de la totalité des postes sans distinction de type. Le ratio le plus élevé est de 9,2 et concerne l'axe Abidjan-Biankouma

Figure 5 : Comparaison du nombre de présence par axe



La Gendarmerie est la force la plus présente sur l'ensemble des axes. Cela s'explique par l'enjeu de sécurisation des différents axes routiers nationaux (opération renard, épervier...)

III. LUTE CONTRE LES CONGESTIONS

▪ **Cas particulier du district d'Abidjan**

La congestion dans la capitale ivoirienne, Abidjan, est une difficulté à laquelle sont confrontées les populations urbaines depuis de nombreuses années. En effet, l'absence et l'insuffisance de financements publics dans le secteur des transports depuis plus de deux décennies ont entraîné des dysfonctionnements au niveau du système des transports urbains à Abidjan. Le coût de ces dysfonctionnements a été estimé à une perte annuelle de 172 milliards de FCFA sur la base des données collectées en 1998 par le centre français dénommé Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), commis par le Gouvernement.

Pour apporter une solution à la congestion, l'OFT par les moyens dont il dispose procède à des sensibilisations.

Les campagnes s'accroissent sur les comportements qui sont à la base de congestions et d'accidents de la route :

- Les mauvais stationnements ;
- La mauvaise conduite ;
- L'installation anarchique des commerçants sur les trottoirs et chaussées ;
- Le non-respect du code de la route ;
- La consommation de stupéfiants au volant ;
- Le manque de courtoisie des conducteurs.

▪ **Participation aux Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES)**

L'**Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)** est membre de la commission Interministérielle d'évaluation des Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES) qu'abrite l'Agence Nationale de l'Environnement (**ANDE**). Dans ce cadre, il a pris part à l'examen technique de rapports d'Etudes d'Impact Environnemental et Social de certains projets.

Au cours de ces rencontres, où il est question d'analyses et d'évaluations des rapports d'EIES en commission, l'action de l'OFT a consisté de façon spécifique, à apporter son expertise pour assurer la fluidité et la continuité des transports dans la réalisation des différents projets présentés non seulement à Abidjan, dans le cadre de la lutte contre la congestion, mais aussi sur toute l'étendue du territoire ivoirien à titre préventif. De ce fait, l'OFT a participé **à trente (30)** différentes activités et analyses de rapports EIES de projets.

IV. PROJETS DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DU TRANSIT SOUS REGIONAUX

L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) qui abrite en son sein la Présidence du Comité National de Facilitation de Côte d'Ivoire institué par l'arrêté **n°040 du MT/CAB du 10 Février 2010**, a participé à des activités liées à la mise en œuvre des projets de Facilitation régionaux. Il s'agit :

- des projets de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) aux frontières ;

5 postes sont à construire : PCJ Noé, PCJ de Laléraba, PCJ de Gbapleu, PCJ de Prolo et le PCJ de Nigouni.

N°	Intitulé	bailleurs	Coût Total En milliards de FCFA	Financement		Etat d' avancement	
				Bailleurs	Etat	Bailleurs	Etat
1	PCJ Noé	CEDEAO	9,548	8,265	1,318	Passation des marchés des travaux et démarrage des travaux	Déplacement de la ligne électrique d'interconnexion et élaboration du dossier en vue de l'obtention de l'ACD du site
2	PCJ Laleraba	UEMOA	10,391	6,250	4,141	Démarrage des travaux	Paiement des indemnités, DUP et ACD du site
3	PCJ Nigouni	UEMOA	10,348	6,4	3,948	Etudes techniques	Délimitation du site et extrait topo
4	PCJ de Gbapleu	CEDEAO	7,269	3,321	3,948	Etudes techniques	Délimitation du site et extrait topo, identification et indemnisation des personnes impactées
5	PCJ de Prolo	CEDEAO	7,321	3,321	4		

- du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport du Corridor Abidjan-Lagos ;

