

CENTRE AFRICAIN D'ETUDES SUPERIEURES EN GESTION

**INSTITUT SUPERIEUR DE MANAGEMENT DES
ENTREPRISES ET AUTRES ORGANISATIONS -
ISMEO -**

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

**DIPLOME DE MASTER PROFESSIONNEL EN SCIENCES DE
GESTION**

OPTION : GESTION DES PROJETS

Promotion 6, Année académique 2012-2013



***SUJET: La contribution de la composante voirie
urbaine du PUIUR dans le renforcement
économique de la zone Ouest de la Côte d'Ivoire***

Elaboré par :

M'BESSO Akhoua Laurisse-Nelie

Directeur de mémoire :

M. Ibrahima Mboulé FALL

Enseignant permanent au CESAG

AVRIL 2014

DEDICACES

Je dédie ce travail :

- ❖ A mes parents Nazaire et Edith M'BESSO pour leur soutien financier, moral et spirituel
- ❖ A mon oncle Pierre DIMBA pour ses conseils, son soutien moral et son affection
- ❖ A mes frères et sœur :Bryann, Maggy, Axelle et Grace M'BESSO, vous êtes mes sources d'inspiration
- ❖ A ma grand-mère Angèle GOUEGUY (manmin) pour ses prières
- ❖ A la famille CISSE
- ❖ A la famille GUEYE
- ❖ A la famille NOUATIN
- ❖ A mes très chers amis : Harold, Josiane, Clovis et Joseph, votre présence a été d'un grand soutien pour moi. Je vous aime énormément.
- ❖ A mes meilleurs amis Fanny BENTEFOUETet Kinidana SEKONGOO, vous avez toujours été là pour moi et m'avez soutenu.

Ainsi qu'à tous ceux qui de près ou de loin m'ont soutenu et dont l'affection ne m'ont jamais fait défaut.

Que chacun et chacune trouve ici, l'expression de mon amour et de mon infinie gratitude.

REMERCIEMENTS

Au terme de cette formation et de la réalisation de ce mémoire, nos remerciements vont à l'endroit de :

- ❖ Monsieur Pierre DIMBA, Coordonnateur du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines(PUIUR), pour m'avoir ouvert ses portes afin que la rédaction de ce mémoire se fasse.
- ❖ Monsieur Paul KANGAH, responsable du suivi et de l'évaluation du PUIUR pour sa disponibilité et son assistance sans faille
- ❖ Monsieur FALL M'BOULE, pour son encadrement de qualité et ses conseils avisés
- ❖ Monsieur Papa FELLOU DIALLO pour ses pertinentes observations

Nos remerciements vont également :

- ❖ A tout le corps professoral et à l'administration du CESAG. Qu'ils trouvent ici, l'expression de ma profonde gratitude pour la finalité de la formation et les conseils.
- ❖ A tous les camarades de promotion et amis du CESAG (Papa GALI GALI, papa SYLLA, tonton Makhoudia et tata Faty), pour ces moments d'échanges, de solidarité et de fraternité.
- ❖ A tous ceux et celles que notre faillibilité nous aurait fait oublier et qui ont contribué au succès de mon séjour et de ma formation au CESAG.

QUE DIEU NOUS BENISSE

ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

- **AFD** : Agence Française de Développement
- **AGERROUTE** : Agence de Gestion des Routes
- **ANASUR** : Agence Nationale de la Salubrité Urbaine
- **BAD** : Banque Africaine de Développement
- **BID** : Banque Islamique de Développement
- **CEDEAO** : Communauté Economique des Etats de l’Afrique de l’Ouest
- **CI-PAST** : Projet d’investissement et d’ajustement du secteur du transport
- **DAD** : Direction de l’Assainissement et du Drainage
- **DHH** : Direction de l’Hydraulique Humaine
- **DPRF** : Dépenses Publiques et de la Responsabilité Financière
- **DSRP** : Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté
- **FER** : Fonds d’Entretien Routier
- **FIMR** : Fonds d’investissement en milieu rural
- **HIMO** : Haute Intensité de Main d’œuvre
- **HIEQ** : Haute Intensité d’Equipements
- **IDA** : Agence internationale de développement
- **MCUH** : Ministère de la Construction, de l’Urbanisme et de l’Habitat
- **MICL** : Ministère de l’intérieur et des collectivités Locales
- **MIE** : Ministère des Infrastructures Economiques
- **MVC** : Maires des communes concernées
- **MVSU** : Ministère de la Ville et de la Salubrité Urbaine
- **OMD** : objectif du Millénaire pour le Développement
- **PUIUR** : Projet d’Urgences d’Infrastructures Urbaines
- **SOTRA** : Société de Transport Abidjanais
- **UCP** : Unité de Coordination du PUIUR
- **UE** : Union Européenne

LISTE DES SCHEMAS ET TABLEAUX

Schéma 1 : Cycle de vie des projets de développement.....	16
Schéma 2 : Les grandes dates du PUIUR	33
Schéma 3 : L'arrangement institutionnel du projet.....	34
Schéma 4 : Schématisation du modèle d'analyse	41
Schéma 5 : Constitution d'un dalot.....	67
Schéma 6 : Coupe en travers courant d'une piste	70
Tableau 1 : Présentation de la variable expliquée.....	38
Tableau 2 : Présentation des variables indépendantes ou explicatives	40
Tableau 3 : résultats de l'évaluation de la dimension sociale de la variable expliquée	46
Tableau 4 : Résultats de l'évaluation de la dimension économique de la variable expliquée	49
Tableau 5 : Résultats de l'évaluation des variables sociales et institutionnelles de la dimension conception du projet.....	54
Tableau 6 : Résultats de l'évaluation de la variable technique de la dimension conception du projet	57
Tableau 7 : Présentation des points critiques de Soubré.....	59
Tableau 8 : Résultats de l'évaluation de l'analyse de l'insertion de la composante voirie urbaine de la dimension réalisation du projet.....	62
Tableau 9 : Résultats de l'évaluation de l'analyse économique de la dimension réalisation du projet	63
Tableau 10 : Comparaison technique HIEQ et technique HIMO	70
Tableau 11 : Cadre des résultats du programme d'urgence	71
Tableau 12 : Présentation des éventuels risques	77

SOMMAIRE

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS.....	ii
ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES.....	iii
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE.....	1
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE	7
SECTION 1 : LES CONCEPTS GENERAUX RELATIFS AU PROJET ET AU VOCABULAIRE ROUTIER	7
Paragraphe1 : Le concept de projets	7
Paragraphe2 : Le concept d'évaluation, d'effets et d'impact.....	10
Paragraphe 3 : Le vocabulaire routier	13
SECTION 2 : LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT, CYCLE DE VIE, NOTIONS D'EVALUATION D'IMPACT ET ANALYSE ECONOMIQUE.....	14
Paragraphe1 : Définition et classification des projets de développement.....	14
Paragraphe 2 : Le cycle de vie des projets de développement.....	16
Paragraphe3 :L'évaluation d'impact et étude économique des projets de développement.....	20
CHAPITRE II : CONTEXTE, CHOIX DU MODELE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE	27
SECTION 1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE	27
Paragraphe1 : Le Contexte général.....	27
Paragraphe2 : Le contexte particulier	30
SECTION2 : CONSTRUCTION DU MODELE D'ANALYSE.....	36
Paragraphe 1 : Présentation du modèle d'analyse.....	36
Paragraphe 2 : Méthodologie de l'étude	42
DEUXIEME PARTIE.....	7
CHAPITRE 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS.....	46
SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DE LA VARIABLE EXPLIQUEE.....	46
Paragraphe 1 : Présentation et analyse de la dimension sociale de la variable	46
Paragraphe2 : Présentation et analyse de la dimension économique	49
SECTION 2 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DES VARIABLES EXPLICATIVES	53
Paragraphe 1 : Présentation et analyse de la dimension conception	53

Paragraphe 2 : Présentation et analyse de la dimension réalisation	62
CHAPITRE 2: FORMULATION DES RECOMMANDATIONS ET PLAN DE MISE EN OEUVRE	64
SECTION 1 : L'EXTENSION DES ACTIVITES DE LA COMPOSANTE VOIRIE URBAINE DU PUYUR A SOUBRE.....	64
Paragraphe1 : La composante réhabilitation des infrastructures urbaines	65
Paragraphe2 : La composante réhabilitation des infrastructures rurales.....	68
SECTION 2 : LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ACTIVITES DE LA MISSION.....	73
Paragraphe 1 : Le financement des activités de la composante et plan de mise en œuvre.....	74
Paragraphe 2 : Principaux risques et mesures d'atténuation.....	77
CONCLUSION.....	80
BIBLIOGRAPHIE.....	82
WEBOGRAPHIE.....	85
ANNEXES.....	86

CEESAG - BIBLIOTHEQUE

INTRODUCTION GENERALE

Introduction

Lorsqu'un conflit armé éclate, il n'est jamais sans conséquences majeures. Ainsi, il entraîne non seulement des pertes en vies humaines, mais également un ralentissement de l'économie par rapport au rythme qu'elle affichait en temps de stabilité (paix).

Les conflits conduisent en effet à une montée du chômage et à une perte de revenu, car perturbant l'activité de par l'augmentation de l'incertitude, des coûts de transaction et la fuite des capitaux. En outre, l'héritage le plus visible des conflits est la destruction des infrastructures publiques. Par ailleurs, la dégradation des infrastructures à la suite d'un conflit n'est pas uniquement provoquée par des dégâts directs. Ainsi, dès lors qu'il relève son budget militaire, l'Etat comprime le plus souvent les investissements et les dépenses publiques qui étaient destinés à l'entretien de ces infrastructures. Ceci est notamment le cas de la Côte d'Ivoire.

Les troubles politiques et l'impuissance du gouvernement à appuyer l'entretien des infrastructures et l'élargissement des services dans certaines communautés périphériques d'Abidjan en rapide croissance et dans d'autres grandes villes, ont contribué à la mauvaise performance de tous les niveaux de l'administration dans la fourniture de services publics de base à la population. Face à cet état de fait, le gouvernement est fermement résolu à engager des réformes (secteur du café/cacao et de l'électricité, système judiciaire, climat des affaires, gouvernance du secteur public) qui devraient renforcer l'économie et son potentiel de croissance.

Compte tenu de l'absence de programmes d'entretien régulier des routes au cours des dix dernières années, certains grands acteurs du secteur agricole ont entrepris de mettre en œuvre, avec leurs propres ressources, de petits programmes d'entretien routier des pistes rurales, indispensables pour la poursuite de leurs activités. C'est le cas des entreprises de production de caoutchouc et d'huile de palme et de certaines institutions chargées de la gestion de chaînes de valeur spécifiques comme le Fonds d'investissement en milieu rural (FIMR) dans le secteur du cacao.

