



PROJET D'INTEGRATION PORT-VILLE DU GRAND ABIDJAN (PACOGA)

Séminaire International sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne - SITRASS 10
Lomé (Togo) les 10, 11 et 12 septembre 2025

Thème : Bilan et perspectives après 40 ans de programmes et de politiques de transport en Afrique

Coordonnateur-Adjoint PACOGA
M. Paul KANGAH

Directeurs académiques MS-TAU
Dr Bi Tozan Michel N'GUESSAN – INP-HB
Dr Jean-François SEMPÈRE - ENPC

SOMMAIRE

INTRODUCTION

I- COMPOSANTES DU PACOGA

II – DEVELOPPEMENT DU CAPITAL HUMAIN

III – PERENNISATION DU MS-TAU

CONCLUSION

INTRODUCTION

Le Projet d'Intégration Port-Ville du Grand Abidjan (PACOGA) a été initié, par le Gouvernement Ivoirien et la Banque Mondiale en vue d'appuyer le développement urbain durable de l'agglomération du Grand Abidjan à travers une meilleure intégration du Port dans la ville, permettant d'adresser les inefficacités des opérations portuaires et des chaînes logistiques, une meilleure planification et gestion de l'espace urbain et une mobilité urbaine durable, l'amélioration de l'infrastructure des transports urbains, des Services logistiques et l'appui à la compétitivité.

Objectif de développement

L'objectif de développement du projet est ***d'appuyer l'amélioration de la gestion urbaine, l'efficacité logistique, l'accessibilité au port, la mobilité urbaine dans l'Agglomération du Grand Abidjan, et apporter une réponse immédiate à une crise ou urgence éligible.***

De façon spécifique le projet vise à

- (i) renforcer la planification, la gouvernance et les services urbains,
- (ii) renforcer les infrastructures de transport urbain pour contribuer à l'amélioration de la mobilité urbaine et
- (iii) développer les services logistiques pour renforcer la compétitivité du Port d'Abidjan.

I - COMPOSANTES

- **Composante 1 – Gouvernance, planification et services urbains :**
- ***Renforcement de la planification urbaine, à travers l'élaboration et la mise en œuvre de Plan d'Urbanisme de Détail (PUD)***
- En complément des activités similaires en cours sur d'autres financements, notamment le PTUA avec la Banque Africaine de Développement (BAD), le projet traitera de quatre (04) unités urbaines du Grand Abidjan telles que définies par le Schéma Directeur du Grand Abidjan (SDUGA). Il s'agit des unités urbaines
- (i) N°3 : Abobo - Anyama,
- (ii) N°4 : Cocody - Bingerville,
- (iii) N°5 : Yopougon - Songon et
- (iv) N°7 : Port d'Abidjan

- ***Amélioration de la gouvernance et renforcement des capacités institutionnelles***
- Cette sous-composante financera (i) la mise place d'une structure métropolitaine de gouvernance de l'Agglomération du Grand Abidjan, (ii) le renforcement des capacités des structures en charge de la mise en œuvre du SDUGA et (iii) l'élaboration d'un plan de transport multimodal du Grand Abidjan.
- ***Renforcement des services urbains ;***
- Il s'agira ici, de financer (i) les études détaillées pour le développement d'un projet pilote de transport en commun sur site propre (TCSP) ou BRT reliant l'Est et l'Ouest de la ville d'Abidjan, (ii) les activités prioritaires pour l'optimisation du transport lagunaire, (iii) le projet d'adressage des rues et des lieux dans le District d'Abidjan, (iv) l'aménagement d'environ 25 km de passages piétons et pistes cyclables, ainsi que 6 passerelles (pont) piétonnes à Abidjan et (iv) la préservation et la valorisation de la zone de verdure, y compris la zone d'aménage différées (ZAD) du Grand Abidjan pour limiter l'étalement urbain et les aménagements incontrôlés;

Composante 2 – Infrastructures de transport urbain :

Construction des Sections 2 et 3 de l'autoroute de contournement d'Abidjan Y4

La première phase consiste à aménager la section allant de la route nationale A1 (route de l'Est) dans les environs du Stade Olympique d'Ebimpé (environ 1 km au sud du stade) pour se raccorder à l'autoroute du nord (A3) au niveau de la zone industrielle d'Akoupé Zeudji (au pk 26), sur un linéaire d'environ 13 kilomètres.

- La seconde phase concerne l'aménager la section allant de l'autoroute du nord (A3) au niveau de la zone industrielle d'Akoupé Zeudji (au PK26) pour se raccorder à la route de Dabou, au niveau du carrefour de Jacquville, sur un linéaire d'environ 15 kilomètres.

