

Réalisation d'un cadre de gestion environnemental et social (CGES)
et d'un cadre de politique de réinstallation (CPR) pour le projet
d'Amélioration de la Mobilité à Bouaké (MAMBO)

TERMES DE REFERENCE

TABLE DES MATIERES

ACRONYMES	3
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE LA MISSION	4
1.1. Contexte général	4
1.2. Enjeux urbains et de mobilité de la ville	5
II. Le projet des Pôles d'Echange Multimodal (PEM) et d'Arrêts minute Le PMUD de la Municipalité de Bouaké	8
1.3. Problématiques de mobilité de Bouaké, issues du diagnostic du PMUD	9
1.4. Priorités et contenu du PMUD	13
1.5. Actions pilotes en matière de sécurité routière	21
1.6. Parties prenante au projet	22
III. JUSTIFICATION DU CGES ET DU CPR	23
1.1. Justification du CGES	23
1.2. Justification du CPR	23
IV. OBJECTIFS DU CGES ET DU CPR	23
2.1. Objectifs généraux du CGES	24
2.2. Objectifs spécifiques et contenu du CGES	24
2.3. Objectifs généraux du projet CPR	25
2.4. Objectifs spécifiques et contenu du CPR	26
V. TACHES DU CONSULTANT ET ORGANISATION DE L'ETUDE	27
3.1. Réalisation du CGES et du CPR	27
3.2. Approche méthodologique pour la réalisation du CGES	27
3.3. Approche méthodologique pour la réalisation du CPR	27
VI. PROFIL DU CONSULTANT	27
VII. ORGANISATION DE LA PRESTATION	29
VIII. LIVRABLES ET ETAPES DE LA MISSION	30

ACRONYMES

AFD	Agence Française de Développement
AMUGA	Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan
ANDE	Agence Nationale de l'Environnement
BM	Banque Mondiale
BRT	Bus Rapid Transit
CEDEAO	Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CICLIA	Cities and Climate in Sub-Saharan Africa
CIES	Constat d'Impact Environnemental et Social
CPR	Cadre de Politique pour les Réinstallations
E&S	Environnemental et Social
EIES	Etude Environnementale et sociale
FEXTE	Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences
GR	Gare routière
MOE	Maîtrise d'Œuvre
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PEM	Pôle d'Échanges Multimodal
PEPP	Plan d'Engagement des Parties Prenantes
PMUA	Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan
SOTRA	Société des Transports Abidjanais
TC	Transports en commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TDR	Termes de Référence
UEMOA	Union Economique Monétaire Ouest Africaine
VGE	Valérie Giscard d'Estaing

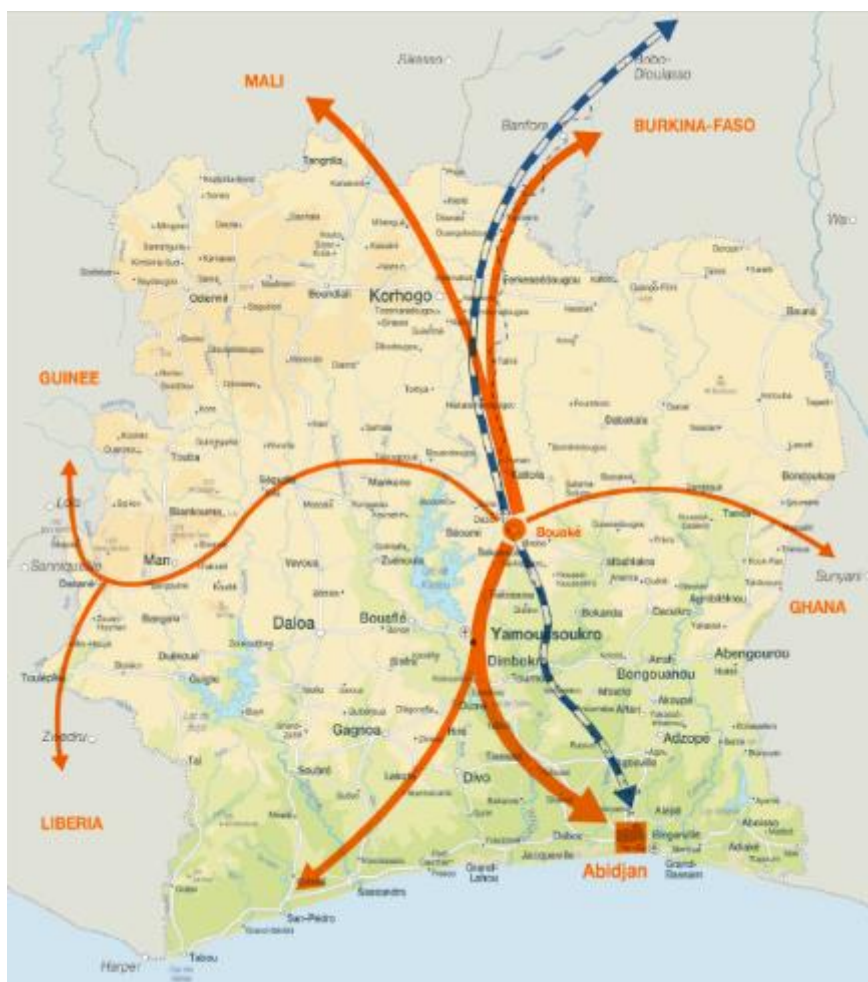
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE LA MISSION

1.1. Contexte général

Située au centre du pays, Bouaké se trouve à l'intersection de 2 axes routiers internationaux importants : l'Axe Nord-Sud qui relie Abidjan au Burkina Faso et au Mali en passant par la capitale Yamoussoukro (autoroute Yamoussoukro/Bouaké en cours de construction), et l'axe Est-Ouest qui relie le Ghana au sud de la Guinée et au Liberia.

Bouaké possède une importante gare sur l'axe ferroviaire Abidjan-Burkina Faso, et un aéroport offrant des liaisons nationales. La ville abrite aussi un important marché de gros d'intérêt régional de produits vivriers qui est au cœur de son fonctionnement économique, basé sur le commerce et notamment le négoce de produits agricoles régionaux.

Position de Bouaké dans les principaux flux nationaux et internationaux



Source : SDU de Bouaké – 2017.

L'aire municipale qui correspond à la partie urbanisée de la ville s'étend sur 120 km² mais son aire métropolitaine s'étend bien au-delà sur un rayon de l'ordre de 20 km.

Avec environ 800.000 habitants, la partie urbanisée de la ville présente une densité de population autour de 6.500 hab./km², mais les quartiers périphériques, produits de l'étalement urbain, très éloignés du centre, affichent des densités bien plus faibles. Avec une population jeune (40% de moins de 15 ans) et un fort taux de croissance, les projections démographiques prévoient que la population de la ville dépassera le million d'habitant avant la fin de la décennie, et continuera par conséquent de s'étendre.

Un petit cours d'eau coupe la ville en deux. Les quartiers nord connaissent la croissance démographique la plus dynamique, alors que les quartiers sud, plus fortement touchés lors de la décennie de crise des années 2000, ne s'en sont pas encore complètement remis.

La morphologie de la ville est marquée depuis des années par un phénomène d'étalement urbain. Le tissu urbain est constitué d'un noyau ancien, entouré d'une première couronne de lotissement de standing divers puis d'une deuxième, très étendue, abritant lotissements périphériques sous-occupés, villages traditionnels ou habitats informels.

1.2. Enjeux urbains et de mobilité de la ville

■ Croissance démographique, étalement urbain et unipolarité de la ville

La population de la ville de Bouaké est aujourd'hui de l'ordre de 800.000 habitants, faisant de la ville la 2^{ème} agglomération la plus peuplée de la Côte d'Ivoire après Abidjan. Cet accroissement démographique a eu des répercussions sur l'étalement de la ville. A l'instar des autres villes d'Afrique subsaharienne, l'urbanisation de Bouaké a souffert des crises économiques et institutionnelles des années 80 et 90. Par la suite, Bouaké a encore souffert des 10 années de crise militaro-politique qui ont eu pour corollaire un afflux massif de populations depuis les zones rurales. Au final, faute d'une planification et d'une organisation du développement urbain, la ville s'est étalée ces dernières années avec la création de nouveaux lotissements en périphérie de la ville. Cette extension ne s'est pas accompagnée d'une politique efficace d'urbanisation avec la présence d'infrastructures et d'équipements accompagnant la création de l'habitat.

En termes d'organisation urbaine, comme bon nombre d'autres villes, Bouaké souffre d'une hypercentralité de ses fonctions économiques, administratives et de services qui constituent la principale source d'emplois et la principale cause des déplacements urbains. En effet, toutes ces fonctions sont localisées dans le centre-ville (quartiers Commerce et Dougouba) alors que les fonctions habitat sont essentiellement localisées dans les quartiers péricentraux et périphériques. De ce fait, une importante migration pendulaire a lieu aux heures de pointe du matin et du soir, avec un risque de congestion des réseaux.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) de la ville à horizon 2030 a préconisé l'émergence de pôles secondaires en périphérie de la ville, mais ces orientations ont du mal à être opérationnelles sur le terrain. L'émergence d'une nouvelle zone industrielle (en cours de financement) et d'un pôle universitaire d'excellence avec la construction d'un CHU pourrait permettre de diversifier la provenance et la destination des déplacements dans la ville.

■ Fragilité du réseau de voirie

A Bouaké, la voirie est l'un des prérequis les plus importants en matière d'amélioration de la mobilité urbaine, puisque la voirie est le premier support de cette mobilité. Comme dit précédemment,

seulement 20% du réseau routier de Bouaké est revêtu et moins de 25% est constitué de routes en terre carrossables.

Au final, plus de la moitié du réseau est constitué de routes en terre difficilement carrossables, notamment en raison du relief de la ville et de la pluviométrie. La très grande partie de ce réseau non-carrossable se situe dans les quartiers périphériques où réside la majorité de la population urbaine. Cette qualité défectueuse de la voirie a eu pour conséquence l'insuffisance des services de transport dans ces quartiers et a contraint les populations à se contenter de la marche à pieds et de l'usage des 2-roues pour se déplacer.

Cette situation génère d'importants problèmes socio-économiques comme l'accès aux équipements sociaux (écoles, centres de santé, etc.) et aux zone d'emploi.