Sensibilisation, formation, collecte de données

- du Projet d'Aménagement Routier et de Facilitation du Corridor San Pedro-Boundali-Zantiebougou-Bamako;

Sensibilisation, formation, collecte de données

- du projet d'appui à la modernisation du secteur du transport routier (**PAMOSET**)

La mise en œuvre de ces projets vise les objectifs suivants :

- réduire la durée des formalités, le temps de passage aux frontières et les coûts de transport dans la région ;
- moderniser les infrastructures de transport et sécuriser les recettes des Etats ;
- favoriser l'intégration économique par le rapprochement des administrations des pays.

V. ETUDES

Au cours de l'année 2016, plusieurs études ont été menées par l'Observatoire de la Fluidité des Transports.

❖ ETUDE SUR LES PERCEPTIONS ILLICITES (RACKET)

Les études sur les perceptions illicites ont permis de connaître le coût par km et au 100 km pour chacune des localités explorées.

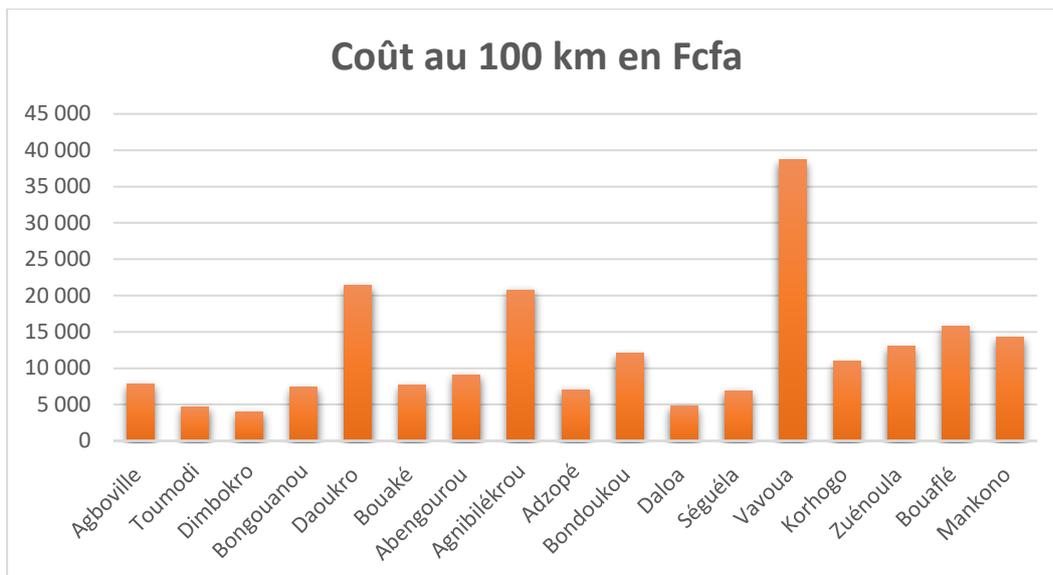
Tableau 2 : Répartition du niveau des perceptions illicites en franc CFA par kilomètre selon les localités

Localités	Coût au 100 km en FCFA	Franc kilométrique (FCFA/km)
Agboville	7 839	78
Toumodi	4 717	47
Dimbokro	4 040	40
Bongouanou	7 388	74
Daoukro	21 402	214
Bouaké	7 687	77
Abengourou	9 112	91
Agnibilékrou	20 789	208
Adzopé	7 035	70
Bondoukou	12 012	120
Daloa	4 795	48
Séguéla	6 900	69
Vavoua	38 650	387
Korhogo	10 976	110
Zuénoula	12 980	130
Bouaflé	15 748	157
Mankono	14 280	143
Kounahiri	5 640	56