L'aménagement se fera selon le profil en travers suivant :

- Deux chaussées de largeur 7,00 m chacune (2 x 2 voies) ;
- Un TPC de largeur 12,00 m, y compris les bandes dérasées de gauche de largeur 1,00 m chacune ; le TPC de 12 m comporte une réserve pour permettre un élargissement futur de la route en 2 x 3
- Deux bandes d'arrêt d'urgence de largeur 2,50 m ;

Composant 3 – Services logistiques et compétitivité :

- ***Construction d'une plateforme logistique métropolitaine, y compris un parking de camions poids lourds à Abidjan***
- Il s'agira d'appuyer le développement d'une plateforme logistique incluant (i) un port sec, (ii) une aire de stationnement de poids lourds et (iii) une zone logistique au nord d'Abidjan pour contribuer à la décongestion du port d'Abidjan (PK26 autoroute du nord).
- ***Mise en place d'une plateforme informatique pour la gestion du flux de camions vers le port d'Abidjan ;***
- Le projet financera le développement d'un système informatique pour gestion des flux des camions poids lourds la zone portuaire.
- Cela permettra de réguler le temps d'accès des camions dans la zone portuaire afin de réduire les temps d'arrêt et le stationnement à l'intérieur et autour du Port. Ce système assurera une coordination étroite avec les activités du Guichet unique portuaire afin de permettre des synergies entre les deux systèmes, notamment dans le domaine du traitement des documents et du suivi des mouvements de marchandises.
- ***Renforcement des capacités dans le secteur de la logistique ;***
- ***Développer un programme de formations professionnelles dans le secteur de la logistique et renforcer les capacités des opérateurs du secteur.***

1.3



Ligne
métro

Gare
multimodale

Vers
plateau

Vers Aéroport FHB

Vers Grand-Bassam

Vers Yriadi



II - DEVELOPPEMENT DU CAPITAL HUMAIN

- **Composante 1: « Planification urbaine, service et gouvernance », il est prévu le développement du capital humain Dans la mise en œuvre de la composante ;**
- La mise en œuvre du développement du capital humain supporte la mise en place d'un projet de Mastère Professionnel en Transport et Aménagement Urbain au sein de l'INP-HB, en partenariat avec l'ENPC ;
- **Composante 3: Services logistiques et compétitivité, il prévu à définir un parcours de formations à destination des acteurs intervenant dans le domaine de la logistique en Côte d'Ivoire issus des secteurs publics et privés.**
- Le parcours de formations est composé de thèmes définis de commun accord avec l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët Boigny (INP-HB) et l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM).

II-1 Mastère Spécialisé en Transport et Aménagement Urbain (MS-TAU)

OBJECTIF

- Le MS-TAU a pour objectif académique de permettre aux apprenants, d'adresser et de résoudre l'ensemble des problèmes liés à la planification urbaine et au transport dans l'Agglomération du Grand Abidjan tout en prenant en compte des aspects liés à l'aménagement urbain, à l'ingénierie de trafic, au transport urbain et aux enjeux de la mobilité dans les villes ivoiriennes.
- Le Mastère Spécialisé en Transport et Aménagement Urbain (MS-TAU) est le résultat de l'évolution du Mastère Professionnel en Transport Urbain (MP-TAU) qui a su créer un « cursus de référence » permettant de valoriser les métiers de la mobilité et de l'aménagement.
- Ce faisant, le MS-TAU se veut une formation technique et managériale de haut niveau qui aborde les concepts et préceptes contemporains de la mobilité ainsi que l'usage d'outils au service de la planification, de la pratique des projets et de leur opérationnalisation.
- Il forme aux métiers de la maîtrise d'ouvrage urbaine et du pilotage de projets de mobilité et de leurs partenaires publics et privés.

Le MS-TAU a pour objectif académique de permettre aux apprenants, d'adresser et de résoudre l'ensemble des problèmes liés à la planification urbaine et au transport dans l'Agglomération du Grand Abidjan tout en prenant en compte des aspects liés à l'aménagement urbain, à l'ingénierie de trafic, au transport urbain et aux enjeux de la mobilité dans les villes ivoiriennes.

De manière spécifique, il s'agit de :

- valoriser les métiers de la mobilité urbaine et actualiser les connaissances sur les nouveaux cadres de la mobilité ;
- de consolider les compétences techniques et méthodologiques en aménagement urbain et transport (projet, diagnostic et analyse, systèmes d'information, plateformes services, etc.) ;
- d'accompagner le niveau de responsabilité des directeurs/chefs de projets et leur montée en compétence en matière de « pilotage de projets urbains complexes » ;
- d'accompagner la Maîtrise d'Ouvrage dans la conduite de grands projets d'infrastructures.

DUREE – VOLUME PREVISIONNEL DE FORMATION

La durée de la mission est de sept (7) ans et le volume prévisionnel de formation est de 135 participants répartis comme suit :

- 15 participants pour la 1^{ère} promotion,
- 20 participants pour la 2^{ème} promotion
- 25 participants pour la 3^{ème} promotion
- 25 participants pour la 4^{ème} promotion
- 25 participants pour la 5^{ème} promotion
- 25 participants pour la 6^{ème} promotion

PHASES, LIVRABLES ET DUREE DE LA FORMATION

PHASES	LIVRABLES	DUREE (MOIS)
Phase 1	Contractualisation et lancement du projet	4 mois (septembre-décembre 2018)
Phase 2	Audit et préparation	6 mois / 1 ^{er} semestre 2019
Phase 3	Maîtrise d'œuvre pédagogique	6 mois / 2 ^{ème} semestre 2019
Phase 4	Lancement commercial et recrutement	6 mois / 2 ^{ème} semestre 2019
Phase 5	Déploiement des deux premières promotions	30 mois / du 1 ^{er} semestre 2020 au 1 ^{er} semestre 2022
Phase 6	Ancrage du programme dans l'offre INP-HB	42 mois / du 2 ^{ème} semestre 2022 au 2 ^{ème} semestre 2025