Cependant, ces initiatives, quoique jugées essentielles, n'ont pas donné de très bons résultats faute de coordination entre les interventions menées par des opérateurs privés exerçant dans le même domaine et celles entreprises par les autorités administratives responsables de l'entretien général des routes. Cette situation a, parfois, abouti à un chevauchement d'activités et une dispersion des fonds limités destinés à l'entretien routier. Par ailleurs les travaux d'entretien des voies ont généralement été effectués sans prise en compte des normes techniques et de qualité appropriées, avec pour résultat un gaspillage des rares ressources. Fort de ce qui précède, la recherche proposée s'inscrit dans le cadre du développement des infrastructures routières dans une perspective de relance de l'économie post-crise de la Côte d'Ivoire. Sa démarche s'articulera ainsi, autour de deux axes majeurs que sont : le cadre théorique ou revue de littérature et le cadre pratique.

I- Objet de l'étude

Cette étude porte sur : « la contribution de la composante voirie urbaine du PUIUR dans le renforcement économique de la zone Ouest de la Côte d'Ivoire ». Ce sujet s'inscrit dans le cadre du mémoire de fin d'études pour l'obtention du Master Professionnel en Sciences de Gestion, option Gestion des projets (MPSG GP) du CESAG à Dakar.

II- Problématique

Souvent considérée comme l'une des locomotives économiques de l'Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire est aujourd'hui dans une situation dramatique qui, par un effet domino, engendre de nombreuses difficultés dans les pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Dans le souci de remédier aux difficultés auxquelles la Côte d'Ivoire était confrontée, le gouvernement ivoirien a initié, avec le concours de l'IDA (l'Association Internationale de développement), le Projet d'urgence d'infrastructures urbaines (PUIUR).

Les différents domaines d'intervention du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) se déclinent en cinq (5) principales composantes que sont:

- L'alimentation en eau potable ;
- L'assainissement urbain ;
- Les déchets solides ;
- La voirie urbaine et

➤ Les contrats de ville.

Initialement, le PUIR a été financé par la Banque mondiale, pour améliorer et favoriser l'accès des populations aux services urbains de base, dans les villes d'Abidjan et de Bouaké, villes fortement éprouvées par les différentes crises politico-économiques. Mais seule la ville d'Abidjan abritait les cinq (5) composantes du projet car supportant la présence de réfugiés provenant des autres villes fortement touchées par la crise. Par la suite, le projet s'est étendu aux autres villes de la Côte d'Ivoire mais de façon partielle, car l'ensemble de ses composantes n'était pas présent. Ces villes sont entre autres : Bingerville, San Pedro, Korhogo, Soubré, Agboville etc....

Le projet intervenait dans ces différentes zones soit sous application des dispositions de l'accord de don initial et/ou de don additionnel, soit sous sollicitation des collectivités locales. En ce qui concerne Ces villes précitées, l'intervention du PUIUR a été le fait des élus locaux qui ont soumis au projet, les carences urbaines prioritaires de leur localité. Les besoins évoluant avec le temps, les insuffisances d'autrefois n'étant plus celles d'aujourd'hui, certains problèmes qui a l'époque s'étaient révélés comme urgents ont laissé place à d'autres beaucoup plus importants. Cela a été le cas de Soubré, l'une des régions les plus stratégiques de l'économie ivoirienne.

En effet, Soubré est la zone comprenant la plus forte concentration de production de matières premières agroindustrielles, notamment le Cacao, avec une production de plus de 50% pour le seul département. Mais l'un des combats mené par ce département était le problème d'alimentation en eau potable. Ce volet a été pris en charge par le projet dès sa deuxième phase d'exécution. Cependant, l'état dégradant des infrastructures routières de Soubré n'était pas considéré comme une priorité de la part des collectivités locales qui se croyaient aptes à y faire face, conformément à ses attributions.

Aujourd'hui, force est de remarquer que l'état de la voirie de Soubré est de plus en plus désastreux et a un impact considérable sur l'économie de la zone et par conséquent handicape la bonne marche des activités économiques.

Le département souffrant d'un manque d'usines de transformation, les matières premières sont acheminées vers les unités de transformation et les zones d'exportation qui sont notamment, le port d'Abidjan et surtout celui de San Pedro.

Mais, l'état douteux des infrastructures routières ainsi que l'insuffisance des voiries gênent le transport de ces produits agricoles. Les principaux maux dont souffrent Soubré sont notamment :

- L'impraticabilité de certains grands axes routiers ;
- La récurrence des nids de poule ;
- La mauvaise réhabilitation et le revêtement des voies ;
- Le non bitumage des pistes reliant les zones de production aux grands axes routiers.

Ainsi, ces différents problèmes susmentionnés sont les causes les plus récurrentes de l'endommagement du matériel de transport, du retard dans la livraison de la marchandise et la récurrence des pannes mécaniques. Les sociétés de transport et certaines petites et moyennes industries (PMI) se trouvent quelques fois, dans l'incapacité d'acheminer toute la quantité de matières premières prévue et donc limitent le nombre de voyages normalement effectuables. A côté de cela, ils sont constamment confrontés aux aléas climatiques qui gênent l'acheminement de leurs produits agricoles. De plus, les pistes sont généralement agressées pendant la saison pluvieuse (présence d'ornières et de flashes), ce qui ne facilite pas la liaison entre les différents sites de production.

A la lumière de ce qui précède, il paraît indéniable que l'objectif majeur du PUIUR qui est d'appuyer les efforts de la reconstruction post-crise du gouvernement ivoirien et de ce fait redynamiser son économie, ne peut être atteint si la situation de la voirie de la ville de Soubré n'est pas prise en compte par le projet. Ainsi, pour pallier cette insuffisance, la recherche proposée s'est articulée autour d'une interrogation majeure : Comment améliorer la contribution du PUIUR dans le renforcement économique de la zone Ouest de la Côte d'Ivoire ?

Cette question de départ donne naissance à plusieurs sous-interrogations formulées comme suite :

- quel est le poids de la ville de Soubré, dans l'économie ivoirienne ?
- quelles sont les dégradations auxquelles la voirie urbaine et interurbaine de Soubré est confrontée ?
- quel est le lien entre l'état de la voirie de Soubré et l'économie de la Côte d'Ivoire ?
- Comment l'expérience de la ville d'Abidjan pourrait être bénéfique pour la relance économique de Soubré ?

III- Objectifs de l'étude

A- L'objectif principal

En portant le choix sur ce sujet, l'objectif principal est de contribuer à la reconstruction de l'économie ivoirienne par la prise en compte des infrastructures routières, comme pilier central de développement.

B- Les objectifs spécifiques

Dans l'objectif de participer à la redynamisation de l'économie ivoirienne par la remise en état de la voirie de Soubré, les objectifs spécifiques suivant ont été formulés:

- 1- Faire la présentation des résultats de la composante voirie urbaine du projet à Abidjan
- 2- Présenter la situation économique de la ville de Soubré
- 3- Faire le diagnostic des infrastructures routières de Soubré
- 4- Formuler des recommandations susceptibles d'aider à l'amélioration de la contribution du PUIUR dans le renforcement économique de Soubré

IV- Intérêt de l'étude

Le chemin menant à l'émergence passe nécessairement par le développement des infrastructures routières. Ainsi, construire une route est une nécessité. Toutefois, la maintenir en bon état est une tâche toute aussi délicate qu'onéreuse, mais indispensable pour la pérennisation des voiries urbaines.

Evoluant donc dans ce contexte morose de développement politique, économique et social, notre étude voudrait dans le cadre d'une évaluation des activités de la composante voirie urbaine être d'un intérêt :

- pour l'Etat ivoirien et ;
- pour toutes les parties prenantes au projet.

Pour le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines notamment, ce travail est une contribution :

- A l'atteinte des objectifs préalablement définis dans les documents de projets ;

- A la sollicitation de fonds supplémentaires de la part des différents bailleurs de fonds et de l'Etat afin d'étaler les activités de la composante voirie urbaine sur l'ensemble du territoire ivoirien dans un horizon de 10 ans ;

Pour le Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion (CESAG), ce mémoire de fin d'études traduit la volonté de cette institution de faire naître chez les managers africains, l'intérêt d'apporter des solutions aux carences politiques, économiques et sociales qui plongent l'espace sous régional dans un sous-développement stagnant.

V- Délimitation de l'étude

Le champ d'intervention du PUIUR étant vaste, une étude portant sur l'ensemble des zones cibles, quoique prometteuse de résultats précis, si elle est souhaitable, ne peut cependant être réalisée dans le cadre restrictif d'un mémoire de fin d'études. C'est donc sur la ville de Soubré, pan de l'économie nationale que se limite l'étude. Ainsi, pour plus de pertinence, cette étude est circonscrite à la phase de la conception de projet.

VI- Plan de l'étude

Pour une compréhension de l'objet de la recherche, un exposé des concepts généraux et des concepts clés du sujet est proposé dans une première partie, appuyée de la présentation du contexte de l'étude et de la méthodologie adoptée.

Dans une seconde partie, l'évaluation de la composante voirie urbaine, l'analyse des effets de la voirie de Soubré sur l'économie est proposée. Des recommandations afférentes à la contribution de la composante susmentionnée dans le renforcement de la zone Ouest est faite.

L'étude s'achève par une conclusion générale, contenant une brève synthèse de l'étude ainsi que l'esquisse d'une piste de réflexion pour l'avenir.

PREMIERE PARTIE

CADRE THEORIQUE CONTEXTE
DE L'ETUDE ET METHODOLOGIE

CESAD BIBLIOTHEQUE

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE

SECTION 1 : LES CONCEPTS GENERAUX RELATIFS AU PROJET ET AU VOCABULAIRE ROUTIER

Paragraphe1 : Le concept de projets

1.1.1- Le projet

A- Définition

Il existe un nombre infini de définitions du concept de projet. Dans la littérature, ces définitions varient selon les auteurs et les courants littéraires. Quelques-unes d'entre elles mettent plus en relief les aspects essentiels du concept :

- Le projet est : «un ensemble d'actions à réaliser pour atteindre un objectif défini dans le cadre d'une mission précise et par la réalisation desquelles on a identifié non seulement un début mais aussi une fin¹. »

Cette définition du concept de projet met en peinture l'aspect temporaire et l'aspect organisationnel du projet, soutenu par un ensemble d'actions clairement définies.

- Le projet est défini et mis en œuvre pour élaborer la réponse au besoin d'un utilisateur, d'un client, d'une clientèle et il implique un objectif et des actions à entreprendre avec les ressources données².

Cette description du concept de projet marque un arrêt sur la nécessité de la définition d'un objectif clair et précis autour duquel gravitent des activités réalisées par le biais d'un ensemble de ressources allouées au projet. Ces ressources sont d'ordre financier, humain et matériel.