Source : collecte OFT, 2016

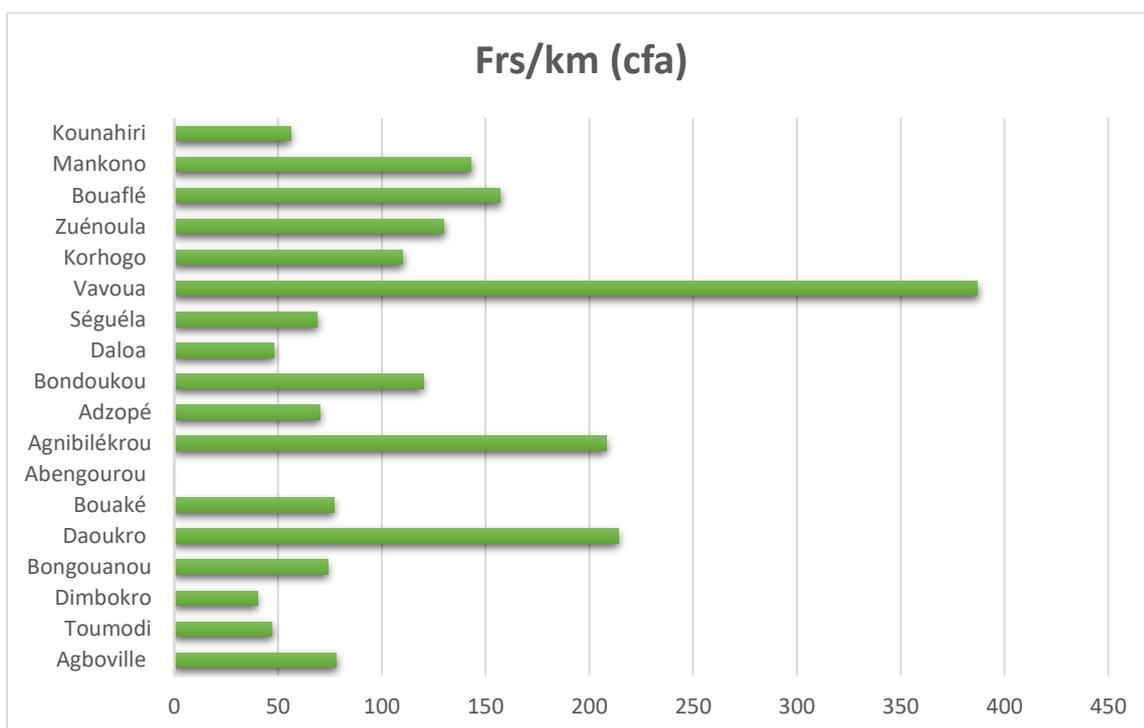
Les conclusions des études menées dans les différentes localités montrent bien que les niveaux de perceptions illicites les plus élevés se situent dans la localité de Vavoua qui est une grande zone de production agricole avec 387 **FCFA** /km.

Figure 6 : Niveau de perceptions illicites en franc CFA au 100 km par localité



Le pic des perceptions illicites le plus élevé est rencontré à Vavoua qui est une zone à forte production agricole.

Figure 7 : Niveau de perceptions illicites en franc kilométrique par localité



Le pic des perceptions illicites le plus élevé est rencontré à Vavoua qui est une zone à forte production agricole.

❖ ETUDE DE L'IMPACT DU COUT DU TRANSPORT SUR LE PRIX DU BETAIL

La présente étude sur la filière bétail et viande s'inscrit dans la volonté de l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) d'améliorer sa compréhension du fonctionnement de certaines filières stratégiques, de proposer son expertise en

direction des autorités compétentes afin de faciliter la prise de décision et rendre disponibles les données nécessaires à l'information du grand public.

La filière bétail et viande apparaît comme un secteur privilégié de réflexion et d'action pour l'OFT.

La vision qui sous-tend cette orientation se veut comme étant une démarche contributive à la lutte contre la vie chère, et partant, à la réduction de la pauvreté.