Le réseau routier revêtu de la ville est organisé en étoile (structure radiale), avec la convergence dans le centre-ville de tous les axes primaires. Il existe très peu d'axes tangentiels permettant le contournement du centre-ville et la liaison entre les différents quartiers périphériques. Ces axes primaires sont donc très sollicités pour les déplacements quotidiens des populations. A l'endroit où ces voies se rejoignent, des embouteillages se créent aux heures de pointe alors que les charges de trafic ne sont pas si importantes que cela.

La route principale, la route A3 qui traverse la ville du Sud au Nord, est la colonne vertébrale de tout le réseau routier de la ville, et donc de tous les déplacements : tout habitant de Bouaké est amené à prendre cette voie pour se déplacer dans la ville. Les charges de trafic et les conditions de circulation de cette voie ont été étudiées en avril 2018 et montrent, qu'en l'absence de voie tangentielle, la route A3 risque la saturation d'ici quelques années alors que sa capacité est déjà assez haute. De plus, son niveau d'aménagement est très rudimentaire et correspond à une fonction purement interurbaine de transit. Une amélioration des conditions de circulation sur ces axes passe donc par une meilleure exploitation de la circulation (aménagement des intersections notamment).

■ Faiblesse de l'exploitation de la chaussée

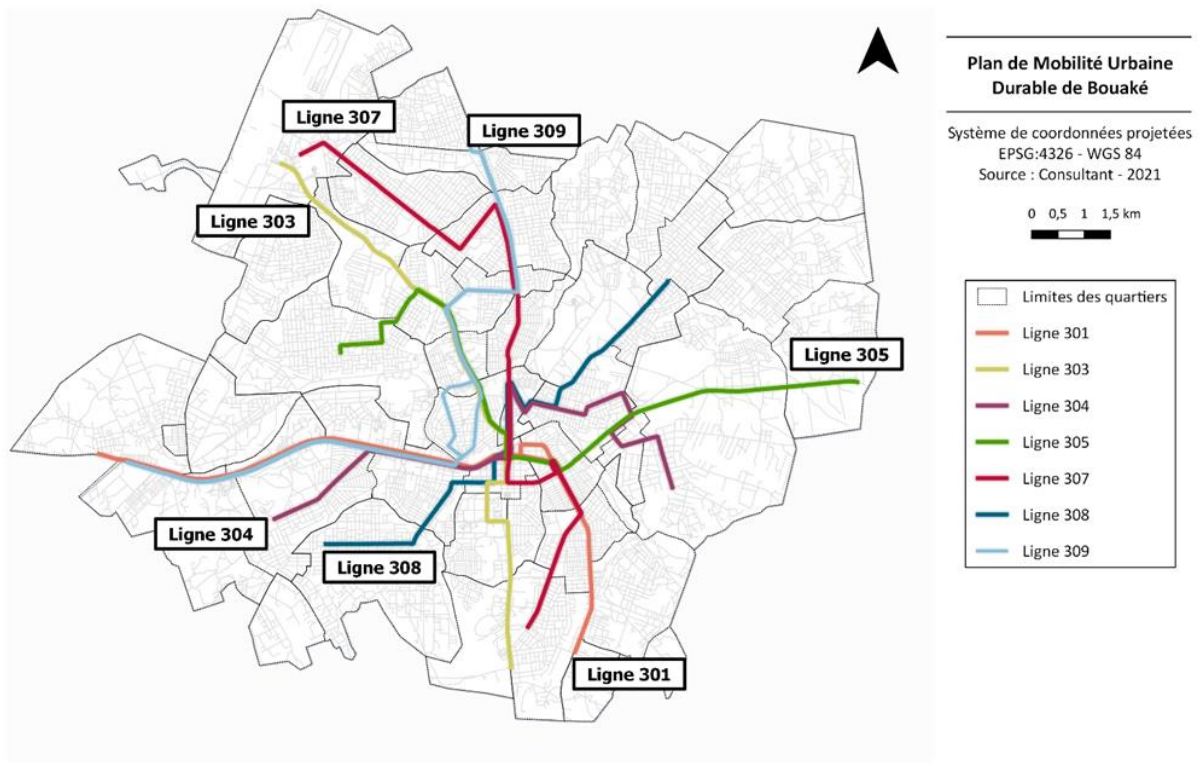
Les voies urbaines revêtues de Bouaké sont caractérisées par la faiblesse de leur aménagement, ce qui impacte la mobilité urbaine de manière non-négligeable. Du fait d'un manque de moyens financiers et d'une méconnaissance des principes d'aménagement d'une voie en milieu urbain, différents problèmes sont aujourd'hui constatés :

- faible entretien de la voirie bitumée : présence d'ornières et ensablement de la chaussée ;
- faible présence d'intersections équipées de feux tricolores. Quand elles le sont, la programmation de ces feux ne respecte pas les charges de trafic sur les différentes voies ;
- absence de prise en compte des mouvements tournant vers la gauche et pouvant créer des conflits aux intersections ;
- absence « d'habillage » de la chaussée par la signalisation horizontale qui permet d'organiser les différents flux de véhicules et de canaliser les différents mouvements ;
- absence de signalisation verticale et de jalonnement ;
- absence d'organisation de la circulation par la mise en place de voie en sens unique, notamment dans le centre-ville ;
- absence d'aménagement pour le stationnement des véhicules particuliers et des camions de livraison ;

- absence d'aménagement pour la mobilité des piétons (trottoir et franchissement sécurisé) ;
- présence de nombreux obstacles à la circulation : mouvements et arrêts intempestifs des véhicules de transport urbain, présence de commerces qui empiètent la chaussée, etc.

■ Un réseau récent de transport collectif

La SOTRA a développé son réseau de lignes en plusieurs étapes depuis le 24 septembre 2021, date du lancement officiel. De 4 lignes initiales, le réseau s'étend maintenant sur 7 lignes.



Une des limites à l'extension de ce réseau est qu'il est limité aux routes revêtues. Un préalable au développement d'un service pouvant répondre au mieux à la demande est donc que la voirie soit améliorée dans la ville.

■ Faiblesse institutionnelle pour l'organisation et la régulation de la mobilité urbaine

Tout comme certaines thématiques urbaines telles que le développement durable, la mobilité urbaine est un domaine transversal et multisectoriel nécessitant la prise en compte de nombreux sujets que les pouvoirs publics ont du mal à gérer. En effet, la mobilité urbaine nécessite l'intervention de plusieurs domaines tels que le développement urbain, la mise en place d'infrastructures, l'organisation du transport, le développement économique, la préservation de l'environnement, etc.

Au niveau national, la structure des services de l'Etat, organisée en départements ministériels, n'incite pas à la collaboration de ces services sur des sujets aussi transversaux. Ce constat est malheureusement aussi visible dans la capitale économique du pays, Abidjan, où les problèmes en matière de mobilité sont bien plus prégnants qu'à Bouaké.

Au niveau local, cette structuration des services centraux de l'Etat a des répercussions sur les services déconcentrés. Les différentes directions régionales actives à Bouaké ont du mal à collaborer pour aborder des thèmes intersectoriels : il est peu probable que la direction régional chargé des Infrastructures Routières (Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier) Ministère du Transport) coopère avec le représentant régional chargé de l'Urbanisme ou avec le Directeur Régional du Ministère du Transport, les déclinaisons locales du mandats de ces services déconcentrés restant à affiner, de même que leur prérogative vis-à-vis des services municipaux.

Au final, à l'échelle de la ville et/ou de l'agglomération de Bouaké, une collectivité locale telle que la Municipalité pourrait être le parfait échelon administratif pour gérer un sujet tel que la mobilité urbaine : définition des politiques publiques, mise en œuvre opérationnelle des programmes, suivi / évaluation et aussi et surtout pour articuler de manière cohérente les différents acteurs (Etat, opérateurs, population / usagers). Toutefois, la décentralisation ayant ses limites en Côte d'Ivoire, la Mairie de Bouaké est très fragile en matière de capacités techniques, humaines et financières. La gestion de la mobilité dans son ensemble nécessiterait donc un important effort en matière de renforcement institutionnel.

Enfin, la gestion de la mobilité nécessite aussi la définition de règles et l'application de mesures coercitives en matière de circulation, de stationnement, etc. Or, la ville de Bouaké, fragilisée par 10 années de crise militaro-politique, souffre de plusieurs maux qui mettent à mal la mobilité :

- incivisme des populations et méconnaissance des règles de conduite ;
- obtention de permis de conduire de manière illicite ;
- sous-effectif et sous-équipement des forces de l'ordre pour faire respecter les règles
- impunité de ceux qui enfreignent les règles en raison de la corruption,
- etc.

Afin de répondre à ces défis, la Mairie de Bouaké a sollicité en 2020 l'AFD pour le financement d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable. Celui-ci a été réalisé dans le cadre de l'initiative Mobilize Your City, dont Bouaké est membre

II. Le projet des Pôles d'Echange Multimodal (PEM) et d'Arrêts minute Le PMUD de la Municipalité de Bouaké

Le PMUD est un document appelé à être mis en œuvre au cours des 15 prochaines années afin de contribuer à la résolution des problèmes actuels de mobilité et de faire face la forte croissance attendue de celle-ci.

Le PMUD de la ville de Bouaké a été réalisé par le bureau Egis, entre 2021 et 2023. L'élaboration du PMUD s'est déroulée en 3 phases :

La première phase a été consacrée au diagnostic de la situation actuelle, synthétisé en partie 2.1.

La deuxième phase a été consacrée à :

- La définition des objectifs stratégiques du PMUD ;
- L'élaboration de scénarios contrastés constitués d'un ensemble de mesures cohérentes pour répondre aux objectifs stratégiques ;
- L'évaluation des scénarios et le choix du scénario à retenir et à décliner en Plan d'Actions.

La troisième phase a été dédiée à l'élaboration du Plan d'Actions et porte sur

- Le détail des mesures constituant le scénario retenu ;
- La définition des priorités et du calendrier de mise en œuvre ;
- L'évaluation des coûts et des sources de financement ;
- Les réformes nécessaires, portant sur la gouvernance des transports.