ANCRAGE DU MS-TAU

SITES	ECOLES
INP-SUD	- Ecole Préparatoire aux Grandes Ecoles (EPGE) - Ecole Supérieure des Travaux Publics (ESTP) - Ecole Supérieure des Mines et Géologie (ESMG) - Ecole Supérieure de Chimie, du Pétrole et de l'Energie (ESCPE)
INP-CENTRE	- Ecole Supérieure d'Industrie (ESI) - Ecole Supérieure de l'Aéronautique et du Spatial (ESAS) - Ecole Supérieure de Commerce et d'Administration des Entreprises (ESCAE)
INP-NORD	- Ecole Supérieure d'Agronomie (ESA) - Ecole Doctorale Sciences et Techniques de l'Ingénieur (ED-STI) - Ecole Doctorale Sciences Agronomiques et Procédés de Transformation (ED-SAPT) - Ecole des Formations Spécialisées et du Perfectionnement des Cadres (EFSPC)

Les Ecoles Doctorales sont chargées de la formation doctorale dans les domaines de compétence des Unités Mixtes de Recherche et d'Innovation (UMRI) de l'INP-HB.

Les structures de recherche et d'innovation technologique de l'INP-HB sont composées :

- du Technopôle de l'INP-HB;
- de quatre Unités Mixtes de Recherche et d'Innovation (UMRI).

Le Technopôle de l'INP-HB comprend, entre autres, des incubateurs, des plateaux techniques et des services administratifs et techniques de sa gestion et de son développement.

Les UMRI sont :

- UMRI Sciences et Techniques de l'Ingénieur ;
- UMRI Sciences Agronomiques et Procédés de Transformation ;
- UMRI Sciences Economiques et de Gestion ;
- UMRI Mathématiques et Sciences du Numérique.

COMPOSANTES DU MS-TAU

Composante 1 : Formation théorique

- Déroulement des dix (10) modules ;
- Séminaire « Ville à construire »;

Composante 2 : Formation opérationnelle.

- Mission professionnelle;
- Thèse professionnelle.

INGENIERIE PEDAGOGIQUE

Pendant deux (2) années académiques, les modules 2, 4 et 7 ont été les trois (2) modules portés par l'INP-HB.

Pour les sept (7) modules portés par l'ENPC, des vis-à-vis de responsables de l'INP-HB ont été sélectionnées par l'équipe pédagogique du Mastère (INP-HB/ENPC) en parallèle de la sélection des responsables de modules tenus par l'INP-HB.

Cette architecture répondait à deux (2) objectifs :

- Objectif 1 : Démarrer la co-construction des modules dès la phase préparatoire de conception du syllabus du module ;
- Objectif 2 : Intégrer la spécificité du Grand Abidjan et les problématiques ivoiriennes dans la définition des compétences visées et les connaissances qui seront développées dans la formation.

STRUCTURATION DES AXES DES MODULES

N°	Modules	CECT	Heures
AXE 1 : Conduite et management de projets d'aménagement urbain		10,5	105
M1	Stratégie d'aménagement et management du projet urbain	3,5	35
M2	Actions foncières et Environnement-Santé	3,5	35
M3	Planification urbaine et aménagement urbain	3,5	35
AXE 2 : Economie des transports et réalisation d'études		10,5	105
M4	Economie des transports	3,5	35
M5	Evaluation économique et financière des Projets Transports-Mobilité et diligences environnementales et sociales	3,5	35
M6	Analyse de la mobilité et gouvernance	3,5	35
AXE 3 : Développement de services et solutions de mobilité		14	140
M7	Développement et exploitation de réseaux de transport	3,5	35
M8	Services de Mobilité Multimodaux	3,5	35
M9	Voirie urbaine, pôles multimodaux et projets de Transport collectif	3,5	35
M10	Transport de marchandises	3,5	35
	TOTAL	35	350

AXES	BLOCS DE COMPETENCES	
Conduite et management de projets d'aménagement urbain	M1 : Stratégie d'aménagement et management du Projet Urbain	6 Compétences
	M2 : Actions foncières et environnement santé	6 Compétences
	M3 : Planification urbaine et aménagement urbain	8 compétences
Economie des transports et réalisation d'études	M4 : Economie des transports	7 Compétences
	M5 : Evaluation économique et financière des Projets Transport-Mobilité et diligences environnementales et sociales	5 Compétences
	M6 : Analyse de la mobilité et gouvernance	8 Compétences
Développement de services et solutions de mobilité	M7 : Développement et exploitation de réseaux de transport	4 Compétences
	M8 : Services de Mobilité Multimodaux	5 Compétences
	M9 : Gestion des circulations et insertion de transports collectifs	6 Compétences
	M10 : Transport de marchandises	5 Compétences

Séminaire « Ville à construire »

- Le séminaire « Ville à construire » a pour but de questionner les récits autour de la ville et sa construction.
- Son objet est de comprendre les logiques des partenaires et leurs objectifs d'aménagement et de mobilité et de bâtir une stratégie partagée. Mais aussi de s'appuyer sur les leviers disponibles : le code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme et de mobilité et le droit des sols, les outils de planification de la politique de transport, les dispositifs de contribution aux dépenses d'équipement public, et les procédures opérationnelles, c'est-à-dire ainsi de :
- Saisir les logiques et les stratégies des acteurs : collectivités locales, opérateurs publics et privés, industriels, propriétaires.
- Appréhender le système de l'aménagement urbain et ses interactions avec les enjeux de mobilité.

