

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline – Travail



MINISTERE DES TRANSPORTS

PROJET DE MOBILITE URBAINE D'ABIDJAN
(PMUA)

**RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT POUR L'EVALUATION DES PROFILS ET DES BESOINS EN
RENFORCEMENT DES CAPACITES DES TRAVAILLEURS DU SECTEUR FORMEL DU TRANSPORT
URBAIN EN CÔTE D'IVOIRE ET DEVELOPEMENT D'UNE STRATEGIE ET DU PROGRAMME DE
FORMATION DU SECTEUR**

TERMES DE REFERENCE

1er mars 2021

1. Contexte et justification

Malgré d'importants investissements publics dans les infrastructures routières ces dernières années, l'agglomération d'Abidjan souffre de transports urbains peu fiables, de coûts de transport élevés et de congestion croissante, ce qui entrave sa compétitivité. La mobilité urbaine y est un enjeu majeur : la croissance démographique et le développement économique d'Abidjan ont une influence significative sur la demande de transport, alors que cet impact est renforcé par les faiblesses de l'offre actuelle de transport public qui est dominée par l'informel, le manque de coordination, l'obsolescence, l'inadéquation et le manque de personnel de gestion du système.

Les transports publics¹ représentent environ 80 pour cent de tous les déplacements motorisés dans la ville. Il est fourni par deux types d'opérateurs différents : (i) les prestataires de services formels opérant et organisés dans un cadre formel d'accords contractuels, et (ii) les prestataires informels qui exploitent des lignes plus flexibles, sous réserve du respect de certaines conditions (telles que l'enregistrement et le paiement d'un droit). Le premier type de service est assuré principalement par la SOTRA (*Société des Transports Abidjanais*), avec environ 1300 bus fonctionnant sur environ 112 lignes. Il existe par ailleurs des ferries lagunaires exploités par des services formels fournis par la SOTRA et deux opérateurs privés (STL et Citrans), pour un total de 30 à 40 bateaux. Le reste des services de transport à Abidjan est assuré par le secteur informel qui comprend des minibus (Gbaka) - environ 5 500 véhicules ; des taxis municipaux (Woro-woro) - environ 12 000 véhicules ; et d'autres taxis - environ 11 300 véhicules. Les véhicules privés ne représentent que 11 %² des déplacements quotidiens. Selon la dernière enquête -ménages (2013), le pourcentage de ménages possédant une voiture n'est que de 8,9% à Abidjan.

Entre 1998 et 2013, la part des transports publics formels a diminué de plus de 50 % et représentait moins de 12 % de l'ensemble des déplacements en transports publics en 2013, principalement en raison des mauvaises performances de la SOTRA qui se sont traduites par une faible vitesse commerciale (inférieure à 15 km/h), une couverture insuffisante et des équipements obsolètes. Le temps d'attente moyen d'un bus SOTRA en 2013 était d'environ 30 minutes, soit beaucoup plus que le temps moyen pour les Woro-woro et les Gbaka. Cette situation s'explique principalement par le fait que la taille du parc d'autobus de la SOTRA qui avait considérablement diminué, avec un maximum de 1 200 autobus atteint en 1987 et moins de la moitié (600) actuellement disponibles en 2013. De plus, les compensations gouvernementales pour la subvention des laissez-passer mensuels pour les étudiants et les fonctionnaires sont souvent payées en retard, ce qui entraîne des problèmes financiers pour la SOTRA. L'ensemble de ces éléments n'a pas permis à la SOTRA d'améliorer sa performance opérationnelle et d'accroître sa part de marché.

Dans le cadre de la recherche de solutions efficaces et durables pour résoudre les problèmes de mobilité d'Abidjan, le Gouvernement, à travers le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), a choisi de promouvoir les systèmes de transport collectif pour relier les zones les plus peuplées aux zones d'emplois. Deux grands corridors structurants ont été identifiés dans le SDUGA pour la construction de transport collectif de masse disposant de voies prioritaires et réservées d'ici 2025. Il s'agit des axes Nord-Sud et Est-Ouest de l'agglomération d'Abidjan, desservant de grands bassins de population dans les zones denses d'Abobo et de Yopougon (Nord et Ouest) et les reliant aux principaux pôles d'emploi du Plateau, Adjamé (Centre) et de la zone portuaire et industrielle (Sud).