¹Dictionnaire de Management de projet, AFITEP, 4^{ème} édition, AFNOR

²Fascicule de documentation AFNOR.X.50-105

- Le projet est : « un processus unique qui consiste en un ensemble d'activités coordonnées et maîtrisées, comportant des dates de début et de fin, entrepris dans le but d'atteindre un objectif conforme à des exigences spécifiques de délais, de coûts et de ressources³. »

Cette troisième (3^{ème}) définition du concept de projet, fait ressortir la notion de contrainte :

- Contraintes de délais : Contrainte externe absolue, contraintes liées aux bénéficiaires
- Contraintes de coûts : Contrainte de rentabilité, contrainte pour l'équilibre financier de l'organisation
- Contraintes de qualité : contraintes liées aux impératifs légaux, de santé ou de sécurité publique.

B- Le cycle de vie du projet

Pour qu'un projet soit géré dans un contexte de qualité, il doit suivre un processus au terme duquel des points de contrôle doivent être définis.

En effet, Le schéma général d'analyse d'un projet précise les grandes étapes d'un projet depuis les objectifs fixés par le planificateur jusqu'à l'évaluation du fonctionnement des investissements qui ont été mis en place. Ce processus part, depuis l'identification du projet jusqu'à l'évaluation de son exécution. Il peut être considéré comme un cycle parce que chacune de ses phases se trouvent en étroite liaison avec la phase précédente et la phase suivante⁴.

La notion de cycle est également à retenir en ce sens que le projet dans son ensemble, doit lui-même engendrer de nouveaux projets soit au titre de l'expansion des activités existantes soit au titre de la promotion et la création de nouveaux projets dans une perspective de pérennisation des acquis. La vie d'un projet se constitue donc en un cycle comprenant trois (3) phases essentielles et chaque phase, une succession d'étapes bien définies.

1- La phase de conception

La phase de conception du projet définit les spécifications du projet, on établit ses objectifs, on forme des équipes et on assigne les principales responsabilités.

³Définition de l'Organisation Mondiale de Normalisation selon la norme ISO 10006 (version 2003)

⁴ Pape FELLOU DIALLO- Cours de gestion de projets dans les ONG- Master 1/CESAG 2012

On élabore en sus des plans pour déterminer ce que le projet implique, le moment de l'ordonnancement, à qui il profitera, le niveau de qualité qui devra être conservé et le budget qui sera retenu⁵.

2- La phase de réalisation

Une importante partie physique et intellectuelle du projet a lieu à cette étape. C'est l'étape de l'exécution de l'ouvrage, objet du projet. La durée, les coûts et les spécifications sont ainsi évalués afin de contrôler les résultats : le projet respecte-t-il les délais prévus, le budget proposé et les spécifications ? Quelles sont les prévisions en ce qui a trait à chacune de ces mesures ? Des révisions ou changements s'avèrent-ils nécessaires ? Le cas échéant, lesquels⁶ ?

3- La phase d'évaluation et de clôture

La phase d'évaluation inclue l'évaluation finale ou rétrospective, la clôture du projet et l'évaluation d'impact à long terme.

4- L'évaluation finale ou rétrospective

Elle a lieu durant la phase d'exploitation, c'est-à-dire quelques années après l'achèvement du projet, lorsque ses avantages et son impact sont censés être intégralement réalisés⁷.

5- La clôture du projet

L'étape de la clôture comprend deux activités : la livraison du projet et le redéploiement des ressources c'est-à-dire, la libération des matières et matériels utilisés au cours du projet au profit d'autres projets et l'assignement de nouvelles tâches aux membres de l'équipe⁸.

1.1.2- Projet d'urgence

Un projet d'urgence est un projet mis sur place dans des situations de crises, généralement de conflits ou de catastrophes naturelles. Sa durée dépend quelques fois de celle de la crise. Il entre, dans la catégorie des projets de développement.

⁵ Clifford F. GRAY et Erik W. LARSON- Management de projet- DUNOD, Paris. 2007

⁶ Clifford F. GRAY et Erik W. LARSON- Management de projet-DUNOD, Paris. 2007

⁷ AW Boubacar- Cours Suivi-évaluation- MPSG2 GP/CESAG- 2013

⁸ Clifford F. GRAY et Erik W. LARSON- Management de projet- DUNOD, Paris. 2007

Le plus souvent, les projets d'urgence ne sont pas développés en partenariat avec les acteurs associatifs locaux. Les autorités publiques autorisent l'entrée des acteurs internationaux sur le territoire national, afin de porter secours et assistance aux populations qu'elles ne peuvent atteindre.

Ces actions s'inscrivent généralement sur du court ou moyen terme, contrairement aux actions humanitaires de développement. Elles peuvent être suivies d'actions de post-urgence et de réhabilitation, qui participent à la reconstruction de la région ou du pays.

Paragraphe2 : Le concept d'évaluation, d'effets et d'impact

1.2.1- Le concept d'évaluation

L'évaluation est une opération qui vise à déterminer systématiquement et objectivement la pertinence, l'efficacité, l'effet et l'impact des activités au regard de leurs objectifs.

C'est un processus d'organisation qui vise à améliorer les activités en cours et à aider la direction dans ses activités futures de planification, de programmation et de prise de décisions.

Par ailleurs, le type d'évaluation à exercer varie en fonction du cycle de vie du projet. La typologie d'évaluation proposée à cet effet est la suivante :

A- La pré-évaluation

La « pré évaluation » est une évaluation critique préalable de la pertinence, de la faisabilité et de l'efficacité potentielle d'un projet et intervient avant la décision d'entreprendre cette intervention ou d'approuver l'octroi d'une aide à son profit.

B- L'évaluation ex ante

C'est une évaluation qui a pour but de recenser les données de la situation de référence (Situation sans projet) de la zone d'intervention du projet. Cette situation sera comparée plus tard à la situation d'arrivée (situation avec projet) en vue de dégager l'impact du projet.

C- L'évaluation Continue

L'évaluation continue consiste à analyser, au cours de l'exécution d'une activité ou d'une composante du projet, dans quelle mesure celle-ci continue d'être pertinente, effective et efficace et quels sont et seront ses produits espérés, ses effets et son impact actuels et probables.

D- L'évaluation à mi-parcours

Elle intervient au cours de l'exécution d'un projet, lorsqu'une phase ou une composante importante a été réalisée.

Elle peut déboucher sur la remise en cause de certains objectifs, hypothèses et activités du projet, et nécessiter une réorientation du projet.

E- L'évaluation Terminale

Elle a lieu de 3 mois avant à six à douze mois après l'achèvement du projet, elle peut :

- soit remplacer l'évaluation rétrospective des projets à courte période de gestation (comme les projets de crédit rural ou de vulgarisation agricole) ;
- soit intervenir avant de passer à la phase suivante.

Elle a pour but de vérifier que les résultats attendus se sont effectivement produits.

F- L'évaluation Ex-post

Elle intervient 2 à 3 ans après la fin du projet. Elle cherche à vérifier si les effets attendus du projet se sont produits ou non.

G- L'évaluation rétrospective

Elle a lieu durant la phase d'exploitation, c'est-à-dire quelques années après l'achèvement du projet, lorsque ses avantages et son impact sont censés être intégralement réalisés.

Elle vise à effectuer le bilan (comptabilité) des actions du projet en vue de déterminer les effets et l'impact du projet, les dépenses, les réussites et les échecs, etc.

Elle vise également à tirer des enseignements pour les activités futures de planification, c'est-à-dire la conception ou la formulation, la pré évaluation, l'exécution, le suivi et l'évaluation des futures activités de développement.

H- L'évaluation Normative

L'évaluation normative est l'activité qui consiste à porter un jugement sur une intervention en comparant les ressources mises en œuvre et leur organisation (structure), les services ou les biens produits (processus), et les résultats obtenus à des critères et des normes.

I- La recherche évaluative

La recherche évaluative est la démarche qui consiste à poser un jugement ex-post sur une intervention en employant des méthodes scientifiques.

Plus spécifiquement, il s'agit d'analyser la pertinence, les fondements théoriques, la productivité, les effets et le rendement d'une intervention ainsi que les relations existantes entre l'intervention et le contexte dans lequel elle se situe, généralement dans le but d'aider à la prise de décision.

1.2.2- Le concept d'effets et d'impact

A- Le concept d'effets

Les effets sont les perturbations et changements significatifs (positifs ou négatifs) que la réalisation d'un projet peut apporter à la situation existante dans les domaines les plus divers, non seulement de la production, des échanges, des finances publiques, des prix ou de la balance des paiements, bref des agrégats macroéconomiques mais encore dans les structures même de la société, le mode de vie, l'environnement⁹.

B- Le concept d'impact

L'impact d'une action de développement, c'est la situation issue de l'ensemble des changements significatifs et durables, positifs ou négatifs, prévus ou imprévus, dans la vie et l'environnement des personnes et des groupes et pour lesquels un lien de causalité direct ou indirect peut être établi avec l'action de développement.

⁹BRIDIER M. et MICHAÏLOF S.- Guide Pratique d'Analyse des Projets- ED Economica. 1995

Paragraphe 3 : Le vocabulaire routier

A- La voirie

Qu'est-ce que la voirie ? Cette question banale en apparence doit être posée d'entrée de jeu, car les différentes définitions que l'on peut donner de cet objet conduisent à des approches parfois opposés des enjeux et des méthodes de gestion de ce domaine.

En effet, la polysémie du terme cache des réalités diverses. Si dans le langage courant la voirie fait historiquement référence à des préoccupations sanitaires, elle est plus assimilée à un réseau d'infrastructures permettant la circulation des biens et des personnes et l'accès aux activités et espaces riverains. Le terme voirie renvoie à un domaine de compétence et à des services spécifiques au sein des collectivités locales. Dans ce cadre, le domaine de compétence intègre l'ensemble des interventions réalisées sur l'espace public : les travaux de construction ou d'entretien des infrastructures (chaussées, trottoirs, équipements), certains travaux sur les réseaux (éclairage public, mais aussi parfois l'assainissement) et plus généralement l'ensemble des interventions relevant des travaux publics ou du génie civil sur le domaine public.

Dans le domaine des transports et de l'économie, la voirie est assimilée à un ensemble de tronçon et de carrefours servant essentiellement à la circulation des biens et des personnes, au moyen de mode de transport motorisés (voitures, camions, transport en commun) ou non (vélo, marche à pied).

B- La route

Le mot " route " dérive du latin (via) *rupta*, littéralement " voie brisée ", c'est-à-dire creusée dans la roche, pour ouvrir le chemin. Une route est au sens littéral une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues.

Dans son sens générique, le mot route désigne l'ensemble des infrastructures routières ouvertes à la circulation, par opposition par exemple au " rail " (pour le chemin de fer) ou au " fluvial ". La voirie désigne souvent une partie plus locale, voire municipale du réseau routier. Les voies moins importantes, généralement non revêtues, sont les pistes et les chemins.