➤ Résultat de l'étude

Tableau 3 : Structure des coûts moyens des Ovins en provenance du Burkina-Faso (en FCFA)

Nbre moyen de bête/camion	Coût moyen d'achat/tête	Coût moyen de location du véhicule	Coût du compartimentage	Total taxe BF	Total taxe CI	Frais annexes	
						global	unitaire
250	85 000	800 000	600 000	56 050	97 500	1 553 550	6 215

Coût de revient d'un ovin = 91 215 Fcfa

Le coût de revient d'un ovin en provenance du Burkina Faso devrait être en moyenne **91 215 f CFA (quatre-vingt-onze mille deux cent quinze francs)**.

Tableau 4 : Structure des coûts moyens des bovins en provenance du Burkina-Faso

Nbre moyen par camion	Coût moyen d'achat/tête	Coût moyen de location	Total taxe BF	Total taxe CI	Frais annexes	
					global	unitaire
40	225 000	800 000	79 000	70 000	949 000	23 725

Coût de revient d'un bovin = 248 725 Fcfa

Le coût de revient d'un bovin en provenance du Burkina Faso devrait être en moyenne **248 725** (deux cent quarante-huit mille sept cent vingt-cinq franc CFA).

Tableau 5 : Structure des coûts moyens de bovins en provenance du Mali

Nbre moyen par camion	Coût moyen d'achat/tête	Coût moyen de location	Total taxe Mali	Total taxe Côte d'Ivoire	Frais annexes	
					global	unitaire
43	210 000	275 000	93 750	73 000	44 1750	10 275

Coût bovin= 220 275 Fcfa

Le coût de revient d'un bovin en provenance du Mali devrait être en moyenne **220 275** (deux cent vingt mille deux cent soixante-quinze francs)

Tableau 6 : Structure des coûts moyens des ovins en provenance du Mali

Nbre moyen par camion	Coût moyen d'achat/tête	Coût moyen de location	Coût du compartimentage	Total taxe Mali	Total taxe CI	Frais annexes	
						global	unitaire
174	82 500	590 000	600 000	108 200	89 000	1 387 200	7 970

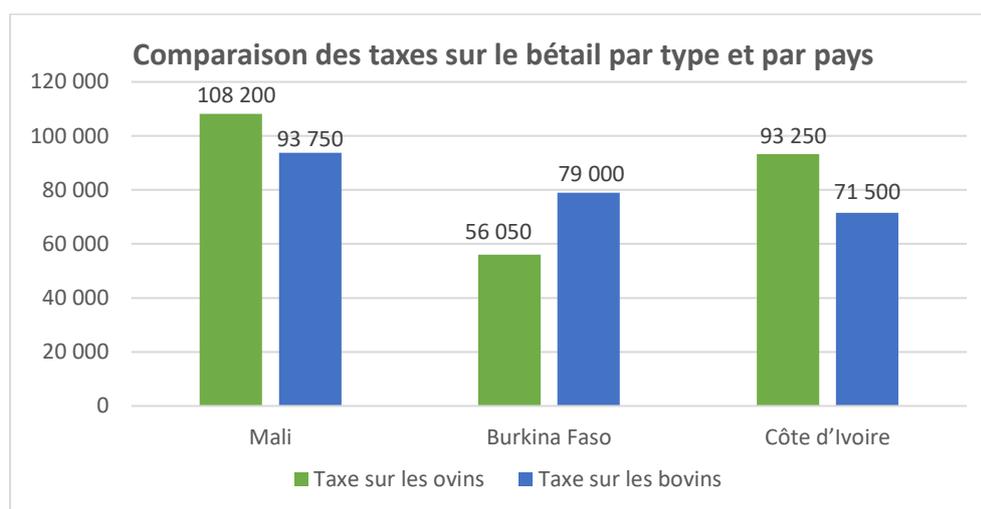
Coût d'un ovin = 90 470 Fcfa

Le coût de revient d'un ovin en provenance du Mali devrait être en moyenne **90 470 FCFA** (quatre-vingt-dix mille quatre cent soixante-dix francs CFA).