¹ Le transport en commun comprend les services réguliers et continus de transport de surface partagé qui sont ouverts au grand public.

² Cela représente 1,5 million de voyages

Au niveau de l'axe Nord Sud, le projet de la ligne 1 du métro d'Abidjan es ten cours.

Le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA), financé par la Banque Mondiale et l'Agence Française de Développement (AFD) respectivement à hauteur de 267 600 000 Euros et de 90 000 000 Euros, s'inscrit dans le cadre d'une initiative globale visant à améliorer les conditions de mobilité urbaine sur le corridor Est-Ouest d'Abidjan. La première composante du projet appuie la mise en place de la ligne de BRT Est-Ouest entre Yopougon et Bingerville par le biais d'un PPP, et les trois autres composantes adressent les inefficacités et les faiblesses actuelles du secteur de la mobilité urbaine du Grand Abidjan en : (i) soutenant le renforcement de la SOTRA et la restructuration du réseau formel d'autobus autour des deux corridors de transport de masse (ligne de métro Nord-Sud et corridor est-ouest de BRT) ; (ii) soutenant la professionnalisation du secteur du transport artisanal et améliorant l'accessibilité au dernier kilomètre dans les zones d'achalandage du corridor du BRT ; et en (iii) soutenant le développement du capital humain dans le secteur du transport urbain en améliorant les compétences et le système de protection sociale.

Ces différents programmes initiés par le gouvernement pour transformer les transports urbains changeront la nature du travail dans le secteur des transports urbains et exigeront davantage de travailleurs qualifiés et professionnels dans les secteurs formel et informel. Dans le secteur formel, les nouveaux systèmes de bus, de BRT et de métro introduiront de nouvelles technologies (par exemple, la collecte automatisée des tarifs et la gestion de la flotte).

Le PMUA pourrait donc être l'occasion de créer de nombreux emplois qualifiés. Dans le secteur informel, la professionnalisation des Gbaka et des Woro-woro imposée par ce système de transport urbain transformé nécessitera une main-d'œuvre plus qualifiée, compétente et certifiée, et bénéficierait de services de protection sociale et de compétences entrepreneuriales améliorées.

Cependant, les systèmes actuels de formation et de soutien pour le secteur formel ne répondent pas aux nouvelles demandes et sont inexistantes pour le secteur informel. Les compétences et les cadres de qualifications ainsi que les programmes de formation existants pour les employés du secteur formel ne tiennent pas compte des nouvelles professions et des nouvelles compétences.

C'est dans ce contexte que le PMUA envisage appuyer le développement des compétences requises pour répondre aux besoins actuels et futurs du secteur des transports urbains formels et informels à travers le financement des assistances techniques et des formations pour les acteurs du transport formel et informel. Ainsi, les actions ci-après seront financées dans le cadre du PMUA.

- Le paiement de bourses pour permettre aux cadres des administrations publiques - y compris le personnel de la future autorité organisatrice des transports d'Abidjan – pour obtenir le Master Professionnel en Transport de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) - INP-HB;
- L'assistance technique pour le développement de la stratégie et du cadre de formation du secteur ;
- La rénovation de l'Institut SOTRA et la formation de ses formateurs ;
- L'appui à la formation des techniciens des transports publics (SOTRA, BRT et Metro) ;
- Le développement de centres d'alphabétisation, de réhabilitation et d'autres types de formation dans les gares réaménagées par le projet ;
- Appui à la professionnalisation des chauffeurs et des entrepreneurs du secteur informel des transports, par la formation de 5 000 chauffeurs et 1 000 entreprises de transport, sur la base de

programmes élaborés avec le soutien de l'Union européenne.

D'autres interventions sont également en cours notamment la formation de 5 000 acteurs (propriétaires et conducteurs) de véhicules poids lourds dans le cadre du Projet de Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) financé par la Banque mondiale

Les présents termes de référence sont relatifs au recrutement d'un consultant pour évaluer les profils et les en renforcement des capacités des employés du secteur formel de transport urbain (machinistes, techniciens et autres travailleurs sur les réseaux d'autobus de la SOTRA, du BRT, du transport lagunaire et du métro) ainsi que l'élaboration de la stratégie pour le développement de la stratégie et du programme de formation du secteur.