C- La piste

La piste est une voie suffisamment large pour laisser passer au moins un véhicule. Elle permet essentiellement de transporter les produits agricoles, mais aussi de désenclaver certaines localités.

D- La signalisation horizontale

La signalisation routière horizontale regroupe, dans le cadre de la signalisation routière, tous les différents marquages au sol (peinture sur la chaussée, dispositifs réfléchissants, panneaux, signaux lumineux).

Les marques sur chaussée ont pour fonction de guider l'utilisateur. Elles donnent quatre types d'informations :

- la répartition des espaces de déplacement ;
- les règles de conduite ;
- le jalonnement ;
- le stationnement.

SECTION 2 : LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT, CYCLE DE VIE, NOTIONS D'EVALUATION D'IMPACT ET ANALYSE ECONOMIQUE

Paragraphe1 : Définition et classification des projets de développement

2.1.1- Définition

Un projet de développement peut être décrit comme une intervention se définissant par un but que l'on cherche à atteindre (l'objectif spécifique) et que l'on peut décomposer en « produits » (résultats) provenant d'une combinaison de moyens de tous ordres (les activités)¹⁰.

¹⁰ Commission Européenne- Analyse Financière et Economique des Projets- Syllabus cours de base- Septembre 2002

2.1.2- La classification des projets de développement

Il existe plusieurs modes de classification des projets de développement. Cela peut être lié à leur :

- secteur d'activité (primaire, secondaire, tertiaire),
- étiquette de générateurs de revenus ou non,
- échelle (nationale, régionale, continentale),
- durée (court terme, moyen terme, long terme),
- mode de gestion.

Cette dernière classification peut être retenue dans le cadre de notre étude compte tenu du rôle essentiel que peut jouer tout bailleur dans l'exécution ou la gestion des activités du projet. Ainsi, on peut distinguer deux grandes catégories :

A- Les projets directement gérés par les bailleurs de fonds

Il s'agit en général des projets financés sur subvention. Dans ses rapports avec l'Etat, le bailleur de fonds est à la fois administrateur de crédits, ordonnateur de dépenses et comptable. A ce niveau, le représentant de l'Administration concernée n'intervient que dans le cadre d'expression de besoin.

Le bailleur de fonds peut aussi exercer son rôle d'ordonnateur par le biais d'un organisme privé ou d'une organisation internationale.

Il se peut aussi que le Ministère de tutelle du projet soit Administrateur de crédits délégué auquel cas, il s'en limite à certifier les opérations faites pour le compte de l'Etat.

Cependant, il arrive que le bailleur finance directement un projet soumis par les organisations locales. C'est le cas par exemple lorsqu'un bailleur finance le programme d'une association, ONG, d'une Fondation, d'une entreprise ou d'autres organismes à but non lucratif. Dans ce cas, le bailleur reste administrateur de crédit et ordonnateur et les bénéficiaires n'interviennent que dans l'exécution des activités du projet.

En règle générale, le bailleur de fonds est ordonnateur unique des dépenses lorsque le financement extérieur se présente sous forme de subvention.

B- Les projets gérés par l'Etat

Il s'agit en général de projets financés sur emprunt et caractérisés par le fait que :

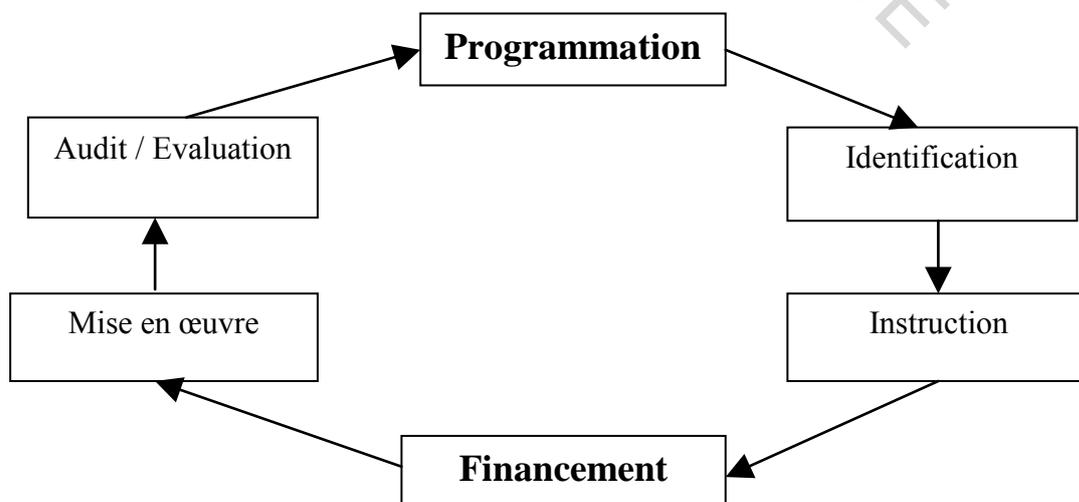
- la tutelle technique du projet est assurée par une entité administrative nationale (agence ou société nationale par exemple) qui en est l'administrateur des crédits,
- la direction de la dette et de l'investissement du Ministère des Finances joue le rôle d'ordonnateur,
- le comptable désigné est soit le comptable du projet, soit le bailleur de fonds, soit encore le Trésor public (contrepartie financée à titre de budget d'investissement de l'Etat),
- le contrôle est fait en général par les services de l'Etat ou ses démembrements (la Commune par exemple) ou encore indirectement par une agence d'exécution publique ou privée agissant sur mandat de l'Administration et qui lui rend compte de façon régulière.

Dans cette catégorie, le projet peut bénéficier d'une certaine autonomie administrative qui lui est conférée par son statut juridique ou d'une certaine convention signée avec le bailleur de fonds.

Paragraphe 2 : Le cycle de vie des projets de développement

On peut distinguer six phases dans le cycle de vie d'un projet. Ces phases peuvent être schématisées comme suit :

Schéma 1 : Cycle de vie des projets de développement



Ces phases peuvent être ramenées à quatre principales :

- une phase d'élaboration,
- une phase de financement,
- une phase d'exécution qui consacre la mise en œuvre pratique du projet sur la base des données obtenues dès la première phase d'élaboration,
- une phase d'audit et évaluation

2.2.1- La phase d'élaboration

Cette phase constitue l'étape de l'étude du projet. Elle peut regrouper les trois phases de programmation, d'identification et d'instruction.

En principe un projet n'est pas qu'une simple idée, mais suppose d'être décrit et planifié, par exemple selon la méthode CQQCOQP :

- Quoi (les actions) ;
- Qui (les personnes concernés) ;
- Où (les domaines touchés par le projet, voire les lieux) ;
- Quand (programmation dans le temps) ;
- Comment (moyens, méthodes...) ;
- Combien (le budget) ;
- Pourquoi (les motifs et les objectifs).

Cependant, chaque projet de développement a ses propres spécificités en fonction du contexte particulier dans lequel il se situe.

Tout au début, les projets étaient identifiés en fonction des besoins exprimés par les autorités du pays intéressé : la création des services de planification au niveau des pays en voie de développement a contribué au perfectionnement des méthodes d'élaboration des projets.

Aujourd'hui, la méthode d'identification des projets souvent pratiquée par les bailleurs est celle axée sur les analyses économiques et par secteurs.

2.2.2- La phase de financement

Le projet soumis au bailleur exhorte celui-ci à faire une évaluation dans le but de déterminer son degré d'éligibilité. Les bailleurs de fonds tels que les grandes institutions financières circonscrivent leurs évaluations sur quatre domaines :

A- Dans le domaine politique

Il s'agit de toutes les questions liées à l'organisation, à la gestion, aux moyens humains, à la politique et aux méthodes ; de manière générale, sur tous les moyens d'action des pouvoirs publics ou privés qui influent d'une façon ou d'une autre sur les activités du projet.

L'évaluation du projet sur le plan institutionnel qui, à notre avis, est très importante, soulève les questions suivantes :

- Le projet concerné est-il correctement structuré ?
- Ses moyens humains sont-ils à la hauteur de sa mise en œuvre ?
- Utilise-t-on de façon efficace les compétences locales et les possibilités d'initiatives ?
- Quelles sont les données d'ordres politique ou institutionnel qui influent sur les objectifs du projet ?

B- Dans le domaine technique

Cette évaluation peut être un peu longue car pouvant faire intervenir plusieurs compétences. Les initiateurs du projet doivent s'assurer de sa bonne conception ainsi que de son organisation et que les normes reconnues ont été respectées.

Il importe d'examiner ici les possibilités techniques envisagées, les solutions proposées et les résultats escomptés.

De façon plus concrète, l'évaluation technique couvre des questions telles que la taille, le plan et l'emplacement des installations, la technologie à mettre en œuvre, l'organisation à prévoir, le calendrier d'exécution, les niveaux de production prévus, les estimations des coûts.

C- Dans le domaine financier

Les bailleurs de fonds en faisant l'évaluation financière de l'étude veulent s'assurer que les fonds mentionnés pourraient couvrir les coûts d'exécution du projet.

Ainsi, un plan de financement doit être établi pour permettre la réalisation du projet dans les délais nécessaires.

Suivant l'importance du projet de développement, plusieurs bailleurs sont appelés à intervenir en plus de la contribution demandée au pays bénéficiaire. C'est le cas du financement d'un programme de développement qui peut toucher des domaines variés.

D- Dans le domaine économique

Cette mesure vise, à partir de méthodes appropriées, à mesurer les coûts et les avantages économiques qui peuvent être tirés du projet autour de sa réalisation.

Lors de l'évaluation économique, les coûts avantages des différentes options qui se présentent pour la réalisation du projet sont passés en revue aux fins de sélectionner celle qui correspond au mieux aux objectifs de développement du pays.

Ces analyses conduisent généralement à la détermination des taux de rentabilité économique et posent souvent des problèmes difficiles à résoudre : comment, par exemple, déterminer les résultats concrets du projet et comment les évaluer par rapport aux objectifs de développement du pays ?

2.2.3- La phase de mise en œuvre

Cette phase constitue le démarrage des activités du projet. Un projet, quelle que soit la qualité du travail d'élaboration effectué, ne pourra atteindre ses objectifs que s'il a été correctement exécuté.

Le problème d'exécution que les projets peuvent rencontrer sont soit d'origine interne (changement dans la direction du projet, non-respect des clauses contenues dans l'accord de crédit), soit d'origine externe tels que les changements dans la situation économique et politique (changement de gouvernement aussi bien chez le bailleur que chez le bénéficiaire).

2.2.4- La supervision et l'évaluation

En dehors de cette gestion interne qui consacre son exécution, les bailleurs peuvent intervenir dans la gestion et le contrôle du projet.

Ces interventions consistent en la supervision et l'évaluation périodique de ces projets.