Tableau 7 : Comparaison des taxes et frais sur les ovins

Libellé	Mali	Burkina Faso	Côte d'Ivoire
Taxe sur les ovins	108 200	56 050	93 250

Figure 8 : Comparaison des taxes sur le bétail par type et par pays



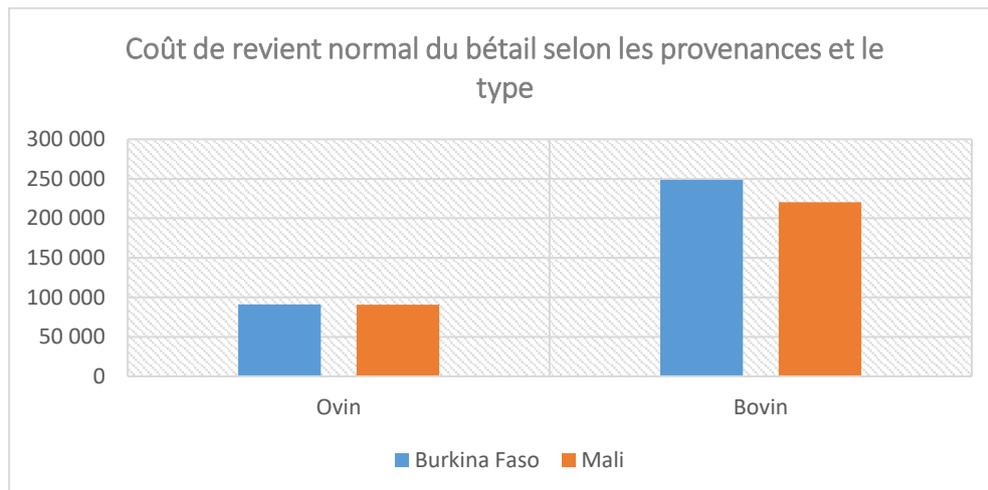
Les taxes sur le bétail en général sont plus élevées au Mali suivi de la Côte d'Ivoire.

Tableau 8 : Récapitulatif du coût de revient du bétail acheminé en Côte d'Ivoire

Pays d'origine	Coût de revient/tête en F CFA	
	Bovin	Ovin
Mali	220 275	90 470
Burkina Faso	248 725	91 215

Le coût de revient du bétail en provenance du Burkina Faso est plus élevé à cause de l'éloignement des zones de production de la frontière ivoirienne.

Figure 9 : Coût de revient normal du bétail selon les provenances et le type



❖ ETUDE SUR LES TARIFS INDICATIFS DES TAXIS-COMPTEURS A L'AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN (AERIA)

La société AERIA, en charge l'exploitation de l'aéroport, a sollicité le Ministre des Transports aux fins d'organiser la tête de stationnement des taxis de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny. Pour y arriver, une étude préliminaire a été menée par l'OFT dans le but de maîtriser les coûts indicatifs sur différents axes reliant l'aéroport FHB aux communes du District d'Abidjan. Le résultat est contenu dans le tableau ci-après :