2. Objectifs de la mission

L'objectif de la présente mission est de disposer d'un programme détaillé et d'un plan d'action de renforcement des capacités des acteurs du secteur des transports travaillant sur les réseaux d'autobus de la SOTRA, du transport lagunaire et des futurs BRT et métro.

3. Missions du Consultant

Les missions du Consultant sont définies ci-après.

Etape 1- Recensement, analyse et classification des acteurs du secteur des transports urbains et élaboration d'une base de données exploitable des acteurs et des compétences.

Les tâches suivantes seront réalisées dans le cadre de la mise en place d'une base de données exploitable :

- Réaliser des enquêtes et entretiens auprès des acteurs du secteur des transports urbains pour identifier la nature des emplois.
- Catégoriser les emplois/acteurs recensés par type d'activité, principales caractéristiques économiques, opérationnelles, technologiques et organisationnelles à partir de la banque de données.
- Recenser et évaluer les principaux prestataires de services, et cabinets spécialisés et ayant l'expérience du développement de tels programme de formation et de renforcement de capacités dans le secteur des transports urbains.

La collecte des données se fera auprès des parties prenantes suivantes : (i) le gouvernement afin de mieux intégrer les politiques sectorielles et en proposer pour favoriser la croissance du secteur ; (ii) Les entreprises pour comprendre les contraintes aux opérations (iii) les investisseurs potentiels ou ceux déjà opérant dans les secteurs ; (iii) les centres et instituts de formation dans le secteur des transports urbains.

Etape 2- Evaluation des gaps de compétitivité et des besoins en renforcement de capacités pour catégorie d'emplois.

Le Consultant procédera à l'analyse du secteur qui doit permettre de faire ressortir les besoins en renforcement de capacités.

Il fera également une revue des programmes de renforcement de capacités et/ou de formation en cours ou prévus dans le secteur afin de placer le programme proposé dans une logique de complémentarité et de synergie avec l'existant.

Ainsi sur cette base, les gaps en besoins de renforcement de capacités seront déterminés.

Le consultant évaluera également le dispositif national (cadre réglementaire et institutionnel, établissements ou centres de formation...) de formation et fera des propositions d'amélioration.

Etape 3- Elaboration de la stratégie et du programme de renforcement de capacités pour chaque catégorie d'emplois des travailleurs du secteur formel des transports urbains

Le consultant réalisera les tâches ci-après.

- Proposer les objectifs spécifiques, assortis de résultats à atteindre à différentes échéances ;
- Elaborer et développer un programme de renforcement de capacités ;
- Identifier le dispositif institutionnel, réglementaire et infrastructurel à mettre en place pour ces formations ;
- Estimer les coûts du programme de renforcement proposé avec à la clé un plan d'action chiffré.
- Identifier des potentielles sources de financement de ces formations ; en plus des financements disponibles ;
- Elaborer un plan d'actions pour le lancement, la gestion et la mise en œuvre du programme de renforcement de capacités.

4. Qualification du cabinet et de son personnel clé

a) Qualifications du Consultant

- Avoir réalisé des diagnostics et plans de renforcement des capacités des entreprises ou de secteurs d'activités. Une expérience en transports urbains étant un atout.

b) Qualification du personnel clé

■ Un Expert en transport urbain, Chef de mission ayant :

- Au minimum un BAC+ 5 en transport, Sciences économiques ou en gestion des organisations (entreprises ou administrations) ou d'un diplôme équivalent ;
- Une expérience professionnelle d'au moins dix (10) ans, de préférence dans le secteur des transports urbains ;
- Avoir au moins réalisé, en tant que Chef de mission, 03 missions de diagnostic avec plans de renforcement de capacités des entreprises ou secteurs d'activités **durant les 10 dernières années** ;
- Avoir au moins réalisé, en tant que Chef de mission, 01 mission de diagnostic avec plans de renforcement de capacités des entreprises ou secteurs d'activités dans des pays africains comparables à la Côte d'Ivoire, **durant les 10 dernières années**.

■ Un Expert en renforcement de capacités ayant :

- Au minimum un BAC+ 5 en ressources humaines, management, statistique, économie, gestion ou d'un diplôme équivalent ;
- Au moins 10 ans d'expérience professionnelle ;

- Avoir au moins réalisé, en tant qu'expert clé, 03 missions de diagnostic avec plans de renforcement de capacités des entreprises ou secteurs d'activités, **durant les 10 dernières années** ;
- Avoir au moins réalisé, en tant qu'expert clé, 01 mission de diagnostic avec plans de renforcement de capacités des entreprises ou secteurs d'activités dans des pays africains comparables à la Côte d'Ivoire, **durant les 10 dernières années**.