- Ce Séminaire d'un volume horaire de trente-cinq (35) heures a pour ambition de co-construire le projet en intégrant toutes les parties prenantes et ce, en vue de les impliquer suffisamment en amont non seulement en prenant en compte leurs attentes vis-à-vis du projet mais aussi en ayant conscience des besoins spécifiques à chaque catégorie de parties prenantes : des donneurs d'ordre aux acteurs de la gouvernance comme les collectivités locales, et les usagers, du citoyen au commerçant en passant par les opérateurs.

Mission professionnelle et Thèse professionnelle

Mission professionnelle

- D'une durée de 4 à 6 mois, la mission professionnelle doit permettre d'atteindre les objectifs professionnels du programme de formation. Elle est l'occasion d'acquérir une expérience pratique et opérationnelle. Elle est aussi l'occasion de valoriser les apprentissages effectués au cours du Mastère et, grâce à eux, de développer une réflexion d'ordre général du point de vue des politiques de mobilité urbaines.

Thèse professionnelle

- D'une durée de 4 à 6 mois, le suivi s'effectue au cours de la mission professionnelle par l'intermédiaire de semaines dédiées (une par mois) prévues pendant toute la durée de la mission. En outre, des réunions regroupant les Directeurs académiques, le tuteur professionnel et l'auditeur et sont organisés en vue d'accorder les points de vue.
- Il est attendu de l'auditeur un Rapport écrit conforme au Guide de rédaction des Thèses Professionnelles. Après l'obtention du quitus de l'Encadrant Pédagogique et du Comité de Lecture, l'auditeur est programmé pour une soutenance orale de sa thèse professionnelle devant un jury thématique.

CONDITIONS ET MODALITÉS D'ADMISSION

Cette formation s'adresse aux professionnels et acteurs des transports urbains. Les candidats doivent être :

- Titulaires d'un diplôme d'ingénieur ou de Master 2 (niveau Bac+5).
- Professionnels ayant une formation initiale d'un niveau Bac+4 et ayant acquis une expérience professionnelle d'un minimum de trois ans.
- D'autres parcours professionnels sont susceptibles d'être acceptés dans le cadre d'une dérogation.

La sélection des candidats est faite en deux (2) phases :

- 1^{ère} phase : Sélection sur dossier ;
- 2^{ème} phase : Entretien

FINANCEMENT

- Le Mastère Spécialisé en « Transport et Aménagement Urbain » propose 2 tarifs différents selon l'origine du financement : individuel ou entreprise.
- **Frais d'inscriptions : 100 000 FCFA**
- **Financement Individuel : 3 280 000 FCFA**
- **Financement entreprise : 3 936 000 FCFA**

CALENDRIER

Déroulement des dix (10) modules

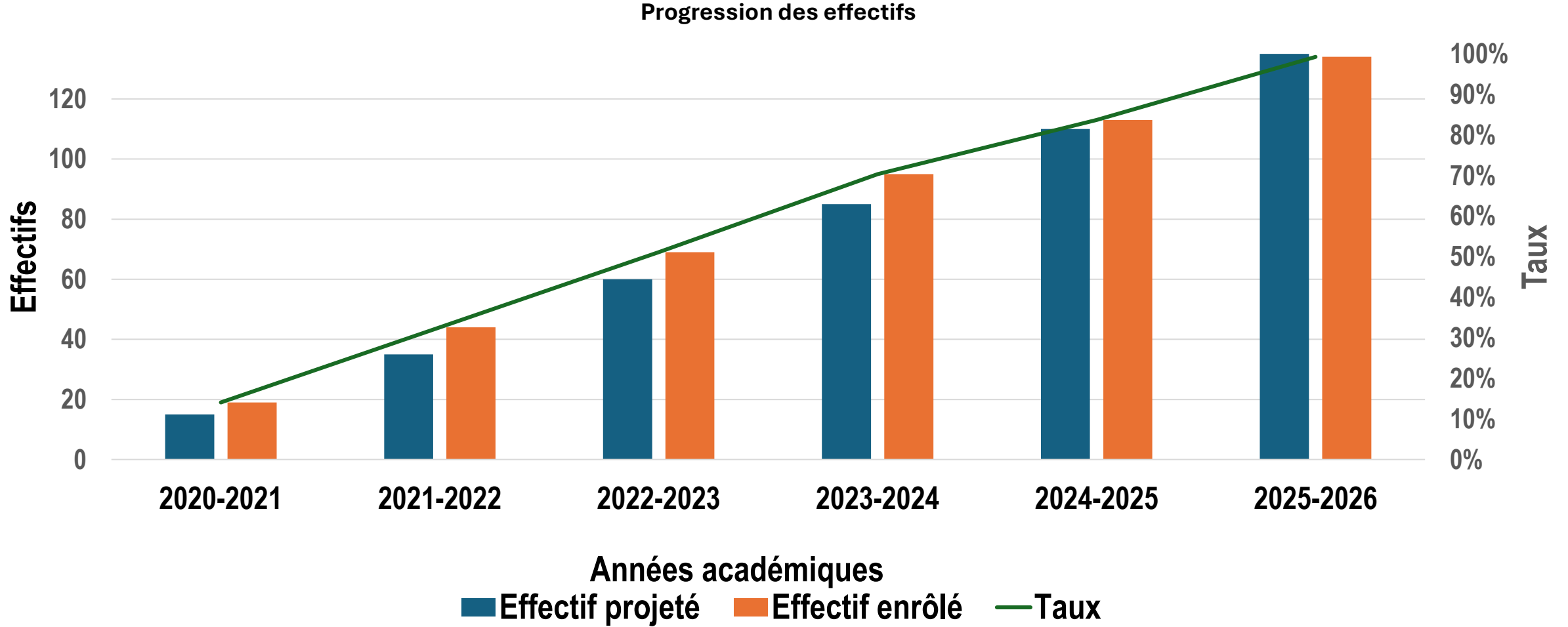
- Début des cours: Janvier (année n0)
- 1 module/semaine/mois
- Durée : 10 mois