1.3. Problématiques de mobilité de Bouaké, issues du diagnostic du PMUD

Un espace public où les circulations ainsi que les usages marchands sont en perpétuel conflit

Les conflits sont d'abord entre les usages commerciaux et les usages liés aux déplacements. Dans le centre-ville ainsi qu'à proximité des marchés et secteurs commerciaux dans les quartiers, **les trottoirs ne sont pas considérés comme un espace dédié aux piétons** et sont largement occupés par les activités commerciales ou artisanales : commerce ambulant, extension des commerces fixes, petit artisanat...

Il n'y a pas de gestion du stationnement à Bouaké. Les voitures comme les mototaxis en attente de voyageurs occupent les trottoirs et les carrefours du centre : 70% des véhicules y stationnement sur les trottoirs et non sur la chaussée.

La question du stationnement en centre-ville n'est pas tant un problème d'offre et d'espace, que d'organisation.

La marche est trop souvent un parcours d'obstacles

La pratique de la marche comme moyen de transport principal est relativement peu développée à Bouaké, même si celle-ci reste l'un des modes principaux de déplacement (21% des déplacements de bout en bout). Selon l'enquête réalisée lors de l'étude, les obstacles à la marche sont : l'insécurité et les risques d'agression (69 % des interviewés), le risque d'accidents (63 %), le mauvais état ou l'absence de trottoirs (61 %).

De nombreuses rues ont été aménagées comme des routes, c'est-à-dire **sans trottoir**. Lorsqu'ils existent, ces derniers sont en **mauvais état**. Ils sont dangereux, inconfortable et non praticables par les personnes à mobilité réduite. En période de pluies, les dégradations et trous disparaissent sous les flaques d'eau, rendant la marche dangereuse.

Les piétons sont **victimes d'accidents** du fait en particulier de l'absence d'aménagements facilitant la traversée des voies. Celles-ci sont souvent larges et propices à des **vitesse excessives des voitures et des deux-roues**.

Les mototaxis sont tout autant décriés qu'indispensables à la population

Les mototaxis se trouvent à la frontière entre le transport artisanal et l'informel et ils ne font pas l'objet d'une réglementation particulière. Ils assurent 24% des déplacements.

Ils se sont développés à la faveur de la crise de 2002 qui a non seulement laissé la ville sans ses moyens de déplacement historiques (gbaka et taxis) mais aussi de nombreux jeunes sans ressource. Ces derniers ont trouvé dans les mototaxis une source de revenus en assurant un transport public rapide et desservant (mais pas uniquement) des **secteurs non accessibles aux véhicules à quatre roues**.

Les mototaxis attendent dans de très nombreuses « gares » (point d'arrêt en fait) au détriment des autres usagers en particulier sur les trottoirs et il y a un réel besoin d'organisation de l'espace public de ce point de vue.

Les mototaxis sont souvent décriées du fait de leur **dangerosité et du non-respect du code de la route**. Mais, elles sont un **moyen de transport flexible et sont devenues indispensables aux habitants**.

Les **tricycles sont largement utilisés par les commerçants**. Ils permettent de transporter des quantités de marchandises trop grandes pour les Gbakas mais trop petites pour les camions. Ils ne sont pas utilisés comme moyen de transport public de personnes.

Les gbakas, un mode de transport en bout de course

Le service de transport des **gbakas** est assuré par des minibus de 18 à 22 places entre le marché central et les marchés localisés dans les quartiers. Ils opèrent sur des lignes fixes. Ce mode est spécifique, car, à la différence des autres modes de transport public, les gbakas transportent à la fois des personnes et des marchandises. Les **véhicules utilisés sont souvent hors d'âge** et ce mode n'arrive à survivre qu'en pratiquant des prix très bas.

Les taxis : au gaz ou à l'essence, à la course ou en mode collectif

Tous les taxis communaux sont équipés pour rouler au gaz (les véhicules ont la double carburation gaz-essence) et roulent effectivement au gaz 80% du temps. Le **gaz** n'est pas taxé comme l'essence et il est même **subventionné**, car il s'agit de gaz domestique normalement destiné à la cuisson des aliments. La plupart des taxis opèrent indifféremment à la course (un seul client) ou en mode collectifs. Sans itinéraire fixe, ils pratiquent la « maraude » en chargeant, tout au long de leur trajet, plusieurs clients qui ont des destinations compatibles.

Les moyens de transport individuels : peu chère, la moto tient une place centrale

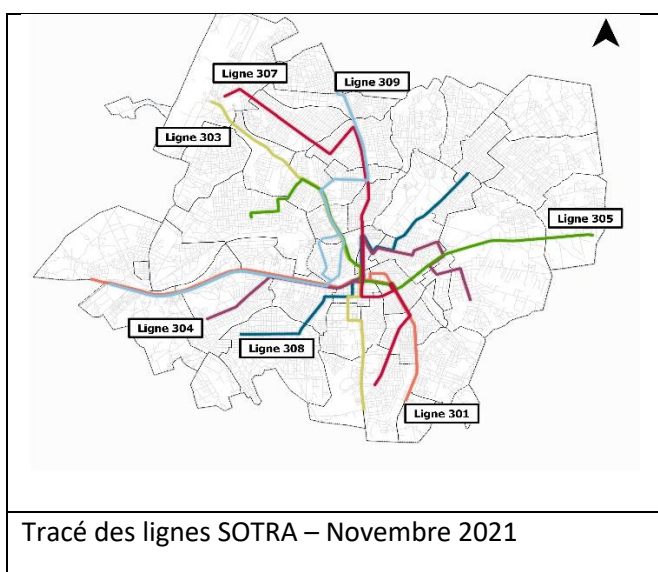
La voiture individuelle ne représente que 7% des déplacements mais même si ce mode de transport est appelé à se développer, c'est la **moto individuelle qui tient un rôle central** : 37 % des ménages disposent d'une moto.

La SOTRA, un nouvel acteur des transports collectifs

La SOTRA (Société des Transports d'Abidjan) a commencé ses activités de transport par bus en septembre 2021. En novembre de la même année, elle exploitait 7 lignes.

Elle a au début attiré une **clientèle de scolaires et d'étudiants** profitant d'abonnement à un prix très attractifs pour ces types d'utilisateurs (tarifs sociaux).

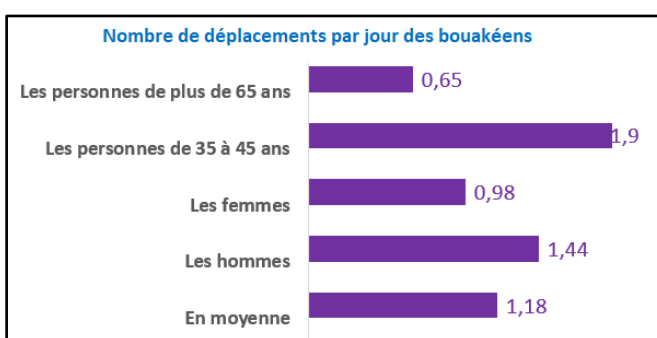
Elle ne dispose que d'un centre bus provisoire et les terminus restent à aménager. **Ses activités à Bouaké demandent à être pérennisées.**



La mobilité des habitants de Bouaké (¹)

En moyenne, les interviewés de l'enquête auprès des ménages réalisée dans le cadre du PMUD se déplacent 1,18 fois par jour (ouvrable) mais **cette mobilité varie fortement en fonction de l'âge et du genre.**

La mobilité des hommes (1,44 déplacements par jour) est sensiblement supérieure à celle des femmes (0,98 déplacements par jour).

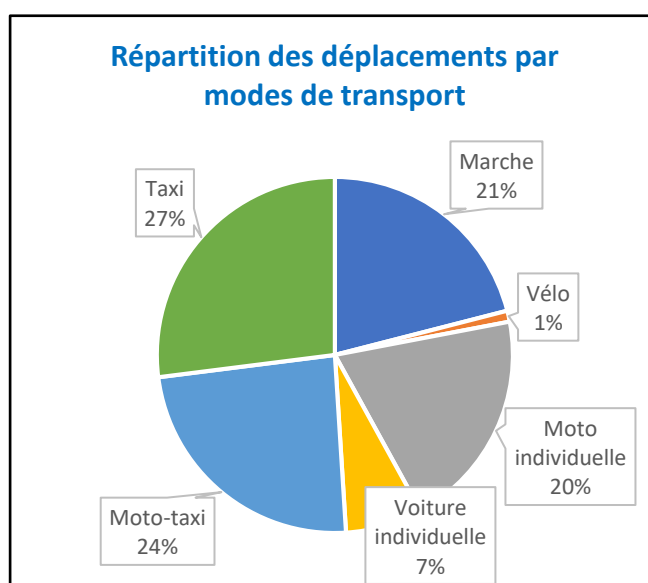


Taxi, mototaxis, motos individuelles et marche sont les principaux modes de transport à Bouaké.

Les taxis et les mototaxis représentent 51 % des déplacements tous modes confondus et 65 % des déplacements motorisés.

La moto individuelle et la marche sont les premiers modes de transport individuels.

La moto, taxi ou individuelle, représente 65% des déplacements de personnes.



¹ - Lors de l'enquête, la SOTRA n'exploitait pas encore de ligne de bus à Bouaké

Le réseau routier principal est en cours de bitumage

Un effort important a été entrepris à Bouaké pour l'amélioration du réseau routier principal durant ces 10 dernières années mais la voirie tertiaire pose encore de sérieux problèmes pour l'accessibilité à de nombreux secteurs enclavés.

Le réseau routier revêtu représentera 75 % du réseau principal, lorsque les projets en cours de réalisation seront terminés. Il en représentera 82 % lorsque les projets dont le financement est acquis auront été achevés et **90% une fois les projets portés par la Mairie mis en service.**

La réalisation des projets est portée par l'Etat car lui seul a les moyens techniques et financiers nécessaires. La Mairie a essentiellement un rôle consultatif.

Un cadre législatif et réglementaire national incomplet et partiellement appliqué mais surtout une absence de la Mairie dans l'organisation des mobilités

Le dispositif législatif et réglementaire est incomplet et les textes d'application manquent, ce qui rend difficile un encadrement du système de transport. Cela relève de la compétence de l'État. Au niveau local, le contrôle de leur respect reste insuffisant.