La supervision est souvent la partie la moins visible du cycle de projet mais, à maints égards, c'est cependant une des plus importantes.

Pour mener à bien cette mission de supervision, la plupart des bailleurs de fonds désignent un personnel chargé du projet.

Cette supervision a un double objectif :

- S'assurer que les fonds mis à la disposition du projet sont consacrés exclusivement aux objets pour lesquels ils ont été accordés ;
- Veiller à ce que les objectifs de développement que comporte le projet soient atteints en tirant profit des expériences accumulées sur l'exécution des projets similaires à l'intérieur du pays comme dans d'autres pays.

La clôture des projets est souvent sanctionnée par une mission d'évaluation technique finale et un audit financier pour les projets d'une certaine dimension.

Paragraphe3 :L'évaluation d'impact et étude économique des projets de développement

2.3.1- L'évaluation d'impact

Les études d'impact sont des investigations qui permettent de se projeter au-delà du cycle de vie du projet, pour appréhender les possibles effets souhaitables ou non souhaitables du projet sur le milieu.

L'évaluation d'impact permet donc :

- D'établir l'utilité de l'action dans la durée ;
- De définir les orientations et les suites à donner à l'action ;
- D'améliorer la qualité des actions futures.

2.3.2- L'étude économique

On appelle étude économique, l'examen des flux concernant des regroupements pertinents d'agents, ensemble des agents impliqués dans un projet et de leur impact pour la collectivité.

L'objet de l'étude économique est donc la préparation et la sélection des projets apportant la plus grande contribution au développement économique.

Une bonne connaissance des structures économiques des pays et des modalités de l'intégration du projet dans ses structures s'avère nécessaire pour situer l'impact du projet par rapport aux contraintes des orientations de la politique économique : impact sur le PIB, les finances publiques, la balance commerciale, la balance des opérations courantes, etc¹¹.

Plusieurs méthodes permettent d'analyser les projets sous l'angle économique. Les plus utilisés sont :

- La méthode des prix de référence ;
- La méthode des effets.

A- La méthode des prix de référence

L'emploi de prix de référence (ou prix théorique, prix comptable, shadowprices, accountingprices, theoryprice) consiste à modifier le système de prix du marché par un système de prix théoriques qui est supposé exprimer de façon plus rigoureuse, la valeur pour la collectivité des facteurs de production affectés au projet ainsi que les biens et services qu'il produit¹².

Les fondements théoriques du système de prix de référence sont que, dans la réalité, notamment dans les pays en voie de développement, les conditions définissant l'existence d'un marché de concurrence pure et parfaite (atomicité, fluidité, transparence, homogénéité) ne sont pas réalisées. Les prix de référence tentent donc d'exprimer la valeur des biens et services selon leur plus ou moins grande rareté ; Ils tentent également de prendre en considération une politique gouvernementale tendant à favoriser ou limiter l'emploi de certaines ressources ou de certains biens.

La mise en œuvre de la méthode consiste en une série d'opérations dont les résultats permettent :

- D'identifier les perturbations provoquées par le projet dans l'économie nationale ;
- De classer ces perturbations en coûts et avantages économiques ;

¹¹ HOUSSOU. T. David- Mémoire- Analyse des projets d'habitat planifié sur l'économie nationale : Cas des projets financés par la Banque de l'Habitat du Sénégal- DESAG- 2003

¹² TRAORE A. Codex- Analyse économique : Méthode des prix de référence. MSPG2 GP/ CESAG 2013

- De mesurer ces coûts et avantages au moyen de divers critères permettant un classement entre projets ou variantes de projets.¹³

1. L'identification des perturbations engendrées par le projet

La réalisation et le fonctionnement d'un projet engendrent un certain nombre de perturbations. Ces perturbations affectent l'appareil productif, la balance des paiements, les finances publiques, l'emploi, les prix intérieurs ainsi que les structures d'échange et de revenu. Elles doivent être bien classées par la suite comme coûts ou comme avantages.

Tous les éléments de transfert (subventions, impôts, taxes, intérêts financiers) doivent être éliminés des coûts et avantages si le transfert intéresse deux agents économiques nationaux.

2. Le classement des perturbations en éléments de coûts et avantages

Les coûts et avantages économiques, en effet, diffèrent des coûts et bénéfices financiers. Ces différences sont particulièrement visibles dans deux cas, ainsi :

- Les taxes et subventions sont considérées dans l'évaluation économique comme des paiements de transferts : les taxes (coût pour l'analyse financière) sont un bénéfice pour l'agent Etat. Les subventions (bénéfices sur le plan financier) sont un coût supporté par l'agent Etat afin d'assurer l'exécution du projet;
- Les intérêts sur le capital emprunté sont assimilés à un coût dans l'analyse financière. Dans l'analyse économique, ils sont assimilés à des transferts tant qu'ils sont perçus par des agents de la collectivité nationale (banque locale, etc.).

Pour toutes ces raisons, lors du passage de l'analyse financière à l'étude économique, tous les éléments correspondant à des transferts d'un agent national à un autre agent national doivent être éliminés des avantages et des coûts.

Il s'agit notamment des impôts, des taxes et des subventions d'équilibre. Néanmoins, le classement des perturbations d'un projet en éléments de coûts et avantages économiques est parfois malaisé.

¹³HOUSSOU. T. David- Mémoire- Analyse des projets d'habitat planifié sur l'économie nationale : Cas des projets financés par la Banque de l'Habitat du Sénégal- DESAG- 2003

Ce classement doit en effet être effectué en fonction des objectifs poursuivis par les autorités politiques centrales et des contraintes de rareté sur certains facteurs. Or, objectifs et contraintes sont loin d'être toujours parfaitement explicités ou identifiés.

Les transferts ne sont donc pas des mécanismes financiers "neutres" : ils influent directement sur la répartition des revenus entre les différents agents économiques, ce que la méthode des effets permettra tout particulièrement d'illustrer.

3. La mesure des coûts et des avantages économiques

Cette étape conduira également à différencier les coûts et avantages économiques des coûts et bénéfices financiers. Il s'agit essentiellement :

- Des prix retenus pour l'analyse économique qui peuvent être différents des prix retenus pour l'analyse financière.
- D'une même technique, par exemple l'actualisation, qui peut-être mise en œuvre de façon différente dans l'évaluation économique et dans l'évaluation financière (les taux seront différents).

a) La mesure des avantages économiques

Le principal avantage est en général l'accroissement de production ou l'accroissement de valeur ajoutée qui est lié au projet. Il faut ici prendre garde à ne pas confondre la comparaison avant et après le projet, et la comparaison avec et sans le projet.

Pour estimer l'accroissement de production ou de valeur ajoutée lié au projet, il est en effet nécessaire de choisir et justifier une situation de référence, c'est à dire une situation "sans le projet", cette situation pouvant différer largement de la situation "avant" le projet.

b) La mesure des coûts économiques

Ces coûts économiques peuvent être tout d'abord regroupés en coûts d'investissement et coûts d'exploitation. Ainsi apparaissent séparément :

- Les coûts correspondant à des biens et services consommés par le projet dont la mesure pose des problèmes techniques (chiffrage des quantités nécessaires) et économiques (choix de prix adéquats) ;

- Les coûts de main-d'œuvre souvent omis (c'est en particulier le cas du travail paysan dans les projets agricoles) qui correspondent parfois en fait, selon l'optique de l'analyse, à un avantage économique (méthode des effets).

Il est toutefois recommandé de présenter les données de base du projet en distinguant les dépenses en devises étrangères, les taxes et les dépenses en monnaie nationale.

B- La méthode des effets

1- Définition

La méthode consiste en une procédure d'analyse économique qui vise à mesurer l'intérêt d'un projet du point de vue d'un ensemble national ou de la collectivité nationale. Elle relève des méthodes dites « couts-avantages » et constitue une méthode alternative aux méthodes des prix de référence (Banque Mondiale, **ONUDI**¹⁴, **OCDE**¹⁵).

La méthode des effets part du constat que l'évaluation financière d'un projet d'investissement ne prend en compte comme avantage que le revenu d'un seul agent, l'entrepreneur, ou d'un seul groupe d'agents.

L'évaluation économique par cette méthode va donc consister à calculer et à retenir comme avantages les revenus supplémentaires entraînés par le projet d'investissement non seulement au niveau du seul groupe des agents investisseurs mais aussi au niveau de chacun des agents de cette collectivité nationale : salariés, entrepreneurs, Etat, collectivités publiques.

Par ailleurs, toute activité nouvelle provoque un développement d'activité en amont et en aval : auprès des sous-traitants, des entreprises de transport, des entreprises de construction, des sous-traitants de ces entreprises de construction et de transport etc.

L'évaluation économique doit prendre en compte tous les effets liés au projet :

- Ses impacts sur les autres activités composant l'économie nationale ;

¹⁴L'Organisation des Nations unies pour le développement industriel (**ONUDI**) est une agence de l'ONU dont la mission est d'aider au développement industriel de ses pays membres.

L'**ONUDI** a été créée à Vienne (Autriche) en 1966 et devient une agence spécialisée de l'ONU en 1985.

¹⁵L'Organisation de coopération et de développement économiques (**OCDE**, en anglais Organisation for Economic Co-operation and Development, **OECD**) est une organisation internationale d'études économiques, dont les pays membres, des pays développés pour la plupart ont en commun un système de gouvernement démocratique et une économie de marché. Elle joue essentiellement un rôle d'assemblée consultative.

- Ses effets sur les revenus des différentes catégories d'agent.

L'équation fondamentale de la méthode est : $\boxed{VA = P - CI}$

Avec : **VA** : Valeur Ajoutée

P : Production

CI : Consommations Intermédiaires

2- Présentation de la méthode

La méthode des effets partant du principe qu'un projet va exister et fonctionner en liaison avec d'autres activités, va chercher à identifier avec précision et de quantifier lorsqu'il est possible les perturbations qu'il va provoquer et qui affectent l'appareil productif.

De Façon générale, les effets d'un projet peuvent être distingués en deux catégories : les effets primaires (directs et indirects) et les effets secondaires induits. ¹⁶

a) Les effets primaires directs et indirects

Effets directs + Effets indirects = Effets primaires

- **Les effets primaires directs**

Ils sont constitués par les charges et les recettes du projet. Ils représentent les coûts en devises et les avantages engendrés par la réalisation du projet. Les effets primaires directs sont ainsi déduits du compte d'exploitation ou du programme d'investissement du projet.

Il s'agira en effet, de confronter les données du projet (comptabilité privée) et les données de l'économie (comptabilité nationale ; T.E.S. à contenus d'importations). Les données du projet sont donc décrites dans les termes de comptabilité nationale.