Mission professionnelle

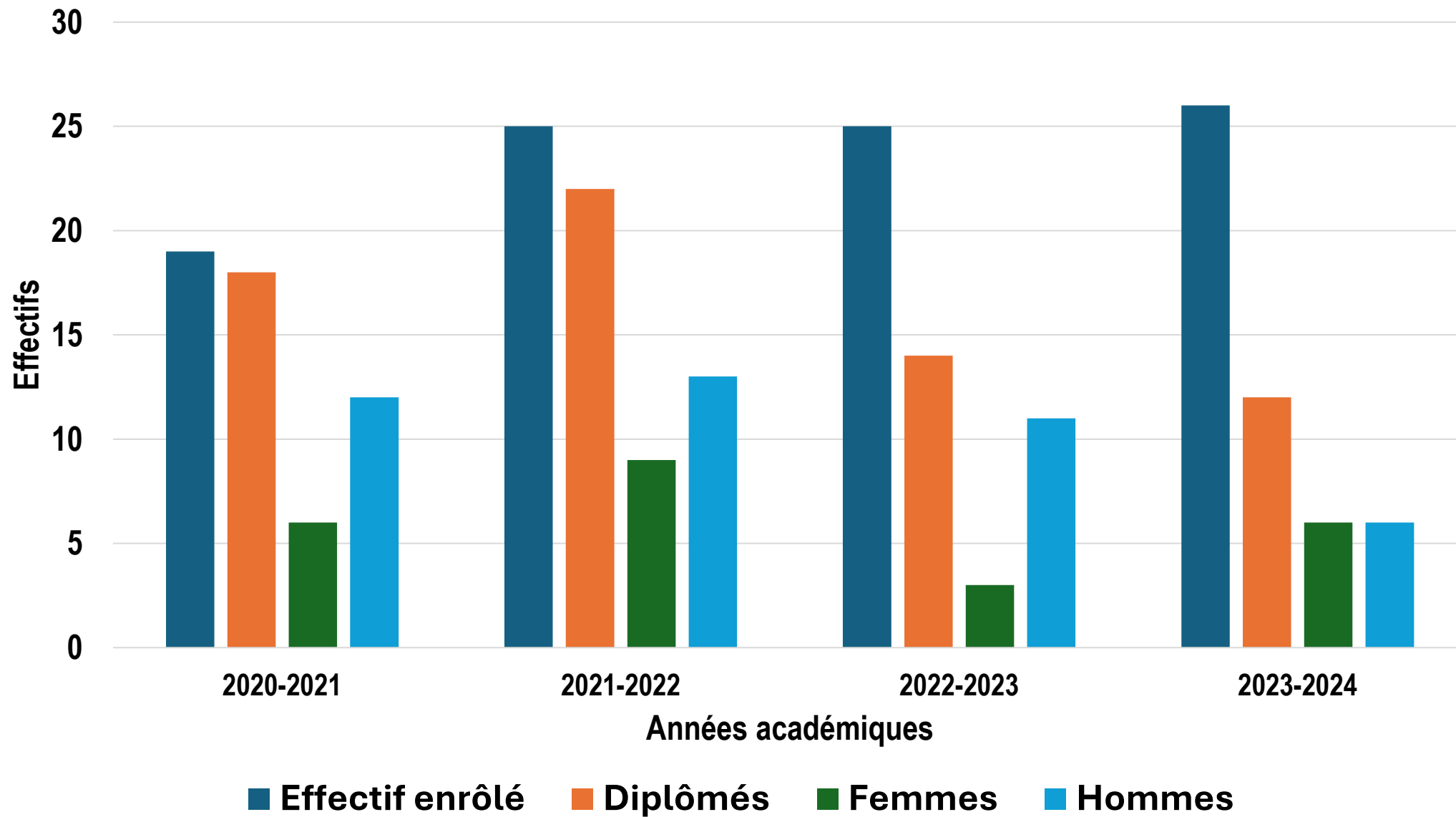
- 1 semaine/mois
- Durée : 6 mois

Thèse professionnelle

- Validation du thème
- 3 bilans à mi-parcours
- Instruction de la thèse professionnelle
- Soutenance de la thèse professionnelle (n0+1)
- 2 sessions (septembre et novembre)



Effectifs enrolés vs Diplômés



Colloque sur les réalisations du MS-TAU

Un colloque sera organisé dans le 2^{ème} Semestre de l'année 2025 avec toutes les parties prenantes pour la valorisation des acquis du volet « Développement humain » du projet PACOGA qui prend fin en décembre 2025.