La Mairie, n'intervient que très peu dans le domaine de la mobilité et n'en a ni les moyens humains, ni les moyens matériels et financiers. La Mairie se cantonne essentiellement au prélèvement de taxes sur les opérateurs. Mais les choses commencent à changer puisqu'un Groupe de Travail Mobilité Urbaine a déjà été mis sur pied à la faveur de l'élaboration du PMUD.

La Mairie ne dispose d'aucun service en charge de la planification dans le domaine de la mobilité. Dans la situation actuelle, la commune n'a pas les capacités en ressources humaines, logistiques et financières afin d'assumer pleinement le rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine telle que définie par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

Les syndicats locaux pallient partiellement cette lacune. **Le Haut Conseil du patronat des entreprises de transport routier et les syndicats** qui le composent se chargent d'une **organisation encore sommaire des taxis et des gbakas.** Les mototaxis ont leur propre organisation qui ne fait pas partie du Haut Conseil.

L'organisation et la coordination du transport public ne sont donc pas assurées par la Mairie mais sont **prises en charge par les opérateurs privés** avec des conséquences en termes de qualité et d'efficacité des transports. La coordination entre modes est peu et mal prise en compte.

Les projets d'aménagement du réseau viaire sont uniquement portés par l'Etat à travers son agence routière (l'AGEROUTE). L'entretien du réseau de voirie, hors routes nationales en traversée d'agglomération, est normalement de la compétence de la Commune mais celle-ci n'en a pas les moyens humains, techniques et financiers. Cette mission est donc prise en charge par l'État (AGEROUTE), qui la remplit de manière imparfaite.

Un financement public assuré par l'Etat et une Commune sans ressources affectées à la mobilité

En moyenne sur les cinq dernières années, les dépenses annuelles totales de la commune se sont élevées à 2,7 Md de FCFA, soit environ 4000 FCFA par habitant. Comparé à d'autres villes africaines, ce budget reste très faible.

Le financement des infrastructures d'intérêt communal (construction et entretien) **est assuré par l'Etat** et non par la Mairie. L'implantation de la SOTRA à Bouaké a été également financée par l'Etat.

Avec environ 230 Mn de FCFA, la « parafiscalité » sur les transports (taxis, mototaxis, ...) représentent environ 10% des recettes internes recouvrées par la commune, mais la commune n'investit pas dans le domaine de la mobilité.

L'organisation actuelle des transports et de la mobilité est incompatible avec la croissance de la demande et les enjeux sociaux et environnementaux du transport

Les données fiables sur le nombre d'habitants et leur répartition manquent à Bouaké. La population comprise entre 700 et 800 000 habitants en 2021 sera probablement d'environ 1 100 000 dans 15 ans. La mobilité de chaque habitant va croître, ce qui va conduire à un **doublment du nombre de déplacements quotidiens en 2036**.

Si la situation des transports perdure, les problèmes observés à l'heure actuelle ne feront qu'empirer, et en particulier du fait de :

- La **détérioration du cadre de vie** des habitants (y compris la pollution) ;
- La **congestion du réseau de voirie** et de l'augmentation des temps de déplacement ;
- Les **conflits d'usage permanents** pour l'occupation de la voirie.

1.4. Priorités et contenu du PMUD

Sur la base de ce diagnostic, le PMUD a fait émergé une vision de ce que devrait être la mobilité à Bouaké à l'horizon 2035, et des axes stratégiques pour y parvenir.

La **vision** du PMUD est l'image globale des transports qui est visée à long terme. Cette vision, partagée par toutes les parties prenantes est la suivante :

« Des transports inclusifs, dans un cadre de vie amélioré. Des transports qui favorisent la sécurité et préservent l'environnement. Des transports efficaces, organisés et financés grâce à une gouvernance renforcée »

Les axes et les objectifs stratégiques du PMUD

Les axes stratégiques constituent les orientations majeures qui doivent guider la définition des objectifs du PMUD vers l'atteinte de la vision. Ils sont au nombre de 5 :

- Axe A : Une gouvernance renforcée par un développement de l'action publique et des sources de financement
- Axe B : Un système de transport inclusif ;
- Axe C : Un système de transport efficace ;
- Axe D : Un système de transport sûr ;
- Axe E : Un système de transport qui améliore le cadre de vie et protège l'environnement.

Chaque axe est décliné en plusieurs objectifs stratégiques.

Axe A : Une gouvernance renforcée par un développement de l'action publique et des sources de financement

- Une gouvernance renforcée, mieux organisée et associant les acteurs du transport
- Une administration qui se consulte avec les usagers et qui leur rend compte
- Des financements développés et pérennes
- Une réglementation développée, adaptée et mise en œuvre

Axe B : Un système de transport inclusif

- Intégration et desserte des quartiers enclavés
- Accès de tous, à la ville, ses quartiers, services et ses activités

Axe C : Un système de transport efficient

- Développement et hiérarchisation du réseau de voiries
- Développement de la complémentarité et hiérarchisation des modes de transport. Développement de l'intermodalité pour le transport de personnes comme de marchandises (y compris urbain/interurbain)
- Entretien des infrastructures (rues, routes) et de leurs équipements (feux, signalisation verticale et horizontale)
- Maîtrise du budget et du temps des ménages consacrés aux déplacements
- Réduction de la congestion en centre-ville et aux abords des gros générateurs de flux, existants et en développement. Organisation des circulations.
- Développement des nouveaux moyens de communication, au bénéfice des usagers

Axe D : Un système de transport sûr

- Réduction du sentiment d'insécurité (agressions, vols) lors des déplacements
- Meilleur partage de la voirie
- Amélioration de la sécurité routière
- Mise en conformité et contrôle des moyens de transport

Axe E : Un système de transport qui améliore le cadre de vie et protège l'environnement

- Limitation de la croissance des modes de transport individuels motorisés
- Meilleure organisation / répartition de l'espace public entre les différents usages
- Développement des modes non motorisés
- Amélioration du confort lors des déplacements

Contenu du PMUD

Le coût total estimé du PMUD est de 77 790 000 euros, décomposés comme suit :

Actions	Coût estimatif (EUR)	Coût estimatif (FCFA)
Bitumage du réseau routier principal	50 000 000	32 797 850 000
Canaliser et calmer les circulations – Organiser le stationnement	12 150 000	7 970 400 000
Sécuriser et développer les modes actifs	3 420 000	2 243 520 000
Réorganiser le transport public	9 400 000	6 166 400 000

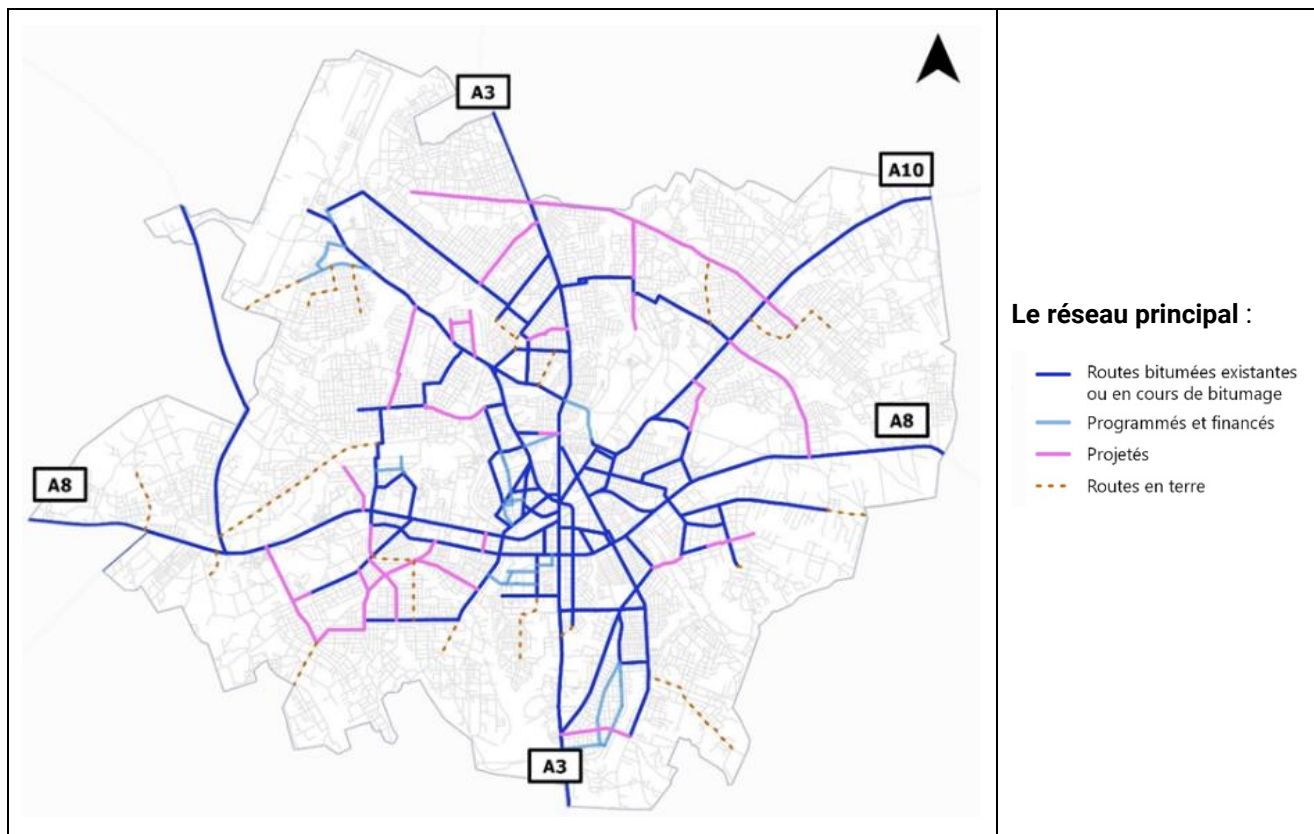
Réorganiser le secteur des taxis à la course et des motos-taxis	770 000	505 120 000
Renforcer la gouvernance	2 050 000	1 344 800 000
TOTAL	77 790 000	51 028 090 000

■ Bitumage du réseau routier principal

Le bitumage du réseau principal doit être poursuivi ; il s'agit d'une condition indispensable à la réussite du PMUD. En effet, la circulation des véhicules de transport collectif, qu'il s'agisse de bus, de gbakas ou de taxis, ne peut se faire que sur un réseau bitumé car les routes en terres ne sont pas appropriées à ces types de véhicules.