Par ailleurs, on désigne par effets directs du projet, la ventilation du chiffre d'affaires du projet en :

- Importations CAF directs (CAF)
- Consommations Intermédiaires Locales (C.I.L.)
- Valeur Ajoutée directe (V.A. Directe)¹⁷

¹⁶NDOYE Marième- Analyse économique par la méthode des Effets. MPSG1 GP/ 2012

- **Les effets primaires indirects**

Il s'agit des effets se situant en amont (fournisseurs locaux de matières premières ou d'autres produits indispensables au projet), qui sont engendrés par les autres entreprises du fait de l'existence du projet et des effets d'aval (les produits du projet peuvent être utilisés comme inputs par d'autres firmes et ainsi favoriser leur croissance).

- b) Les effets secondaires**

La répartition de la valeur ajoutée créée par le projet n'exprime pas cependant tous ses effets économiques.

Les revenus distribués vont en effet servir aux agents économiques pour de nouveaux emplois qui entraîneront à leur tour de nouvelles activités. Ces dernières constituent les « effets secondaires ou induits » du projet. Lors de l'évaluation d'un projet, l'on se limite toutefois au seul calcul des effets primaires, les effets secondaires n'étant pas caractéristiques des projets, mais plutôt de la structure économique du pays au niveau duquel les effets primaires sont dépensés.

¹⁷WIENER Dominique et CHERVEL Marc- Le calcul économique de projet par la méthode des effets. Ministère des relations extérieures, Coopération et développement. Paris 1985

CHAPITRE II : CONTEXTE, CHOIX DU MODELE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

SECTION 1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE

Paragraphe1 : Le Contexte général

1.1.1- La situation économique du pays

La Côte d'Ivoire est un pays d'importance majeure dans les équilibres économiques de l'Afrique de l'ouest. Après une période de forte croissance de 1995 à 1998, le pays a connu une période de déclin économique sans précédent depuis le coup d'Etat de 1999 et la crise du 19 septembre 2002 qui perdure avec la crise postélectorale de 2010.

En effet, la grave crise politique dont a été victime la Côte d'Ivoire depuis 2008 a eu un impact bien plus large que son seul territoire. Souvent considérée comme l'une des locomotives économiques de l'Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire est aujourd'hui dans une situation dramatique qui, par un effet domino, engendre de nombreuses difficultés dans les pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

En ce qui concerne son territoire, la crise a eu des conséquences tant sur le plan humanitaire que sur le plan économique. Elle a provoqué une contraction radicale de l'économie due au manque de liquidités, à l'insécurité et à l'arrêt des approvisionnements. Les répercussions de la crise ont ainsi affecté l'ensemble des secteurs d'activité.

Dans le secteur primaire, la baisse de la croissance s'est révélé de 0,3 %, imputable à l'agriculture d'exportation (- 6,7 %) et à l'extraction minière (- 7,7 %).

Dans le secteur secondaire, l'activité industrielle a reculé de 8,4 %, en liaison notamment avec les arrêts de travail dus à l'insécurité, les pillages et destructions de nombreuses unités de production, les difficultés d'approvisionnement en matières premières et la morosité de la conjoncture.

Au niveau du secteur tertiaire, la croissance a largement baissé de 13,4 %, en raison principalement du reflux dans le commerce et les transports, imputable à la contraction de la demande, aux perturbations du trafic terrestre, aéroportuaire et maritime, ainsi qu'au recul des échanges commerciaux avec les pays de l'hinterland.

Ainsi, dans le cadre de la résolution de cette crise, plusieurs accords de paix ont été conclus pour le retour à la stabilité indispensable à la relance économique, dont le plus récent est l'accord de paix de Ouagadougou.

Outre ces accords, l'assistance aux populations affectées par la guerre, avec l'apport des services de base, la relance économique et l'amélioration de la gouvernance, constituent des points d'appui importants de la consolidation de la stabilité sociale et politique durable dans le pays, particulièrement soutenues par la Banque Mondiale dans le cadre de son programme intérimaire conclu avec le gouvernement Ivoirien. C'est dans ce contexte que le gouvernement ivoirien a initié le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR), financé par la Banque Mondiale pour un montant de 94 millions de \$ US soit environ 44,12 milliards de FCFA pour une période prévisionnelle de quatre (04) ans. La signature de l'accord de don est intervenue le 25 juillet 2008 et est entrée en vigueur le 09 septembre 2008.

La date prévisionnelle de clôture était fixée au 15 septembre 2012. Mais un don complémentaire d'un montant de 50 millions de \$ US soit environ 24 milliards de F CFA pour une période d'un (01) an supplémentaire a été accordé à la Côte d'Ivoire, ramenant la date prévisionnelle de clôture au 15 septembre 2013. Aujourd'hui, le PUIUR est devenu un projet permanent qui prend en charge, le développement des infrastructures routières en Côte d'Ivoire.

Le PUIUR ainsi présenté, il convient de faire la peinture des performances économiques de la zone sur laquelle porte l'objet de l'analyse, la ville de Soubré, afin de percevoir la pertinence de l'étude.

1.1.2- Situation économique de Soubré

Naguère appelée « le quartier latin ivoirien », Soubré est l'une des plus anciennes villes de la Côte d'Ivoire. Située au sud-ouest de la Côte d'Ivoire, Soubré a été administrativement créée en 1902 mais est devenue le district de la ville de San-Pedro¹⁸ en 1985. Suite à la récente réforme des collectivités territoriales de Novembre 2001, elle est devenue chef-lieu de région formant avec le département de Guéyo la région de la Nawa.

Les habitants du département de Soubré sont issus du groupe krou¹⁹. Les Bété constituent la grande majorité de la population autochtone. La population de la commune de Soubré était d'environ 70 000 habitants lors du recensement de 1998. Elle est estimée à environ 140 000 habitants à l'heure actuelle, ce qui représente une croissance annuelle de plus de 6%.

Au niveau économique, Soubré a été depuis les années 1980, l'épicentre du « front pionnier cacao ». Les potentialités agricoles de la région et la disponibilité des terres cultivables ont en effet attiré de nombreuses populations d'autres régions de la Côte d'Ivoire et des pays environnants. La population a ainsi connu une croissance très forte (6-7% par an).

Par ailleurs, Soubré est une ville forestière. On y trouve du bois massivement exploité, de façon industrielle, diverses espèces de gibiers et de variété de poissons d'eau douce. La région offre également une très forte diversité de produits agricoles, entre autres : l'hévéa, le palmier à huile et de nombreuses productions vivrières telles que le riz et la banane plantain.

Aujourd'hui, la culture de l'hévéa commence à prendre le dessus. Cette culture de rente semble être sécurisante qui se trouvent en quasi situation de salariés.

Les minerais n'y manquent pas également. Ils sont prospectés principalement dans le canton Guibouo, notamment l'or et le marbre vers Okrouyo. La ville de Soubré représente par conséquent, un groupage très important.

L'actualité économique de Soubré est dominée par le projet de construction du barrage hydro-électrique sur les chutes du fleuve Sassandra, le Nawa.

¹⁸San Pédro est une grande ville Kroumen (ethnie de la Côte d'Ivoire) du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Chef-lieu de préfecture, elle est administrativement située dans la région du Bas-Sassandra. Un de ses quartiers, le Bardo, est considéré comme le plus grand bidonville de l'Afrique de l'Ouest.

¹⁹Les Krous sont un peuple d'Afrique de l'Ouest installé principalement au Liberia et en Côte d'Ivoire, mais aussi en Sierra Leone.

Toute la Côte d'Ivoire convergera vers cette ville soit pour fournir de la main-d'œuvre, soit pour investir dans l'immobilier (location de maisons, hôtels, etc.) ou d'autres secteurs d'activités. Il va sans dire que la consommation multisectorielle s'intensifiera.

Tous ces atouts économiques contribuent à faire de Soubré, une ville stratégique et un pilier majeur de l'économie ivoirienne.

Paragraphe2 : Le contexte particulier

1.2.1- Description du PUIUR

Approuvé par l'Association Internationale de Développement (IDA)²⁰, un organisme de la Banque Mondiale, le PUIUR a été mis en œuvre, dans l'objectif d'appuyer les efforts de la reconstruction post-crise du gouvernement ivoirien.

Il s'agit concrètement d'apporter aux populations défavorisées longtemps éprouvées par des années de crises sociopolitique, des infrastructures et services urbains de base : l'eau potable, un environnement sain, des infrastructures de communication de qualité (routes, ponts etc....). Le projet offrira ainsi aux bénéficiaires des avantages substantiels, y compris sa contribution à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) à savoir :

- **La réduction de la pauvreté en redynamisant la croissance économique ;**
- **L'amélioration sanitaire par la fourniture de services d'eau et d'assainissement aux couches pauvres de la population, établissements;**
- **L'amélioration de l'éducation ;**
- **L'amélioration de la qualité de l'environnement par une meilleure gestion des déchets solides et des eaux usées, des voies urbaines et de la sécurité routière, création d'emploi et de petites entreprises, amélioration de la gestion des municipalités ;**
- **L'amélioration des compétences opérationnelles, techniques et de gestion des services de l'administration centrale et locale, ce qui aura un effet bénéfique sur la productivité.**

²⁰Créée en 1960, l'IDA a pour vocation d'aider les pays les plus pauvres du monde. Elle vise à réduire la pauvreté en accordant des dons et des crédits sans intérêts pour la mise en œuvre de programmes de nature à stimuler la croissance économique, à atténuer les inégalités et à améliorer les conditions de vie des populations. En Côte d'Ivoire, l'IDA a mobilisé 144 millions de dollars US dans le cadre du projet d'Urgences d'Infrastructures Urbaines (PUIUR).

Pour atteindre les objectifs et résultats indiqués ci-dessus, les activités du projet ont été axées sur des secteurs sensibles majeurs, réparties dans cinq (5) composantes à savoir :

➤ **La composante eau potable (14 milliards FCA)**

Cette composante vise à améliorer la disponibilité, et la qualité du service d'alimentation en eau potable en:

- (i) fournissant des raccordements subventionnés et des bornes fontaines à plusieurs quartiers d'Abidjan et de Bouaké, dont des quartiers précaires et en raccordant des écoles et des dispensaires ;
- (ii) accroissant la capacité de production d'eau potable à Abidjan;
- (iii) renforçant et en augmentant les réseaux de distribution d'Abidjan et Bouaké.

Les activités de cette composantes visent particulièrement à :

- Réduire les pénuries d'eau et les interruptions de service en augmentant la capacité des installations de production d'eau à Abidjan ;
- Restaurer le fonctionnement hydraulique adéquat des réseaux d'eau en renforçant les réseaux de distribution primaire ;
- Améliorer la desserte en réalisant des raccordements pour les foyers et des bornes fontaines à Abidjan, Soubré, Bouaké, Tiassalé, Bonoua, Assinie, Korogho et Bloléquin.