De la cohorte 1 à la cohorte 4, près de 100 sujets auront été traités suivant les trois (3) Axes du MS-TAU.

Cohorte 1 : Thèmes des thèses professionnelles

- Thèmes des thèses professionnelles soutenues (18)

Cohorte 2 : Thèmes des thèses professionnelles

- Thèmes des thèses professionnelles soutenues (22)
- Thèmes des thèses professionnelles en instance de soutenance (3)

Cohorte 3 : Thèmes des thèses professionnelles

- Thèmes des thèses professionnelles soutenues (15)
- Thèses professionnelles en instance de soutenance (11)

Cohorte 4 : Thèmes des thèses professionnelles

- Thèmes des thèses professionnelles soutenues (7)
- Thèmes des thèses professionnelles en instance de soutenance (19)

EMPLOYEURS	NOMBRE	PROPORTION
Ministère des Transports	20	21%
Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme	8	9%
Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE)	6	6%
Société de Transports Abidjanais (SOTRA)	6	6%
Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD)	4	4%
QUIPUX Afrique	4	4%
Autorité pour la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)	3	3%
Autorité de la Régulation Intérieures (ARTI)	3	3%
Auditeurs Etrangers	3	3%
District Autonome d'Abidjan	3	3%
Mairie du Plateau	3	3%
Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)	2	2%
Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (DGIR)	2	2%
Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (DGDDL)	2	2%
Office de Sécurité Routière (OSER)	2	2%
SETEC	2	2%
Société de Gestion et de Développement Industriel (SOGEDI)	2	2%
Etudiants	2	2%

EMPLOYEURS	NOMBRE	PROPORTION
AIAFD	1	1%
ANGE-PU	1	1%
Arc Ingénierie	1	1%
CC-PRICI	1	1%
Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL)	1	1%
Comité National de Partenariat Public-Privé (CN-PPP)	1	1%
District Autonome de Yamoussoukro	1	1%
Mairie de Bloléquin	1	1%
Mairie du Bouaké	1	1%
Mairie de Cocody	1	1%
Mairie de Tiapoum	1	1%
Ministère du Commerce, de l'Industrie et de la Promotion des PME	1	1%
Ministère des Mines du Pétrole et de l'Energie	1	1%
Mondial Logistics	1	1%
SABATI Construction	1	1%
Société de Transport Lagunaire (STL)	1	1%
Université Péléféré Gon COULIBALY de Korhogo	1	1%
TOTAUX	94	100%

II-2 PARCOURS DE FORMATION DES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE

OBJECTIFS

L'objectif général de la formation est de renforcer les compétences de l'ensemble des acteurs dans les domaines inhérents à l'évolution du transport terrestre et intermodal, et des stratégies logistiques pour améliorer leur performance.

Les objectifs spécifiques des formations sur la logistique sont de :

- Renforcer les capacités des acteurs ciblés dans le domaine de la logistique et des transports ;
- Susciter de l'expertise locale notamment des acteurs issus des structures ou entités du secteur, le partage de connaissances, d'expériences de résolutions de problèmes ;
- Contribuer au développement de l'offre de formation de l'ARSTM et de l'INP-HB à travers cette nouvelle collaboration avec le PACOGA.

RESULTATS ATTENDUS

A l'issue de ce parcours de formation, les participants seront capables de :

- Maîtriser les fondamentaux de la logistique, des transports et du Supply chain Management ;
- Maîtriser les procédures et techniques d'approvisionnements et de gestion des stocks ;
- Maîtriser la gestion des opérations de transport ainsi que la réglementation afférente ;
- Maîtriser les technologies avancées utilisées dans le secteur de la logistique et des transports ;
- Maîtriser les risques, les règles et normes de sécurité du secteur de la logistique et des transports ;
- Appréhender les outils et méthodes de diagnostics et audit de la logistique et des transports ;

MODULES DE FORMATION

- Module 1 : Introduction à la Logistique, à la supply chain et au Transport
- Module 2 : Gestion de projets logistiques
- Module 3 : Opérations de Transit et Dédouanement
- Module 4 : Traçabilité et gestion documentaire des flux logistiques
- Module 5 : Supply Chain et Logistique internationale
- Module 6 : Outils informatiques appliqués à la logistique et au transport
- Module 7 : Facturation des Opérations maritimes et Portuaires
- Module 8 : Gestion et exploitation des Parcs Auto et Flottes
- Module 9 : Réglementation des Transports
- Module 10 : Qualité, Sécurité et Logistique durable

Répartition des modules de formation

Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM)	Institut National Polytechnique Félix HOUPHOUET-BOIGNY (INP-HB)
- Module 1 : Introduction à la Logistique, à la supply chain et au Transport	- Module 2 : Gestion de projets logistiques
- Module 3 : Opérations de Transit et Dédouanement	- Module 4 : Traçabilité et gestion documentaire des flux logistiques
- Module 5 : Supply Chain et Logistique internationale	- Module 6 : Outils informatiques appliqués à la logistique et au transport
- Module 7 : Facturation des Opérations maritimes et Portuaires	- Module 8 : Gestion et exploitation des Parcs Auto et Flottes
- Module 9 : Réglementation des Transports	- Module 10 : Qualité, Sécurité et Logistique durable