Le PMUD prend en compte les différents projets en cours et propose une priorisation. Pour cela la projection du réseau bitumé à long terme est fondée sur les éléments existants :

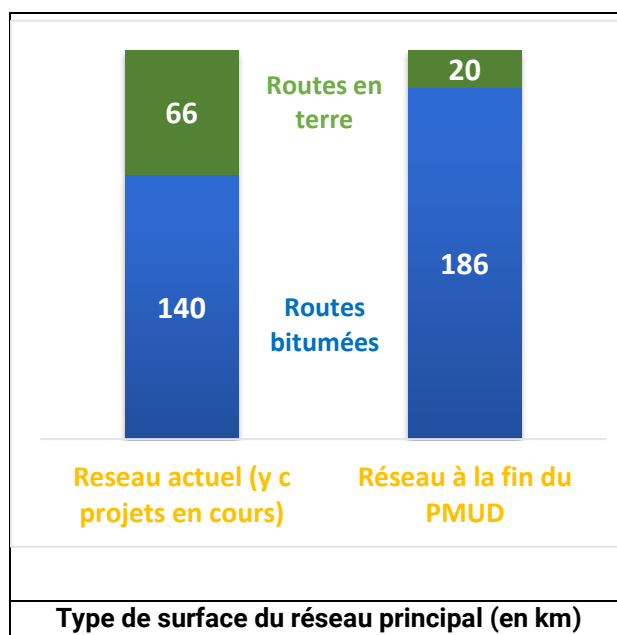
- des relevés de terrain pour l'**existant** et les sections **en cours de bitumage**,
- les informations concernant les sections dont le **bitumage est programmé et financé**, soit par le projet PIDUCAS, soit par des programmes globaux de l'AGEROUTE mêlant routes interurbaines et urbaines,
- le réseau projeté approuvé dans le cadre du **SDU de 2015** d'une part et les **ajouts de sections** considérées comme prioritaires par la **Mairie** d'autre part. **Ces sections ne sont à ce jour ni programmées, ni financées.**



- 75 % du réseau principal sera bitumé après que les projets en cours de réalisation seront terminés ;
- 82 % la sera après la réalisation des projets dont le financement est acquis ;
- A la fin du PMUD : 90 % du réseau principal sera revêtu.

Les projets ont été classés par ordre de priorité dans le PMUD, pour un coût total estimé à environ 50M EUR sur 15 ans.

Ces projets seront réalisés en co-maitrise Marie / Etat (AGERROUTE) et sont à financer par l'Etat.



■ Canaliser et calmer les circulations – Organiser le stationnement

Canaliser et calmer les circulations, organiser le stationnement, nécessitent des actions tant dans le domaine de l'aménagement urbain que de l'organisation des transports.

Les flux de véhicules, leurs usages et leurs interactions avec les modes actifs créent de nombreux conflits.

Les mesures ci-dessous visent à mieux organiser les circulations et à partager l'espace viaire entre les véhicules en circulation, ceux en stationnement et les autres usagers, en particulier les piétons. Elles permettent de :

- Organiser le stationnement des poids lourds et réglementer leur accès au centre-ville ;
- Définir et mettre en œuvre un plan de circulation et organiser le stationnement en centre-ville des autres véhicules ;
- Aménager les carrefours stratégiques.

N° MESURE	DESCRIPTION MESURES	COUT TOTAL EUROS	COUT TOTAL FCFA	MAITRISE D'OUVRAGE	ECHEANCE (*)
MA1	Aménager les carrefours stratégiques et améliorer les feux	2 500 000	1 640 000 000	AGEROUTE - MAIRIE	Long terme
MA2	Organiser les aires de stationnement Poids Lourds	8 000 000	5 248 000 000	ETAT – MARIE	Moyen terme
MA3	Mettre en place une signalisation horizontale à Bouaké	720 000	472 320 000	AGEROUTE - MAIRIE	Moyen terme
MA4	Réaménager le réseau principal pour favoriser la sécurité et la mixité des usages	Doit être intégré dans les projets routiers	Doit être intégré dans les projets routiers	AGEROUTE - MAIRIE	Transversal
MA5	Définir et mettre en œuvre un plan de circulation	750 000	492 000 000	MAIRIE	Moyen terme
MA6	Règlementer l'accès des Poids lourds et leur circulation en ville	10 000	6 560 000	MAIRIE	Court terme
MA7	Organiser le stationnement dans le centre-ville	170 000	111 520 000	MAIRIE	Long terme
	TOTAL	12 150 000	7 970 400 000		

(*) - Très court terme : Fin 2022-2023 / Court terme : 2023-2028 Moyen terme : 2029-2033 Long terme : 2034-2038

■ Sécuriser et développer les modes actifs

Entre les trottoirs occupés par les marchands ou le stationnement et en mauvais état, les traversés de voies dangereuses, l'absence d'éclairage des itinéraires d'accès aux quartiers, **la marche est bien souvent un parcours d'obstacles** à Bouaké.

Le **vélo** est un mode en devenir mais aucune facilité ne lui est offerte pour son développement.

Les mesures suivantes visent à rendre aux modes actifs la place qui leur est due et à favoriser leur développement. Elles permettent de :

- Aménager les trottoirs et les cheminements piétonniers ;
- Partager l'espace entre piétons et véhicules et sécuriser les itinéraires des piétons ;
- Développer la pratique du vélo.

N° MESURE	DESCRIPTION MESURES	COUT TOTAL EUROS	COUT TOTAL FCFA	MAITRISE D'OUVRAGE	ECHEANCE
MB1	Création de zones à trafic modéré (zones 30 et semi-piétonnes)	500 000	328 000 000	MAIRIE	Court terme
MB2	Aménager/sécuriser les traversées de voies	500 000	328 000 000	AGEROUTE - MAIRIE	Très court terme
MB3	Végétaliser et agrémenter les cheminements piétons et aires d'attente TC	30 000	19 680 000	MAIRIE	Moyen terme
MB4	Sécuriser des itinéraires piétons dans les quartiers	560 000	367 360 000	MAIRIE	Moyen terme
MB5	Aménager les traversées piétonnes des bas-fonds	30 000	19 680 000	MAIRIE	Moyen terme
MB6A	Aménager et libérer les trottoirs les plus fréquentés du centre-ville	750 000	492 000 000	MAIRIE	Long terme
MB6B	Aménager les profils en travers des voies aux abords du Grand Marché	750 000	492 000 000	MAIRIE	Très court terme
MB7	Développer des itinéraires cyclables et piétons le long du réseau principal	250 000	164 000 000	MAIRIE	Moyen terme
MB8	Sensibiliser aux bonnes pratiques en matière de transport et promouvoir le vélo	50 000	32 800 000	MAIRIE	Court terme
	TOTAL	3 420 000	2 243 520 000		

■ Réorganiser le transport public

Le transport public est assuré par des taxis, collectifs ou à la course, des gbakas, des mototaxis et les bus de la SOTRA, nouvel arrivant. **Aucune coordination n'est assurée** et l'organisation des transports est laissée aux opérateurs. L'arrivée récente de la SOTRA est l'occasion de favoriser l'émergence d'un **réseau hiérarchisé et intermodal**.

Les mesures suivantes permettront de **coordonner et hiérarchiser un réseau de transport** intermodal dont la SOTRA constituera l'épine dorsale. Elles permettront en effet de :

- Assurer la pérennité de la SOTRA par des aménagements ponctuels de la voirie mais également en engageant une réflexion plus globale ;
- Mettre à niveau le transport artisanal en organisant des lignes de taxis collectifs et en redynamisant les gbakas ;

- Développer l'intermodalité entre modes de transport urbains, par la création de points d'échanges, mais également entre modes urbains et inter (ou péri) urbains en aménageant les gares interurbaines.

N° MESURE	DESCRIPTION MESURES	COUT TOTAL EUROS	COUT TOTAL FCFA	MAITRISE D'OUVRAGE	ECHÉANCE
MC1	Organiser et réhabiliter les gares interurbaines	2 250 000	1 476 000 000	MAIRIE	Long terme
MC2A	Réaliser des aménagements de voirie ponctuels pour les bus - retournement	2 100 000	1 377 600 000	AGEROUTE - MAIRIE	Court terme
MC2B	Réaliser des aménagements de voirie ponctuels pour les bus - Aménagements de carrefour	1 250 000	820 000 000	AGEROUTE - MAIRIE	Long terme
MC3	Aménager de aires d'échange entre transports artisanaux et bus	1 000 000	656 000 000	AGEROUTE - MAIRIE	Moyen terme
MC4	Transport institutionnel : étude de tarification et de commercialisation des services	300 000	196 800 000	SOTRA	Court terme
MC5	Etude stratégique pour la pérennisation et le développement de la SOTRA à Bouaké	1 000 000	656 000 000	Ministère des Transports	Très court terme
MC6	Taxis collectifs – Mettre en place des lignes	800 000	524 800 000	MAIRIE	Court terme
MC7	Redynamiser les lignes de gbakas et améliorer leur gouvernance	700 000	459 200 000	MAIRIE	Court terme
	TOTAL	9 400 000	6 166 400 000		

■ Réorganiser le secteur des taxis à la course et des motos-taxis

Les **mototaxis** ne font pas l'objet d'une réglementation spécifique et il est nécessaire de professionnaliser un secteur décrié mais devenu indispensable. La création de **lignes de taxis collectifs** nécessite de réglementer le secteur pour distinguer taxis à la course et taxis collectif.

Les mesures suivantes permettront de faire des **mototaxis un mode comme les autres**, complémentaire des taxis et qui a toute sa place dans l'organisation des transports publics.