➤ **La composante assainissement urbain (7,6 milliards FCFA)**

L'objectif de cette composante est d'accroître l'accès au réseau d'assainissement des eaux usées et de limiter les rejets des effluents dans la lagune d'Abidjan en améliorant le fonctionnement.

Cela se fera par (i) la réhabilitation des stations de pompage et de prétraitement alimentant l'émissaire en mer ; (ii) la réhabilitation des stations de pompage des quartiers; et (iii) le raccordement des réseaux secondaires au collecteur principal.

Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- Rétablir le fonctionnement normal du collecteur principal par la réhabilitation des stations de pompage et de prétraitement alimentant l'émissaire en mer ;

- Réduire les rejets en lagune et dans le milieu naturel en raccordant les réseaux secondaires au collecteur principal.

➤ **La composante déchets solides (6 milliards FCA)**

L'objectif principal de cette composante est d'améliorer la collecte, l'évacuation et l'élimination des déchets solides ménagers des villes d'Abidjan et de Yamoussoukro afin de sauvegarder la santé publique et l'environnement.

Les objectifs spécifiques sont les suivants :

Eliminer les principaux dépôts sauvages dans l'agglomération urbaine ;

- Mettre en place un système efficace de collecte des ordures utilisant principalement le secteur privé domestique ;
- Améliorer le routage des véhicules de transport des déchets avec la réhabilitation et la remise en service du poste de transfert de Williamsville ;
- Lancer une campagne de sensibilisation sur la salubrité, y compris une composante sur le VIH/sida ;
- Améliorer les conditions de vie des riverains de la décharge d'Akouédo (village d'Akouédo).

➤ **La composante réhabilitation de la voirie urbaine (14 milliards FCFA)**

L'objectif de cette composante est d'aider le gouvernement à améliorer la mobilité urbaine et l'accès aux services de transport en améliorant le réseau routier. Ces améliorations contribueront à renforcer le fonctionnement des institutions et à consolider la relance des activités économiques. A cet effet, les activités de la composantes se concentrent sur :

- La mise en place de la signalisation horizontale et verticale pour améliorer la sécurité routière ;
- Le rétablissement des lignes de transport collectif dans les quartiers défavorisés, lesquels avaient été suspendus en raison du mauvais état de la voirie ;
- L'amélioration de la fluidité du trafic en toute saison, notamment par des mesures visant à réduire la congestion et à améliorer le drainage des endroits critiques ;

- Le raccordement de voies secondaires au réseau primaire afin de desservir de nouveaux quartiers générateurs d'un trafic important de voitures particulières.

Les villes ciblées par cette composante sont Abidjan, Man et Agboville.

➤ **La composante contrat de ville (3,5 milliards)**

Cette composante aborde, de manière méthodique, les problèmes des villes à moyen et long terme et redynamisera les fonctions municipales, largement re-dévolues à l'État pendant la période de crise. A cet effet, les activités de la composante devront viser notamment :

- L'établissement d'un état des lieux et d'un programme prioritaire pour un premier groupe de 10 villes sur la base d'un audit urbain et d'un audit financier et organisationnel ; et
- L'accompagnement des collectivités locales afin de leur permettre de reprendre en main une partie de leurs missions dans une perspective de normalisation et de stabilité.

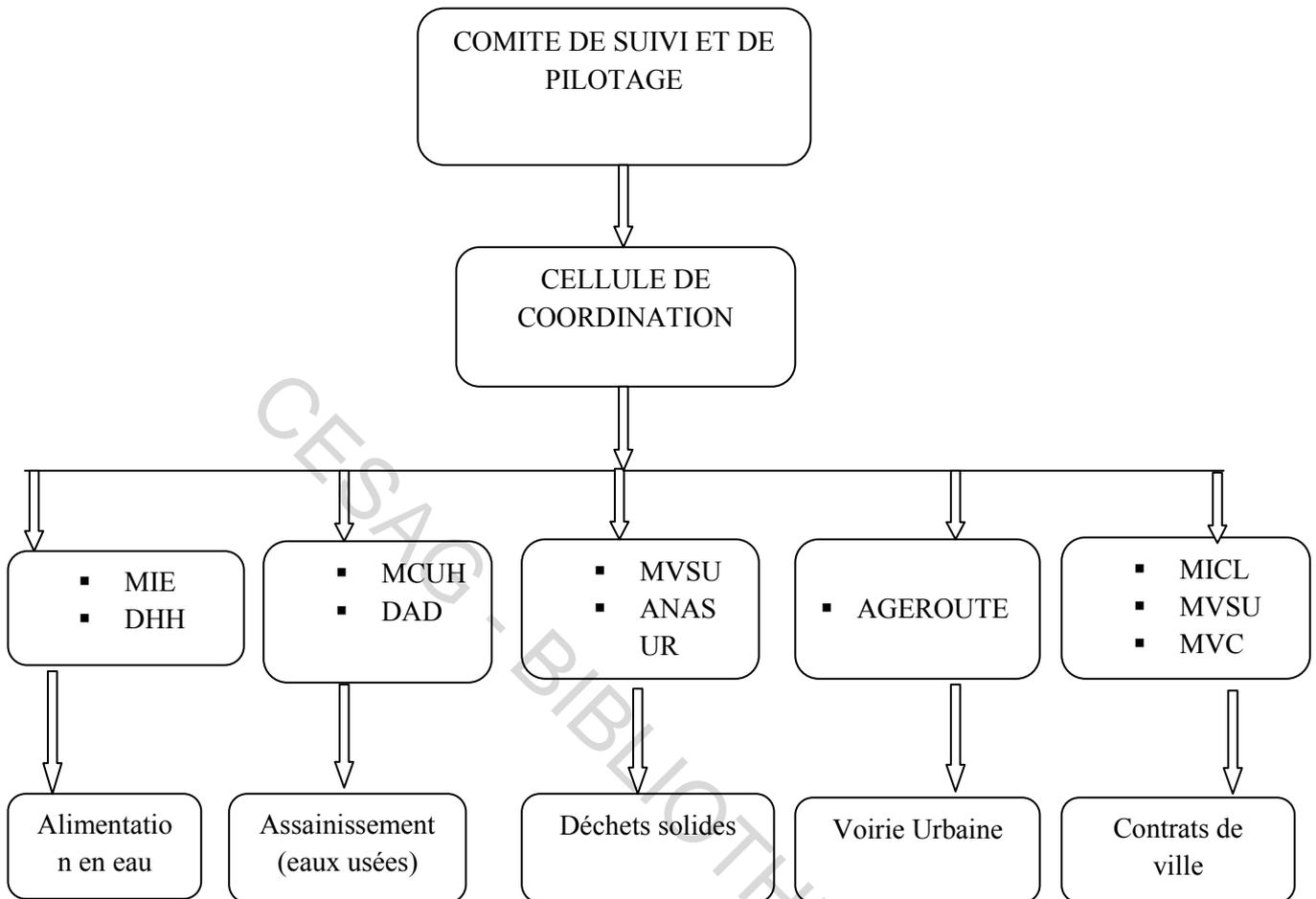
Les villes ciblées par cette composante sont Abidjan, Korogho, Bouaké, Daloa, Divo et San Pedro.

Schéma 2 : Les grandes dates du PUIUR

2008	2009	2010
<p>25 Juillet : le PUIUR est né à l'initiative du gouvernement de Côte d'Ivoire à partir d'un don de la Banque Mondiale d'un montant de 50 Milliards de FCFA</p>	<p>25 Août : Date de lancement officiel des travaux du PUIUR</p>	<p>20 Juillet : Approbation d'un don additionnel de 50 Millions de dollars US pour la Côte d'Ivoire par la Banque Mondiale</p>

Source : le chercheur : M'BESSO Nelie

Schéma 3 : L'arrangement institutionnel du projet



Source : Document de projet PUIUR

Légende

- MIE : Ministère des Infrastructures Economiques
- DHH : Direction de l'Hydraulique Humaine
- MCUH : Ministère de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Habitat
- DAD : Direction de l'Assainissement et du Drainage
- MVSU : Ministère de la Ville et de la Salubrité Urbaine
- ANASUR : Agence Nationale de la Salubrité Urbaine
- AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes
- MICL : Ministère de l'intérieur et des collectivités Locales
- MVC : Maires des communes concernées

1.2.2- Description de la situation de Soubré

Après une décennie de crise politique et économique, la ville de Soubré a accumulé, de grands retards dans l'investissement en faveur des infrastructures urbaines et leur entretien, dans un contexte d'afflux massif de populations déplacées. Ainsi, le manque de gestion des bassins hydrauliques et l'absence d'investissements physiques pour régler les zones de réception des eaux pluviales se sont soldés par des inondations récurrentes des quartiers et des pertes de vie humaine pendant la saison des pluies.

Les dispositions organisationnelles relatives au secteur de l'eau peuvent certes être jugées satisfaisantes, toutefois le cadre institutionnel et la capacité des services d'assainissement sont faibles. Plus concrètement, pour ce qui est de l'approvisionnement en eau, la surveillance réglementaire est assurée par le ministère des Infrastructures économiques alors que l'Office national de l'eau potable (ONEP) est le maître d'ouvrage délégué, en vertu d'un contrat d'affermage qui lie le gouvernement et la Société de distribution d'eau de Côte d'Ivoire (SODECI) l'entreprise concessionnaire.

Malgré les efforts conjugués de ces différents services, certains quartiers et villages sont desservis. Suite à l'intervention du PUIUR, l'on assiste à la réduction du déficit de production d'eau potable de plus de 53 000 m³/jours, au renforcement du réseau de distribution, faisant passer la durée moyenne d'alimentation en eau potable de 18 à 20 heures/jour dans les zones visées par le projet. De plus, le raccordement des quartiers périurbains sous équipés et des ménages à faible revenus au réseau d'eau potable permettent à plus de 300 000 personnes supplémentaires d'avoir accès à un service amélioré d'alimentation en eau potable.

Il paraît indéniable que le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) à travers la composante eau potable, a contribué à l'amélioration du cadre de vie des populations du département de Soubré, mais une limite subsiste cependant : l'absence de la composante voirie urbaine.

En effet, malgré ses énormes potentialités, Soubré dispose de 2919 km de routes, dont seulement 164 km ont été bitumées.

Leur développement et entretien ont été réduits puis totalement négligés depuis 2000.

Elles sont aujourd'hui très dégradées et représentent une contrainte majeure à la fois pour l'accès des populations aux services administratifs et sociaux de base et pour l'activité économique de la ville. Le transport des marchandises, très important, est fortement ralenti et accentue la dégradation des seules voies qui demeurent encore praticables.

SECTION 2 : CONSTRUCTION DU MODELE D'ANALYSE

La construction du modèle d'analyse comprend d'une part, la présentation du modèle d'analyse et de ses différentes variables et d'autre part, la méthodologie adoptée pour collecter les informations pouvant permettre de renseigner ces variables.