Tableau 8 : Récapitulatif des tarifs indicatifs praticables à l'aéroport FHB

N°	COMMUNE	AXE	PLAGE HORAIRE	DISTANCE (KM)	TEMPS MIS (mn)	COÛT INDICATIF (FCFA)
1	TREICHVILLE	CITE VRIDI- TRIPOSTAL-UNILEVER-GARE BASSAM	MATIN ENTRE 9H ET 12H	14,9	65	8 740
		PALAIS DE LA CULTURE				2 500
		CHU		11	22	1 940
		RESTAURANT ABOUSSOUAN		12	27	2260
2	ATTECOUBE	CITE FAIRMONT		21	46	3 400
		ONU CI		17	37	3 140
3	MARKORY	GRAND CARREFOUR KOUMASI-PHCIE KAHIRA-MARCHE MAKORY-INJS		9,1	25	1 900
		CAP SUD		8,2	9	1 300
		HOTEL IBIS		6,3	6	1060
		HOTEL PERGOLA		8	12	1 340
4	KOUMASSI	BRIGARDE DE GENDARMERIE		15	26	1 900
		ZONE INDUSTRIELLE		13	16	1 380
		TERMINUS 25		15	19	1 720
5	PLATEAU	PONT DEGAUL- HOTEL DISRICT		13,6	26	2 300
		HOTEL IBIS- CCIA (BAD)	15	32	2 620	
		GRAND HOTEL-NOVOTEL	13	22	2 260	
6	YOPOUGON	TERMINUS 27	27	46	5 620	
		PALAIS DE JUSTICE	25	42	5 220	
		EGLISE ST ANDRE	23	38	4 100	
		PONT HKB-SIPOREX	21	26	4300	
7	ANGRE	PONT H -PETRO IVOIRE LATRILLE	19	40	4 500	
		7 ^{ème} TRANCHE			3 500	
8	COCODY	PONT HKB-HOTEL IVOIRE	12	20	2 900	
		PALM CLUB	13	22	3 100	
		LAS PALMAS	15	32	3900	
9	RIVIERA	AKOUEDO	19	19	3 140	
		HOTEL DU GOLF			2 100	
		CAP NORD	16	16	2 700	
10	II PLATEAU	VALLON	16,6		2 900	
		ENA	14	27	3 460	
		SOCOCE	15	31	3 740	
11	PORTBOUET	GONZAGUEVILLE			1 900	
12	BINGERVILLE	PONT HKB- BINGERVILLE SICOGI	27	36	4 700	
13	ANYAMA	GRAND MARCHE	39	46	6 300	
14	ABOBO	UNIVERSITE ALASSANE OUATTARA	23	27	3 980	
		GENDARMERIE	27	33		

Source : collecte OFT, 2016

1) Le tarif de jour 06h à 24h

- La prise en charge est de 100f
- la chute tous les 250m est de 40f soit 160f le km
- L'heure d'attente est fixée à 2000f l'heure

2) Tarif de nuit 24h à 06h

- La chute est de 40f toutes les 125m soit 320f le km

VI. CONTRAINTES, RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES

❖ Contraintes

- Faiblesse du Cadre institutionnel de l'OFT ;
- Insuffisance de la dotation budgétaire de l'OFT.

❖ Recommandations

- Renforcer les capacités institutionnelles de l'OFT;
- Retranscrire les textes communautaires en réglementation nationales.
- Créer des aires et les têtes de stationnement à Abidjan;
- Créer des gares routières modernes;
- Poursuivre les sanctions contre les agents auteurs de rackets
- Développer le transport lagunaire et aérien;
- Favoriser le transport de masse en agglomération ;
- Mettre en place un nouveau système dissuasif de sanction et de perception des contraventions pour les conducteurs indisciplinés;
- Accélérer la réalisation du train urbain Anyama-Port-Bouët;
- Accélérer la signature de la convention relative à l'enlèvement des véhicules sur les voies;

❖ Perspectives

- Le projet de matérialisation des postes de contrôle;
- Élaboration d'une procédure d'acheminement des produits agro-pastoraux;
- Identification des instigateurs de barrages.

CONCLUSION

L'Observatoire de la Fluidité des Transports(OFT) sur les différents tableaux constitutifs de ses missions ont permis d'obtenir des résultats probants.

Le nombre de barrages routiers sur les différents axes du pays et les pratiques anormales ont enregistré des baisses significatives. Cette amélioration a été saluée par le dernier Sommet du Traité d'Amitié et de Coopération entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, tenu à Yamoussoukro.