N° MESURE	DESCRIPTION MESURES	COUT TOTAL EUROS	COUT TOTAL FCFA	MAITRISE D'OUVRAGE	ECHEANCE
MD1	Aménager des "gares" pour les mototaxis	150 000	98 400 000	MAIRIE / Sté de gestion du Grand Marche de Bouaké	Moyen terme
MD2	Taxis à la demande / taxis collectifs – Réorganiser le secteur	100 000	65 600 000	MAIRIE	Très court terme
MD3	Etudier et promouvoir le développement d'une offre de mototaxis ou tricycles électriques	150 000	98 400 000	MAIRIE	Moyen terme
MD4	Règlementer et professionnaliser le secteur des mototaxis	200 000	131 200 000	MAIRIE	Court terme
MD5	Mototaxis. Respecter le code de la route et adopter les bonnes pratiques. Changer l'image	150 000	98 400 000	MAIRIE	Très court terme
MD6	Inciter à développer une plateforme de réservation de mototaxis	20 000	13 120 000	MAIRIE	Moyen terme
	TOTAL	770 00	505 120 000		

■ Renforcer la gouvernance

La mise en œuvre des actions décrites précédemment nécessite d'instaurer à la **Mairie** une **gouvernance de la mobilité** car celle-ci fait défaut à l'heure actuelle

Le renforcement de cette gouvernance passe par les actions suivantes :

- La constitution d'un Groupe de Travail Mobilité Urbaine qui évoluera progressivement vers une véritable Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine. Le GTMU est en place depuis 2022.
- Un renforcement des capacités techniques de la Mairie par la création de deux nouveaux services l'un dédié à la planification des transports, l'autre à la circulation ainsi que par le renforcement du service d'entretien courant de la voirie.
- La mobilisation d'une assistance technique qui appuiera la Mairie dans les premières étapes de la mise en œuvre du PMUD.

N° MESURE	DESCRIPTION MESURES	COUT TOTAL EUROS	COUT TOTAL FCFA	MAITRISE D'OUVRAGE	ECHEANCE
ME1	Opérationnaliser progressivement le rôle d'AOMU de la Mairie		Intégré dans AT (ME2)	MAIRIE – Groupe de Travail Mobilité Urbaine	Transversal
ME2	Assistance technique : Mairie - groupe de mobilité - AOMU	1 000 000	656 000 000	MAIRIE – Groupe de Travail Mobilité Urbaine	Très court terme
ME3	Confier la co-maitrise d'ouvrage déléguée des réhabilitations à la Mairie	-	-	AGEROUTE - MAIRIE	Court terme
ME4	Renforcer le service d'entretien courant pour des interventions rapides	700 000	459 200 000	MAIRIE	Très court terme
ME5	Créer un service de la circulation – Mettre en place une signalisation	200 000	131 200 000	MAIRIE	Très court terme
ME6	Créer un service de planification des transports	150 000	98 400 000	MAIRIE	Court terme
	TOTAL	2 050 000	1 344 800 000		

1.5. Actions pilotes en matière de sécurité routière

En parallèle de la réalisation du PMUD, l'AFD et la Municipalité de Bouaké ont entamé des actions pilotes dans le domaine de la sécurité routière, sujet important pour les autorités locales et nationales.

Depuis 2022, l'IRD (sur financement AFD) et l'Université de Bouaké mènent un projet de surveillance des accidents et des traumatismes à Bouaké en Côte d'Ivoire. Le projet a démontré la pertinence d'un processus de digitalisation des données en incluant les trois acteurs majeurs de la sécurité routière en Côte d'Ivoire, la Police Nationale, le Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaire et le CHU.

Après 24 mois de surveillance, 4300 accidents ont été dénombrés avec 2350 blessés et 58 décès. Les hommes jeunes, usagers de motos se révèlent les plus exposés à Bouaké. Parmi les causes d'accidents, les études démontrent que la vitesse et le non-respect des règles élémentaires sont les principaux motifs d'accident. Un des résultats majeurs, et unique en Afrique de l'ouest, est la production d'une carte de points noirs d'accidents. Neuf zones accidentogènes ont été identifiées, dans lesquelles des écoles primaires sont implantées. Parmi celles-ci, une dizaine d'établissements ont fait l'objet de cours d'éducation à la sécurité routière, dont l'évaluation démontre son efficacité sur les connaissances et les comportements des enfants.

En parallèle, l'AFD et la FIA Foundation financent deux projets pilotes de sécurisation des écoles de la ville, situées à proximité de zones accidentogènes, via l'ONG Amend. 3 écoles ont déjà été sécurisées et 4 autres devraient l'être à compter d'octobre 2024.

Les conclusions de l'observatoire ont vocation à nourrir les réflexions autour des axes à réaménager, tandis que les aménagements pilotes effectués autour des écoles devraient être répliqués dans d'autres établissements via le financement en cours d'instruction par l'AFD et l'Union européenne, et pourraient également être intégrés dans les pratiques des parties prenantes pour être systématisés.

La Mairie de Bouaké souhaite aujourd'hui opérationnaliser ce PMUD, et a sollicité l'AFD pour financer une partie des activités contenues dans le plan. L'AFD a entamé l'instruction d'un prêt d'un montant de 40M€, qui pourrait s'accompagner d'une subvention européenne d'un montant potentiel de 10 à 15M€. Un consultant sera mobilisé dès janvier 2025 avec pour objectif de préciser et prioriser le programme d'investissement, via les activités suivantes :

- Priorisation des voiries à bitumer / réhabiliter en tenant en compte de l'impact sur le trafic, de l'état de la voirie (en période de pluies notamment), des enjeux de sécurité routière et des populations bénéficiaires de l'investissement ;
- Priorisation des activités de mobilité douce et sécurité routière à mener ;
- Accompagnement au déploiement de la SOTRA : appui en matière d'exploitation et identification des investissements potentiels ;
- Entamer l'accompagnement en matière réglementaire et fixer les priorités de régulation du secteur.
- Identification des besoins en matière d'accompagnement des différents acteurs.

Il est attendu de la mission de ce consultant de disposer d'un programme d'investissements priorisé et chiffré correspondant à l'enveloppe disponible, et contenant les éléments permettant à l'AFD de finaliser son instruction.

1.6. Parties prenante au projet

Par nature multiacteurs, le PMUD de Bouaké et le futur financement de l'AFD inclut les acteurs suivants :

- La Mairie de Bouaké, en tant que Maîtrise d'ouvrage a minima de la partie relative à la gestion du programme et potentiellement de celle concernant les voiries urbaines. La Mairie assure également le secrétariat du Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) qui sera l'organe de pilotage technique de cette prestation ;
- La Société des Transports Abidjanais (SOTRA), en tant que maîtrise d'ouvrage potentielle de la composante liée à ses investissements (éventuellement maîtrise d'ouvrage déléguée par le Ministère du Transport) ;
- L'Ageroute, potentielle maîtrise d'ouvrage déléguée de la composante voirie ;
- Le Ministère des Finances en tant qu'emprunteur auprès de l'AFD en tant que membres du GTMU ;
- Les Ministères du Transport et de l'Équipement et de l'Entretien Routier ;
- Les syndicats représentatifs des transporteurs ;
- L'ONG Amend en tant que bénéficiaire de subvention, chargée de la réalisation des aménagements de sécurité routière autour des écoles ;

- L'IRD en tant que bénéficiaire de subvention, chargé de l'Observatoire de la sécurité routière ;
- L'AFD et l'Union européenne en tant que financeurs du projet.

III. JUSTIFICATION DU CGES ET DU CPR

En parallèle de ces études techniques, il convient de mobiliser un consultant pour produire la documentation environnementale et sociale permettant de cadrer les risques du projet, qui est un préalable à l'octroi de ce financement par l'AFD au second semestre 2025.

1.1. Justification du CGES

Dans l'optique d'éviter, de réduire ou de compenser les incidences négatives qui pourraient découler de la mise en œuvre de ce projet sur l'environnement biophysique et sur l'environnement socioéconomique, il s'avère opportun d'élaborer un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) à la fois conforme à la législation ivoirienne et aux normes environnementales et sociales (NES) de la Banque Mondiale, en particulier la NES N°1 (Evaluation et Gestion des Risques et Effets Environnementaux et Sociaux). D'autres normes de la BM seront particulièrement importantes dans l'analyse du CGES : la NES N°2 (Emploi et Conditions de Travail), la NES N°3 (Utilisation Rationnelle des Ressources et Prévention et Gestion de la Pollution), la NES N°4 (Santé et Sécurité des Populations), la NES N°5 (Acquisition de Terres, Restrictions à l'Utilisation de Terres et Réinstallation involontaire) et la NES N°10 (Mobilisation des Parties Prenantes et Information).

1.2. Justification du CPR

La mise en place des activités du projet nécessite la libération d'emprises foncières, et pourraient causer des déplacements involontaires physiques et/ou économiques des populations, soit de façon temporaire soit de manière définitive. En outre, ces activités pourraient entraîner des restrictions d'accès à certaines ressources naturelles pour les communautés riveraines.

Le Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) est un instrument qui vise à garantir que les personnes qui doivent être déplacées soient traitées de façon juste et équitable, et d'une manière socialement et culturellement acceptable, qu'elles reçoivent une indemnisation et une aide à la réinstallation de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer un revenu, leurs niveaux de production et l'ensemble de leurs moyens de subsistance soient améliorés, et qu'elles puissent bénéficier des avantages du projet qui induit leur réinstallation. La réalisation du présent Cadre de Politique de Réinstallation des populations (CPR) est proposée pour conformer le projet à cette exigence, en conformité avec la NES 5 de la BM.

IV. OBJECTIFS DU CGES ET DU CPR

Menée en conformité avec les procédures de l'AFD pour l'évaluation et la gestion des risques environnementaux et sociaux des projets qu'elle finance, l'élaboration d'un CGES et d'un CPR est requise lorsque les informations disponibles et les caractéristiques du projet (notamment localisation exacte et enjeux sociaux et environnementaux), au stade de l'instruction du financement, ne sont pas encore suffisamment précises pour pouvoir mener complètement les études requises (EIES/PGES, PAR, etc.) Ce chapitre présente les objectifs généraux et spécifiques de ces cadres.

2.1. Objectifs généraux du CGES

L'objectif général de l'étude est d'identifier les impacts et risques environnementaux et sociaux potentiels associés aux différentes interventions du Projet dans les zones ciblées et de définir le cadre qui permettra de mettre en place les mesures de gestion de ces risques de façon spécifique pour chaque sous-projet (i.e. activités de voirie, de construction de bâti, de petit aménagement).