III - PERENNISATION DU MS-TAU

- **Campagne d'information en Côte d'Ivoire**

En vue de la promotion du MS-TAU et en prélude à la campagne d'information, des correspondances ont été adressées aux institutions suivantes :

AMBASSADES

- Ambassade de la République du Bénin
- Ambassade du Burkina Faso
- Ambassade de la République du Cameroun
- Ambassade de la République du Congo
- Ambassade de la République Démocratique du Congo
- Ambassade de la République Gabonaise
- Ambassade de la République de Guinée
- Ambassade de la République de Guinée Equatoriale
- Ambassade de la République du Mali
- Ambassade de la République Islamique de Mauritanie
- Ambassade de la République du Niger
- Ambassade de la République du Sénégal
- Ambassade de la République du Tchad
- Ambassade de la République Togolaise

Partenaires Techniques et Financiers

- CEDEAO, Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
- UEMOA, Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, Mission Résidente de Côte d'Ivoire
- Conseil de l'Entente
- Banque Africaine de Développement (BAOD)
- Banque Ouest Africaine de Développement (BAD)
- JICA, Agence Japonaise de Coopération Internationale
- KOICA, Agence Coréenne de Coopération Internationale
- AFD, Agence Française de Développement
- UE, Union Européenne

BILAN

- **L'INP-HB a été reçu par la Représentation-Résidente de l'UEMOA en Côte d'Ivoire et les ambassades du Burkina, du Niger, de la Guinée et du Tchad.**
- **Une délégation conduite par le Commissaire chargé de l'Aménagement du Territoire et des Transports a rendu visite à l'INP-HB le 23 avril 2025 à Yamoussoukro.**
- **Le Ministère de l'Equipement et du Désenclavement du Burkina Faso a signé un Accord-cadre avec l'INP-HB pour la formation de ses agents.**

III-1 Elargissement de l'offre de formation

L'enquête de satisfaction menée auprès des employeurs a montré que ceux-ci sont satisfaits de la maquette de formation qui correspond bien à leurs attentes à travers la montée en compétence de leurs employés.

Nouveaux Mastères Spécialisés

Les Mastère Spécialisés proposés sont les suivantes :

- 1/ Mastère Gestion des Infrastructures;
- 2/ Mastère Gestion des Risques et Catastrophes ;
- 3/ Mastère Villes, Territoires et Economie circulaire ;
- 4/ Mastère Gestion de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales.

Le Projet de création et d'accréditation du Mastère Spécialisé Villes, Territoires et Economie Circulaire (VTEC) en partenariat avec UniLaSalle Rennes | École des métiers de l'environnement, Rennes, France a tenu sa première réunion le 07 mai 2025.

L'objectif est de déposer le dossier de demande d'accréditation du Mastère Spécialisé auprès de la Conférence des Grandes Écoles (CGE) en juin 2026 pour le démarrage des cours en septembre 2026 ou janvier 2027.

Formations à la carte

Les collectivités territoriales que sont les Districts autonomes, les Régions et les Communes déclinés comme suit : 1) Districts Autonomes : 14 ; 2) Régions : 31 et Communes : 201.

Les seize (16) compétences transférées par la loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités Territoriales qui sont :

- l'aménagement du territoire ;
- la planification du développement ;
- l'urbanisme et l'habitat
- les voies de communication et les réseaux divers ;
- le transport ;
- la santé, l'hygiène publique et la qualité ;
- la protection de l'environnement et la gestion des ressources naturelles ;
- la sécurité et la protection civile ;

- l'enseignement, la recherche scientifique et la formation professionnelle et technique;
- l'action sociale, culturelle et de promotion humaine ;
- le sport et les loisirs ;
- la promotion du développement économique et de l'emploi ;
- la promotion du tourisme ;
- la communication ;
- l'hydraulique, l'assainissement et l'électrification ;
- la promotion de la famille, de la jeunesse, de la femme, de l'enfant, des handicapés et des personnes du 3e âge.

Ces formations proposent d'aborder les différentes grandes étapes de la construction d'une stratégie territoriale, ainsi que les principales modalités permettant de la piloter.

Elles seront faites aux agents techniques des Collectivités territoriales :

- Association des Directeurs Techniques de Régions ;
- Association des Directeurs Techniques de Communes ;
- Réseau des planificateurs des régions.

III-2 Création du Laboratoire Villes - Territoires – Mobilité - Transports

Objet du LVTMT

- Le LVTMT sera un Laboratoire mixte de recherche qui a pour objet d'aider l'administration publique et privée à relever les défis de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des travaux urbains et interurbains notamment les compétences transférées par l'Etat aux collectivités territoriales et ce, dans une vision prospective. Les recherches se situeront à l'intersection de l'aménagement, l'urbanisme, la géographie, l'économie, la sociologie, l'anthropologie, le droit, la santé et, les sciences et techniques de l'ingénieur.

Axes de recherche

- **Axe 1 « Pratiques et représentations » (ENPC)**
- L'axe 1 entre par l'analyse du comportement de mobilité des individus/ménages et des groupes sociaux (mobilité quotidienne comme mobilité résidentielle) et traite de la diversité sociale et spatiale des mobilités, des vécus et représentations de la mobilité, de la modélisation des flux.
- **Axe 2 « Stratégies d'acteurs et action publique » (ENPC)**
- L'axe 2 privilégie une entrée par les stratégies d'acteurs privés du transport et de la mobilité, et par celles des acteurs publics, et traite des nouveaux services de mobilité, des véhicules innovants, de la conception et de l'exploitation des systèmes de mobilité, et des méthodes d'évaluation.