Au niveau du transport routier inter-Etats, des défis majeurs restent à relever tel la mise en application de la direction N° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union, pris le 16 décembre 2005 qui prescrit trois (03) points de contrôles pour une opération de transit à savoir au départ, à la traversée de la frontière et au déchargement. Cela revient à deux (02) points de contrôle dans le pays de chargement de la cargaison.

A la lumière de l'étude de l'impact du coût de transport sur le prix du bétail, des réflexions devront être menées par les administrations en charge de la lutte contre la cherté de la vie afin que les coûts du bétail pendant les grands événements puissent être l'objet de régulation.

D'autres champs de nos missions seront suffisamment développés pour l'année à venir. Pour se faire, il importe une implication et un accompagnement de tous les partenaires techniques et financiers

MOTS ET EXPRESSIONS COURANTS

Congestion récurrente : Elle se produit principalement lorsqu'un trop grand nombre de véhicules utilisent le réseau routier en même temps. Typiquement, la congestion récurrente a lieu les jours de la semaine, le matin et l'après-midi, lorsque la vaste majorité des gens se rendent au travail ou à l'école et reviennent à la maison aux mêmes heures.

Congestion incidente : Elle est associée à des conditions aléatoires ou spéciales et à des événements particuliers. Les quatre causes principales de la congestion incidente sont les incidents de la circulation (que ce soit un véhicule en panne ou un accident grave), les chantiers de construction, les conditions météorologiques et les événements spéciaux. En raison du caractère aléatoire de ce type de congestion, elle est plus difficile à prévoir, à quantifier et à gérer.

Continuité des transports : Elle désigne la permanence de l'offre de transport et de la circulation sur les différents réseaux du système national des transports excluant toute interruption ou suspension durable.

Déplacement : C'est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

Entrave à la circulation: C'est le fait de gêner la circulation, de placer ou de tenter de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou d'employer, ou de tenter d'employer un moyen quelconque pour y mettre un obstacle.

Facilitation des transports: Elle désigne la simplification et l'harmonisation des procédures du commerce international, à savoir les activités, pratiques et formalités liées à la collecte, à la présentation, à la communication et au traitement des informations requises pour les échanges internationaux de marchandises, ce qui inclut habituellement les formalités douanières et autres procédures officielles liées au passage des frontières, le transport international, l'assurance commerciale et les paiements.

Fluidité des transports : C'est le déroulement des opérations de transport excluant toute entrave ou ralentissement autres que ceux qui sont strictement nécessaires à la sécurité et au suivi de l'observation des obstacles administratifs et légaux par les usagers du système national des transports.

Mobilité urbaine : la mobilité urbaine c'est l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain. Elle concerne les déplacements de personnes relatifs aux activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs inscrits dans un espace urbain.

Mode de transport : C'est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer un déplacement.

Postes de contrôle : Ce sont des barrages officiels institués par décisions gouvernementales et sont implantés dans 33 localités. Ils ont pour mission de contrôler les comportements infractionnels, la régularité des titres de transports en matière de circulation routière et de veiller à la libre circulation des personnes et des biens. Ils sont fixes et sont constitués de toutes les forces (les cinq Grands Commandements).

Postes d'observation : Ils sont chargés de veiller à la fluidité du trafic, d'effectuer des recherches et de faire respecter une nouvelle mesure qui entre en vigueur. Ils ne doivent intervenir qu'en situation grave ou sur renseignement.

Postes de sécurité : Ces postes sont constitués essentiellement : de la Gendarmerie Nationale (notamment de l'opération Renard) ainsi que de patrouilles mixtes avec les FACI. Ceux-ci ont une mission de sécurisation.

Racket : Il désigne une extorsion de fonds ou de bien matériels le plus souvent obtenu par intimidation, violence ou chantage.

Tracasserie routière : Toute forme de contrôle tatillon, ennuyeux et vain des forces commises au contrôle dans le but de soutirer de l'argent.