Le Consultant devra s'assurer de discuter l'ensemble des principes définis dans le CGES avec les différentes parties prenantes au projet.

2.2. Objectifs spécifiques et contenu du CGES

De façon plus précise, il s'agira de :

- fournir une description du projet en distinguant la phase construction et la phase exploitation. Parmi les informations requises, sont : le type d'investissements par sous-projet, la cartographie de ces investissements et les informations techniques pour la mise en œuvre de ces investissements et infrastructures (superficie du terrain, volumes de matériaux, besoins en recrutement de main-d'œuvre, etc.), le calendrier général des différentes étapes du projet. Le consultant décrira les options explorées lors de la conception du projet proposé et indiquera les raisons environnementales et sociales qui ont présidés au choix de l'investissement et/ou du site ;
- définir l'état initial du milieu de mise en œuvre du projet. Le mode d'accès, la gestion et les conflits liés au foncier dans la zone du projet devront être décrits. La description du contexte du genre dans la zone du projet est à prévoir. Ce contexte pourra prendre en compte l'existence ou pas des disparités entre hommes et femmes au niveau de l'accès au foncier ou certaines ressources, les pratiques des activités économiques, etc. ;
- décrire le cadre législatif et institutionnel s'appliquant au projet en matière de gestion des risques E&S et identifier les écarts existants entre la législation nationale et normes E&S de la Banque mondiale. Concernant les politiques et normes environnementales et sociales de l'AFD, les consultants se référeront aux documents suivants :
 - Politique de maîtrise des risques E&S des opérations financées par l'AFD : <https://www.afd.fr/fr/ressources/politique-de-maitrise-des-risques-environnementaux-et-sociaux-lies-aux-operations-financees-par-lafd>
 - Cadre environnemental et social de la Banque Mondiale : <https://www.banquemonddiale.org/fr/projects-operations/environmental-and-social-framework>
 - ILO's fundamentals conventions : <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11001:::NO>
 - cadre d'intervention de l'AFD : le genre et la réduction des inégalités femmes-hommes : <https://www.afd.fr/fr/ressources/cadre-dintervention-le-genre-et-la-reduction-des-inegalites-femmes-hommes> ;
- identifier les enjeux environnementaux et sociaux majeurs dans les zones de mise en œuvre du projet ;
- proposer une catégorisation de chaque sous-projet en fonction du niveau de risques – les procédures de l'AFD classe les projets en quatre groupes :
 - A, pour les projets à risques élevés ;
 - B+, pour les projets à risques importants ;
 - B, pour les projets à risque modéré ;
 - C, pour les projets à risque faible.
- évaluer les risques environnementaux et sociaux associés aux différentes interventions du projet et proposer des mesures de mitigation générale, qui seront développées ensuite dans les études E&S complémentaires ;

- définir les études complémentaires (Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES), prescription environnementale et sociale, Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) et Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) complets, Plan d'Action de Réinstallation (PAR), etc.) et procédures à suivre pour chaque sous-projet (une fois la conception technique plus aboutie) pour assurer la gestion des risques E&S en fonction de leur catégorisation (les projets A et B+ doivent se conformer aux normes de la BM en plus de la législation nationale et des conventions de l'OIT ratifiées par la Côte d'Ivoire, les projets B et C doivent respecter le cadre juridique ivoirien et les conventions de l'OIT), ainsi que le processus d'approbation pour l'obtention des autorisations environnementales pour chaque sous-projet ;
- élaborer les Termes de Référence pour la réalisation de ces études complémentaires (ils pourront apparaître en annexe du CGES) ;
- préciser les responsabilités des parties prenantes dans l'élaboration et l'approbation des divers documents, ainsi que le montage institutionnel à prévoir pour la mise en œuvre des plans de gestion des risques E&S pendant l'exécution du projet ;
- définir la méthodologie et les indicateurs de suivi-évaluation du CGES à mettre en œuvre ;
- élaborer un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) que devra mettre en œuvre la MOA :
 - objectifs des consultations des parties prenantes ;
 - identification et analyse des types / des catégories des parties prenantes (et non la liste exhaustive des parties prenantes qui sera détaillée par études) ;
 - méthodologie des consultations et méthodes de communication adaptées au contexte et intégrant une analyse des contraintes limitant la participation des groupes vulnérables et des femmes ;
 - planning / étapes clés des consultations dans le cadre de la mise en œuvre des sous-projets ;
 - diffusion de l'information concernant le projet auprès des parties prenantes ;
 - élaboration d'un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) ou évaluation du MGP existant au sein de la MOA le cas échéant.
- évaluer les besoins de renforcement de capacités liés à la mise en œuvre et au suivi-évaluation du CGES et des plans de gestion déclinés de ce cadre (expertise additionnelle auprès de la MOA, de la MOE etc.) ;
- présenter un calendrier de mise en œuvre du CGES ainsi qu'une estimation budgétaire des coûts associés (études, validation des études, formation, diffusion des informations, etc.).

2.3. Objectifs généraux du projet CPR

Les travaux de voirie pourront nécessiter la libération temporaire ou définitive d'emprise foncière, de même que les projets de construction de dépôt et/ou gare centrale de la SOTRA. C'est notamment le cas pour le site dit de l'Harmattan, en plein centre de Bouaké et actuellement utilisé (de façon informelle) par des marchands, alors qu'une déclaration d'utilité publique au bénéfice de la SOTRA a été prise.

La plupart des emprises devront faire l'objet de Plans d'Action de Réinstallation (PAR). Pour autant, la localisation précise et l'étendue exacte, notamment pour la voirie, ne sont pas connues. Le CPR produit par le consultant fournira un guide cohérent pour l'élaboration des futurs PAR du Projet, selon les exigences et réglementations nationales en matière de durabilité environnementale et sociale ainsi qu'en conformité avec la NES 5 de la BM.

Ainsi, le CPR établit les principes généraux, politiques, procédures, droits, critères d'éligibilité et dispositions pour pouvoir gérer l'accès/l'acquisition de terres et la réinstallation en vue d'assurer un dédommagement équitable des personnes affectées par le projet (PAP). Il prévoit également les stratégies pour promouvoir l'équité en matière de genre et l'appui aux groupes vulnérables à travers le processus de réinstallation. Les PAR et autres prescriptions qui en découleront devront être préparés conformément aux dispositions de ce CPR.

Le Consultant devra s'assurer de discuter et valider l'ensemble des principes définis dans le CPR avec les partenaires concernés ainsi qu'avec l'AFD.

Le CPR servira également de guide aux entrepreneurs en cas d'imprévu – modifications du projet, dommages accidentels aux propriétés, etc. – afin que les dédommagements offerts soient conformes à ce CPR.

2.4. Objectifs spécifiques et contenu du CPR

Les objectifs spécifiques et le contenu du CPR sont les suivants :

- présenter une brève description du projet et des sous-projets avec des éléments impliquant une réinstallation involontaire ;
- justifier l'impossibilité de finaliser les PAR requis au stade de l'octroi du financement en expliquant l'utilisation du CPR ;
- détailler les principes et objectifs régissant la préparation et l'approbation du ou des PAR ;
- dans la mesure du possible, estimer le nombre de personnes affectées et de personnes déplacées ainsi que les biens pouvant être affectés.;
- déterminer les groupes de personnes éligibles et les critères de définition des catégories ;
- décrire le cadre juridique (i) expliquant le contenu des lois et réglementations nationales applicables et leurs implications pour le projet, (ii) évaluant les écarts entre les lois et réglementations nationales et les exigences de l'AFD, et (iii) formulant des recommandations pour traiter ou réduire ces écarts ;
- présenter le montage institutionnel pour la mise en œuvre des PAR ;
- élaborer une méthode d'évaluation des biens perdus et des pertes de personnes affectées ;
- décrire les procédures de détermination des compensations (matrice des droits), en prenant en compte les problématiques liées au genre et les personnes vulnérables ;
- décrire l'indemnisation envisagée pour aider les personnes affectées. Le CPR décrira les méthodes et procédures selon lesquelles les personnes affectées choisiront parmi les différentes options de compensation proposées ;
- détailler les procédures de déplacement pendant la mise en œuvre des PAR ainsi que la coordination avec l'avancement des travaux physiques dans le cadre du projet et / ou des sous-projets ;
- décrire le mécanisme de gestion des plaintes ou les mesures à mettre en place pour le mettre à niveau ;
- présenter le mécanisme de résolution des conflits qui pourraient survenir au sein des communautés affectées ou entre les communautés affectées (entre les personnes déplacées et les communautés d'accueil par exemple), y compris éventuellement les conflits liés aux restrictions imposées à l'utilisation des ressources ou aux griefs des personnes affectées remettant en question les conditions d'éligibilité, les mesures de planification collective et / ou la mise en œuvre des PAR ;
- fournir des estimations préliminaires du budget total de la mise en œuvre des PAR (sur la base du nombre estimé de PAP, de catégories et de matrice de droits) ;
- indiquer la source de financement des PAR, y compris les flux de trésorerie et les provisions pour imprévus.
- présenter le processus de consultation et d'engagement avec les personnes affectées (y compris les femmes, les personnes vulnérables et les minorités) pendant la planification, la préparation, la mise en œuvre et l'examen de conformité des PAR ;
- expliciter les procédures de suivi et d'évaluation par l'agence d'exécution (chargée de la mise en œuvre du ou des PAR) et audit indépendant.
- élaborer les TDR pour la préparation des PAR pour le projet et / ou les sous-projets (ils seront annexés au rapport du CPR).

V. TACHES DU CONSULTANT ET ORGANISATION DE L'ETUDE

3.1. Réalisation du CGES et du CPR

Sur la base de la documentation existante, des visites de terrain et des rencontres avec les principaux acteurs concernés, le Consultant élaborera le CGES et le CPR conformément aux exigences listées plus haut, et en intégrant les points additionnels qu'il jugerait pertinent.