5. Durée de la mission

La durée de l'étude est de **03 mois** non compris les délais d'approbation des rapports. Le crédit temps nécessaire à la réalisation de la mission est estimé à **6 homme-mois**.

6. Livrables attendus et chronogramme de la mission

1. Livrable issu de l'étape 1 : Base de données exploitable issue du recensement, de l'analyse et classification des acteurs du secteur des transports urbains avec des fiches individuelles stratégiques et tactiques des acteurs et des compétences.
2. Livrable issu de l'étape 2 : Rapport d'évaluation des besoins en formation et renforcement de capacités des acteurs identifiés pour une amélioration de leur compétitivité et identification des principaux prestataires (nationaux et internationaux) en mesure de concevoir et administrer les différents modules du programme.
3. Livrable issu de l'étape 3 : Elaboration d'un plan d'actions pour l'opérationnalisation d'un programme de renforcement de capacités pour les des acteurs du secteur des transports urbains.

Le calendrier de transmission des livrables attendus est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Calendrier des livrables attendus

Livrables	Soumission Version provisoire	Nombre d'exemplaires
Rapports d'étape		
Base de données exploitable issue du recensement et classification des acteurs et des compétences du secteur	Semaine 4	1 (version papier et électronique)
Rapport d'évaluation des besoins en formation et renforcement de capacités	Semaine 6	1 (version papier et électronique)
Elaboration d'un plan d'actions pour l'opérationnalisation d'un programme de renforcement de capacités	Semaine 10	1 (version papier et électronique)
Rapport final		
Rapport final (stratégie et cadre de formation)	Semaine 12	1 (version papier et électronique)

Les rapports seront produits en version provisoire. Les versions définitives des documents seront remises dans les 15 jours suivant la réception des commentaires de l'Administration sur la version provisoire.

7. Modalités de déroulement de la mission

Le processus d'élaboration de la stratégie se doit d'être inclusif. A ce titre, il est nécessaire d'organiser des rencontres et ateliers en vue d'impliquer les principaux acteurs du secteur des transports urbains à Abidjan.

7.1 Réunion de cadrage

Au démarrage de l'étude, une réunion de cadrage se tiendra entre le Consultant et l'UC-PMUA. Cette rencontre permettra de :

- Repréciser les attentes de l'Etat et de se rassurer de leurs bonnes compréhensions par le Consultant ;
- Présenter toutes les parties prenantes de l'étude ;
- Lever toutes zones d'ombre qui pourraient exister dans les présents termes de référence et la méthodologie du Consultant ;
- Confirmer les sources de données existantes qui seront partagées avec le consultant par les différentes parties prenantes.

7.2 Ateliers d'orientation et de validation

Au minimum deux ateliers devront être organisés et financés par le Maître d'ouvrage (UC-PMUA). Le consultant aura la charge de rédiger les termes de référence et d'animer les ateliers.

Atelier 1 : Le premier atelier interviendra après l'évaluation des besoins en renforcement de capacités pour chaque acteur ou emploi. Cet atelier aura pour objectif de recueillir auprès des participants leurs propositions, sous la conduite du Consultant.

Atelier 2 – validation de la stratégie et du cadre de formation des acteurs du secteur formel des transports urbains : Le deuxième atelier se tiendra après l'élaboration par le Consultant de la stratégie et du plan de formation. Cet atelier sera l'occasion pour les participants d'examiner et approfondir les propositions qui seront faites et présentées par le Consultant. A la fin de cet atelier, la stratégie et le cadre de formation du secteur formel du transport urbain en Côte d'Ivoire devra être validée.

7.3 Séances de validation des résultats intermédiaires

En plus des ateliers, des séances de validations intermédiaires des résultats seront organisées entre le Consultant et le Maître d'Ouvrage (UC-PMUA).

Ces séances devront intervenir chaque fois que nécessaire (sur demande soit du Consultant ou soit de l'UC-PMUA) et surtout après transmission de chacun des livrables de l'étude.