Axe 3 « Aménagement urbain et territoires » (ENPC)

- L'axe 3 va traiter des interactions entre ville, mobilité, transport avec une entrée par les territoires, traitant des dynamiques territoriales et de leur modélisation, du maillage des réseaux de transport, des modèles d'aménagement et des questions de sobriété énergétique.

Axe 4 « Environnement et Santé » (INP-HB)

- L'axe 4 va traiter des externalités négatives des systèmes d'aménagement et de mobilité sur l'environnement et la santé en analysant les dimensions économiques, sociales et environnementales des projets de développement dans les villes et territoires, etc.

Axe 5 « Projets structurants à l'échelle sous-régionale » (INP-HB)

- L'axe 5 va traiter des projets structurants d'infrastructures à l'échelle sous-régionale comme la future autoroute Abidjan-Lagos de 1028 km qui traversera le Ghana, le Togo et le Bénin et le projet de construction du corridor multimodal d'Abidjan à Dakar puis à Praia, capitale de l'île du Cap-Vert, de 3164 km dont 600 km en liaison maritime qui traversera le Liberia, la Sierra Leone, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Gambie et le Sénégal, où il existera un passage maritime vers le Cap-Vert. Bien que le coût de réalisation et la durée du projet n'aient pas encore été précisés, il est prévu que chaque pays assume la construction de la portion de la route sur son territoire.
- Ainsi, à terme, toutes les capitales et grandes villes de l'Afrique de l'Ouest bordant le Golfe de Guinée et qui sont quasiment toutes dotées de ports, seront connectées par une grande autoroute allant de Lagos à l'est à Dakar à l'ouest en traversant dix (10) pays dont la Côte d'Ivoire.

CADRE D'ECHANGES ET DE TRAVAIL : FER (Fonds d'Entretien Routier) / INP-HB

A court terme :

- Identifier les sujets pertinents d'actualités du secteur d'infrastructures ;
- Elaborer des termes de référence associés ;
- Identifier les ressources nécessaires à leur réalisation ;

A moyen terme :

- Développer les différents thèmes ;
- Produire des catalogues, des revues, des guides et documents techniques.

- A long terme :

- Mettre en place des centres ou pôles de recherche routière et également en transport.

THEMATIQUES RETENUES

- Thématique 1 : Matériaux : Recherche sur les nouveaux matériaux d'entretien des routes et réutilisation/recyclage des matériaux usagés sur les routes en terre ;
- Thématique 2 : Actualisation des normes hydrologiques en hydraulique routière ;
- Thématique 3 : Transport : Impact du trafic sur les infrastructures routières ;
- Thématique 4 : Sécurité routière ;
- Thématique 5 : Pollution liée au trafic routier aux postes de péage autoroutiers : impact sur l'environnement et risque sanitaire ;
- Thématique 6 : Etudes sur les coûts de réalisation des travaux routiers.

III-3 Création du Centre d'Excellence Régionale Villes et Mobilités Durables

- Le **Centre d'Excellence Régionale Villes et Mobilités Durables** a pour objectif d'apporter un appui aux entités de l'administration publique, aux collectivités territoriales et aux entreprises privées pour relever les défis de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des travaux urbains et interurbains. Le CERVMD va mener des études et de l'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, pris aussi bien de manière sectorielle et collective ainsi que des effets de leurs interactions sur les villes et territoires.
- L'organisation territoriale et la gouvernance locale sont en pleines mutations et les acteurs de l'aménagement du territoire font face à de multiples défis : assurer le développement économique, social et urbain durables, susciter l'attractivité des territoires, favoriser le transport et la mobilité, la gestion des ressources naturelles, et veiller à la transcription de ces enjeux dans les politiques publiques locales.
- Quelle que soit sa taille, tout territoire est invité à penser son avenir, à se doter d'une stratégie. Comment réussir l'élaboration d'une stratégie territoriale, entre indispensable travail technique et nécessaire saisissement politique ? Les enjeux d'une telle stratégie sont nombreux, à l'heure du changement climatique, du numérique, du vieillissement de la population ou encore de la revendication d'une démocratie plus contributive.

CONCLUSION

Le Projet d'Intégration Port-Ville du Grand Abidjan (PACOGA) qui a mis en place le Mastère Spécialisé en Transport et Aménagement Urbain (MS-TAU) et le Parcours de formations en Logistique prend fin le 31 décembre 2025.

L'Institut National Polytechnique Félix HOUPHOUET-BOIGNY (INP-HB) où est logé le MS-TAU entend pérenniser cette formation, d'une part, et élargir les offres de formation pour répondre aux attentes et besoins des acteurs multiformes à travers :

- La création de nouveaux Mastères Spécialisés ;
- La mise en place de formations à la carte ;
- La création d'un Laboratoire Villes-Territoires-Mobilités-Transports ;
- La création d'un Centre d'Excellence Régionale Villes et Mobilités Durables.

Aussi l'INP-HB est-il à la recherche d'un accompagnement TECHNIQUE et FINANCIER en vue de la matérialisation de ces projets.

**MERCI VOTRE AIMABLE
ATTENTION**