3.2. Approche méthodologique pour la réalisation du CGES

La réalisation de la mission sera confiée à un bureau d'études sur la base d'une proposition technique et financière. La méthodologie proposée par le consultant inclura entre autres et sans s'y limiter :

- une revue documentaire ;
- une ou plusieurs missions de terrain incluant la visite de l'ensemble des sites envisagés dans le cadre du projet ;
- des rencontres institutionnelles avec les parties prenantes concernées;
- la rédaction d'un rapport provisoire qui, après validation par l'AFD et du GTMU, sera restitué lors d'un atelier à la charge du Consultant, en présence des services techniques compétents et des représentants de l'ensemble des parties prenantes du projet (ONG de défense de l'environnement, ONG de défense des Violences Basées sur le Genre (VBG), autorités administratives et locales, représentants des populations de la zone d'intervention du projet, etc.).

Outre les méthodologies éprouvées pour un tel exercice, le Consultant intégrera, autant que cela s'avère nécessaire, des réunions avec les acteurs clés et bénéficiaires potentiels du projet en vue de la prise en compte de leurs points de vue.

3.3. Approche méthodologique pour la réalisation du CPR

Le Consultant devra présenter une démarche méthodologique claire notamment la recherche documentaire, effectuer des visites de terrain et organiser des rencontres avec les principaux acteurs concernés. Pendant l'exécution de la mission, le Consultant adoptera également une démarche participative. Cela consistera en l'organisation de consultations et d'entretien qui garantiront le dialogue et la participation de toutes les populations concernées. Pour ce faire, des consultations publiques avec les parties prenantes et les populations susceptibles d'être affectées, ainsi que l'information fournie à ces populations et autres devront être organisées par le consultant et être retranscrites en annexe du CPR.

VI. PROFIL DU CONSULTANT

Le Consultant requis pour cette étude sera un bureau d'études qui devra avoir au moins cinq (5) années d'expérience dans la réalisation d'études similaires (CGES, CPR, EIES, PAR, etc. conformes aux standards de la BM, et de préférence pour des projets le secteur du transport urbain ou du développement urbain. Il est attendu du Consultant qu'il dispose d'un partenaire (bureau d'études) enregistré en Côte d'Ivoire et certifié par l'ANDE. Ce partenaire sera a minima présent à Abidjan, et en capacité de réaliser des missions régulières à Bouaké. Il sera en capacité de mobiliser une expertise pertinente afin d'être un interlocuteur technique pour les différentes parties prenantes ivoiriennes.

Le Consultant présentera une équipe qui devra réunir au moins les profils suivants :

- **un Chef de mission / Environnementaliste :**

- titulaire d'un diplôme BAC +5 en Sciences de l'Environnement, Ingénieur Environnementaliste, Sciences sociales ou équivalent, spécialiste de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux ;
- justifiant d'au moins dix (10) années d'expérience dans la réalisation et la coordination d'études similaires en conformité avec les normes internationales (Banque mondiale) dans différents pays ;
- expérience d'au moins 3 études similaires en tant que Chef de mission ;
- connaissance avérée des spécificités et du format des études d'impact environnemental et social pour des projets financés par des bailleurs internationaux en milieu urbain : au moins 5 expériences minimum sur les 10 dernières années ;
- une connaissance de la Côte d'Ivoire via une expérience professionnelle similaire sera un atout ;
- très bonnes aptitudes en pédagogie et communication ;
- excellentes capacités relationnelles ;
- parfaite maîtrise du français.

- **un Expert Socio-économiste :**

- titulaire d'un diplôme BAC + 5 en Sociologie, en Economie ou discipline équivalente ;
- justifiant d'au moins dix (10) années d'expérience dans l'élaboration de Plans d'Action de Réinstallation (PAR) et la conduite d'études socioéconomiques ou études d'impact social pour des projets dans un contexte similaire (milieu urbain, secteur des transports, financement de bailleurs internationaux) ;
- très bonnes aptitudes en pédagogie et communication, et bonne capacités relationnelles ;
- si l'expert dispose de compétences et d'expériences spécifiques sur la thématique du genre, il pourra également jouer le rôle d'expert en genre (cf. profil ci-dessous) ;
- une expérience de travail avec des transporteurs artisanaux sera valorisée ;
- des compétences et une expérience spécifique sur le genre sont requises ;
- une connaissance de la Côte d'Ivoire via une expérience professionnelle similaire sera un atout ;
- très bonnes aptitudes en pédagogie et communication ;
- excellentes capacités relationnelles ;
- parfaite maîtrise du français ;

- **un Expert en Hygiène – Sécurité – Environnement**, titulaire d'un diplôme BAC +5 et justifiant d'au moins cinq (5) années d'expérience sur les thématiques d'hygiène, santé et sécurité, qui sera chargé de traiter toutes les questions relatives à la sécurité des équipements et des installations, à l'hygiène, à la sécurité et à la santé des travailleurs et des communautés et à l'assainissement et la gestion des déchets de chantier.

Le Consultant présentera l'organisation interne de l'équipe et la répartition des tâches par expert ainsi que les temps de présence sur le terrain. Il pourra proposer des experts additionnels à la liste ci-dessus en justifiant les raisons de leur mobilisation. Il pourra mobiliser des enquêteurs et animateurs.

Autres intervenants :

Le Consultant devra démontrer qu'il possède ou fera intervenir diverses autres expertises, notamment (liste non exhaustive) :

- égalité femmes-hommes : « genre » ;
- contexte complexe (« ne pas nuire ») ;
- acoustique ;
- biodiversité ;
- qualité des eaux.

NB. : Le Consultant devra joindre une copie certifiée du diplôme requis de chaque Expert ; les CV des consultants devront en outre être signés par les experts et le responsable du bureau d'étude.

VII. ORGANISATION DE LA PRESTATION

Le suivi et la supervision des prestations du Consultant seront assurés par l'AFD (division Mobilité entité contractante), au bénéfice du GTMU qui co-pilotera la prestation sur le plan technique.

Le Consultant adoptera, pour son étude, une démarche partenariale, visant à se rapprocher de l'ensemble des parties prenantes de façon à favoriser leur participation. Cette démarche sera initiée dès le démarrage de l'étude, et consistera à identifier les parties prenantes, les modalités de leur consultation et de prise en compte de leurs observations et demandes, et les modalités de reporting sur cette prise en compte.

Concernant plus spécifiquement la consultation des institutions et autorités intéressées par le projet, le Consultant rencontrera des personnes ressources et des entretiens seront également organisés par le Consultant avec les responsables techniques et administratifs des structures et parties concernés, en l'occurrence :

- La Mairie de Bouaké, assurant le secrétariat du GTMU ;
- La SOTRA ;
- L'Ageroute, potentielle maîtrise d'ouvrage déléguée de la composante voirie ;
- Les Ministères concernés : Ministère des Finances et du Budget, Ministère du Transport, Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, Ministère de l'Environnement, Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, et les référents genre de ces Ministères lorsqu'ils existent ;
- Les syndicats représentatifs des transporteurs ;
- L'ONG Amend en tant que bénéficiaire de subvention, chargée de la réalisation des aménagements de sécurité routière autour des écoles ;
- L'ANDE ;
- les structures de la société civile (associations locales, ONG, organisations professionnelles...) et plus spécifiquement celles représentatives des intérêts des femmes ;
- les leaderships locaux traditionnels ou récents si cela est pertinent.

Le Consultant devra prévoir toutes réunions lui paraissant nécessaires au bon déroulement de sa mission, notamment les réunions qui s'avèreraient exigées au titre de la réglementation locale.

Il devra à minima prévoir les réunions spécifiques suivantes à Bouaké :

- réunion de démarrage ;
- réunions de coordination entre l'équipe E&S et le consultant chargé de l'étude de faisabilité ;
- réunion de présentation du livrable 1 – CGES ;
- réunion de présentation du livrable 2 – CPR.

Il reviendra au Consultant de proposer les temps de concertation et / ou présentation de livrables additionnels lui semblant nécessaires.

NB : il est demandé au Consultant de prévoir un budget de 15.000€ pour l'organisation des ateliers, réunions et prises en charge d'éventuels frais de participation aux ateliers et réunions. Cette ligne budgétaire sera considérée comme une provision et sa mobilisation sera validée ex-ante par l'AFD.

VIII. LIVRABLES ET ETAPES DE LA MISSION

En considérant S0 comme la date de notification de l'ordre de service de démarrage de l'élaboration du CGES et du CPR, le délai retenu pour la finalisation complète des études est de 3.5 mois. Le calendrier retenu est le suivant :

- S+0 : rencontre de cadrage ;
- S+2 : un rapport de démarrage incluant le programme de travail et présentant les éventuels ajustements à la méthodologie (pdf et word) ;
- S+6 : un rapport provisoire v1 du CGES en version électronique (pdf et word) pour partage avec l'AFD et le GTMU ;
- S+8 : un rapport provisoire v1 du CPR en version électronique pour partage avec l'AFD et le GTMU ;
- délai de 2 semaines pour transmission des commentaires par l'AFD et le GTMU.
- prise en compte des commentaires dans un délai d'une semaine.
- S+12 : atelier de restitution à la charge Consultant, avec les différentes parties prenantes (notamment municipalités et transporteurs) ;
- S+14 : prise en compte des commentaires du GTMU et de l'AFD ainsi que des recommandations et conclusions pertinentes de l'atelier de restitution. Les rapports finaux du CGES et du CPR seront à fournir en version électronique et éventuellement papiers pour le GTMU ;
- la langue utilisée pour le rapport sera le français.

A noter que le CGES et le CPR ne relevant pas des études obligatoires dans la législation ivoirienne, ils ne devront pas être validés officiellement par un comité réuni dans ce but par les autorités environnementales. Toutefois, les études complémentaires pour chaque sous-projet devant être validées par ce comité devront être distribuées en quantité suffisante pour relecture par les membres du comité. Le nombre de rapports à produire pour chaque type d'étude devra être indiqué dans le CGES et le CPR et conforme à la réglementation.

NB : Le nombre de versions des livrables n'est pas limité, le Consultant devant prendre en compte les éventuels commentaires des Commanditaires jusqu'à validation des livrables.

Format : Après validation par les Commanditaires, le Consultant leur remettra la version finale au format informatique natif (texte et cartographie), aux formats PDF, Word, format cartographique natif SIG (shapefiles, tables attributaires y compris métadonnées, fichiers de mise en forme).

NB : Ni le Consultant ni l'AFD ne diffuseront de données personnelles qui pourraient apparaître dans les études.

NB : Le budget estimatif est de 100 000€ HT