Paragraphe 1 : Présentation du modèle d'analyse

Suite à la description du contexte de l'étude, il convient de mettre au point un modèle de travail qui permette de répondre à la question de recherche suivante :

2.1.1- La question de recherche

La question de recherche constitue le premier fil conducteur de la recherche et de la construction du modèle servant à l'atteinte des objectifs de l'étude. Elle doit, de ce fait, être claire, pertinente et exploratoire.

En ce qui concerne le PUIUR, son objectif principal est d'appuyer les efforts de la reconstruction post-crise du gouvernement ivoirien. Mais cette contribution ne peut être effective que si le projet apporte des solutions pertinentes aux carences des zones économiques stratégiques du pays. Cet état de fait a été souligné dans la problématique et soulève donc des questions spécifiques, présentées comme suit :

- Qu'est ce qui explique la non-prise en compte du volet voirie urbaine de Soubré par le projet ?
- Comment le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines pourrait-il à travers la ville de Soubré, contribuer à la relance économique de la Côte d'Ivoire ?

La réponse à ces questions est obtenue par l'analyse d'un certain nombre de variables qui, une fois réunies, attestent ou non de la pertinence de la question de recherche.

Ces variables sont:

- la variable à expliquer ou dépendante;
- et les variables explicatives ou indépendantes.

L'opérationnalisation de ces variables est faite par le biais de critères qui sont mesurés par un ensemble d'indicateurs inhérents à ceux-ci. Les variables retenues (expliquée et explicatives), indispensables à l'analyse ont non seulement servi de base à la recherche documentaire mais aussi aux entretiens libres et à l'élaboration du guide d'entretien. Cela a permis d'apporter des réponses à la question de recherche.

Il est donc important de montrer leur opérationnalité à travers des indicateurs pertinents qui permettent d'explicitier ces variables via le modèle d'analyse.

2.1.2- Le modèle d'analyse

Au regard de la question de recherche, le modèle d'analyse proposé comprend :

- une variable expliquée qui est le renforcement économique de la ville de Soubré
- Des variables explicatives : l'étude sociale, l'étude institutionnelle, l'étude technique, l'analyse de l'insertion du projet (composante voirie urbaine) dans l'économie nationale et l'analyse économique

A- Présentation de la variable expliquée ou dépendante

En tant que bien collectif non tarifié, dont le financement est assuré par la puissance publique, la voirie relève des techniques d'évaluation des politiques publiques. C'est donc une maximisation de la satisfaction de ses utilisateurs qui servira de base à l'analyse de la variable expliquée qui est le renforcement économique de la ville de Soubré.

Ainsi, pour l'analyse de cette variable, des indicateurs sont déterminés autour de deux axes que sont : le volet social d'une part et d'autre part le volet économique.

Le volet social prend en compte :

- le facteur durée et fluidité du trajet ;
- le facteur sécurité.

Le volet économique comprend :

- la rentabilité financière des agents économiques (entreprise et population) ;
- la contribution fiscale des agents économiques (taxes et impôts).

Le renforcement économique de la ville de Soubré s'apprécie par la combinaison des indicateurs présentés dans le tableau suivant :

Tableau 1 : Présentation de la variable expliquée

Variable expliquée	Dimension	Indicateurs
Renforcement économique de Soubré	Sociale	Le facteur durée et fluidité du trajet
		Sécurité routière
	Economique	Rentabilité financière des agents économiques
		La contribution fiscale

Source : le chercheur : M'BESSO Nelie

B- Présentation des variables explicatives ou indépendantes

Pour une analyse plus approfondie, la recherche sa été orientée vers deux volets majeurs : la conception et la réalisation. Des variables explicatives ou indépendantes ont de ce fait été proposées.

Ainsi, la dimension conception est constituée de l'étude sociale et des besoins, de l'étude institutionnelle et de l'étude technique.

En ce qui concerne la dimension réalisation, elle regroupe l'analyse de l'insertion de la composante voirie urbaine et l'analyse économique.

1- La dimension conception

➤ L'étude sociale

Elle permet de créer une relation entre les besoins réels de la population et le choix des composantes affectées à la zone.

➤ **L'étude institutionnelle**

Elle renvoie à la forte implication de la puissance publique par l'intervention de ses institutions et de ses divisions administratives dans la réalisation du projet. L'environnement institutionnel peut fortement influencer la nature des impacts des projets sur l'économie nationale.

➤ **L'étude technique**

Cette variable trouve sa pertinence dans la nature des travaux de voirie réalisés par rapport à ceux prévus et le choix de la technologie et des matériaux utilisés en ce qui concerne leur qualité et leur durabilité.

2- La dimension réalisation

➤ **L'analyse de l'insertion du projet (composante voirie urbaine) dans l'économie nationale**

Une analyse d'insertion bien menée permet de :

- comprendre la nature des changements apportés par le projet ;
- repérer les agents affectés par le projet. Dans le cadre de cette étude, les agents impliqués sont d'une part la population (les usagers et les riverains) et d'autre part, les agents économiques comme les sociétés de transport en commun et autres associations assimilées.

➤ **L'analyse économique**

Se référant aux résultats de l'analyse de l'insertion du projet, l'étude économique permettra d'apprécier l'apport du projet dans la relance des activités des secteurs lésés par l'état de la voirie.

Fort de tout ce qui précède, les différents indicateurs susmentionnés seront regroupés dans un tableau récapitulatif faisant apparaître non seulement les variables correspondantes mais également les étapes du cycle de vie auxquelles ils appartiennent.

Tableau 2 : Présentation des variables indépendantes ou explicatives

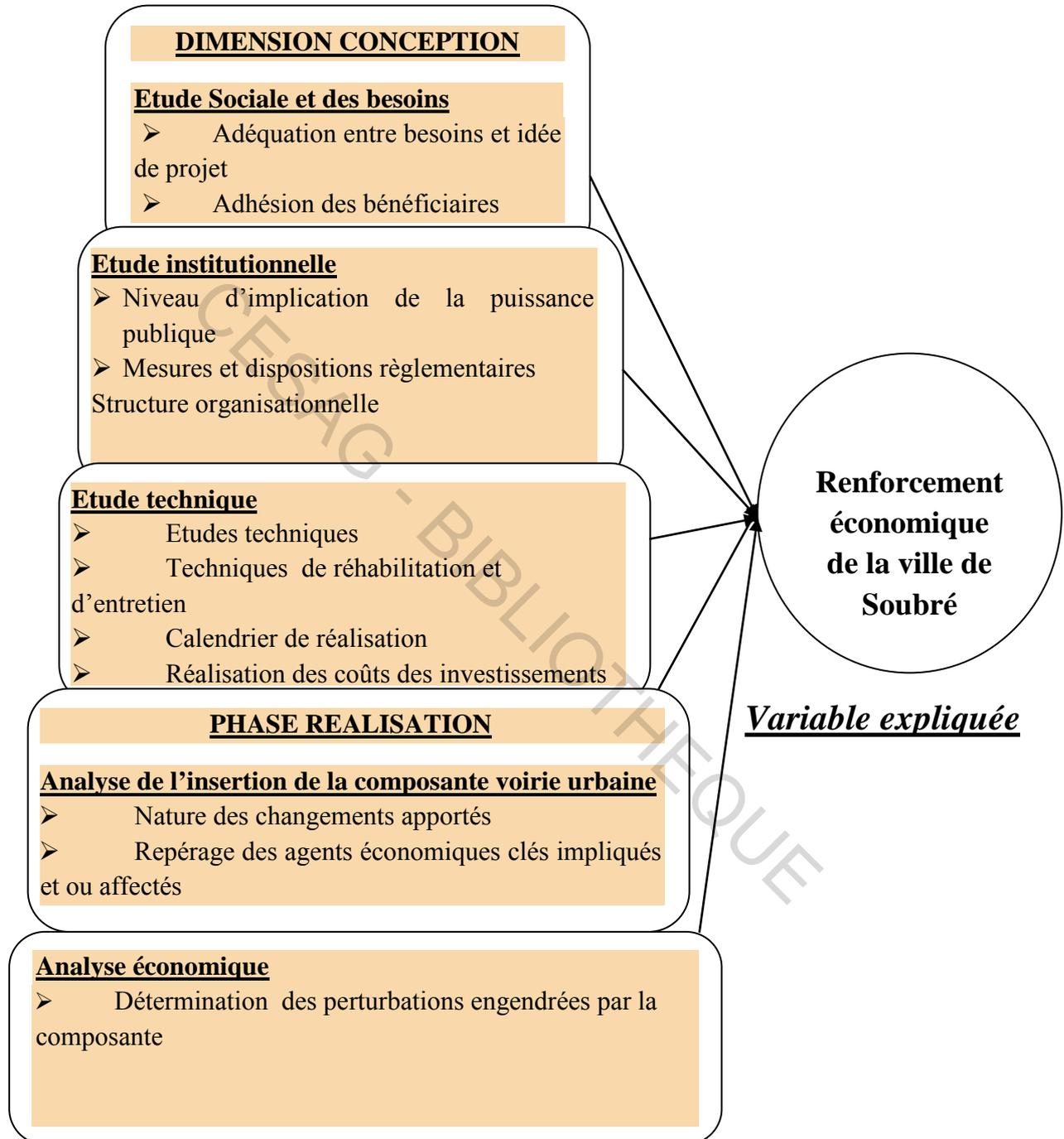
DIMENSION	VARIABLES	INDICATEURS
Conception	Etude Sociale et des besoins	*adéquation entre besoins réels et idée du projet
		*Adhésion des bénéficiaires
	Etude Institutionnelle	*Niveau d'implication de la puissance publique
		*Mesure et dispositions réglementaires
		*Structure organisationnelle
	Etude technique	*Etudes techniques
		*Technique de réhabilitation et d'entretien
		*Calendrier de réalisation et délais
		*Evaluation des coûts des investissements
	Réalisation	Analyse de l'insertion de la composante voirie urbaine
*Repérage des agents économiques clés impliqués et/ou affectés		
Analyse économique		*Détermination des perturbations engendrées par la composante

Source : le chercheur : M'BESO Nelie

C- Schématisation du modèle d'analyse

Schéma 4 : Schématisation du modèle d'analyse

Variables explicatives



Source : le chercheur : M'BESSO Nelie

La relation entre la variable dépendante et les variables indépendantes peut être traduite dans la formule suivante :

$$\mathbf{RES} = F(\mathbf{ES}, \mathbf{EI}, \mathbf{ET}, \mathbf{AI}, \mathbf{AE})$$

Avec :

RES=Renforcement de l'économie de Soubré

F=Fonction de

ES=Etude Sociale

EI=Etude Institutionnelle

ET=Etude Technique

AI =Analyse de l'insertion de la composante

AE=Analyse Economique

Paragraphe 2 : Méthodologie de l'étude

L'objectif de la démarche est de permettre, à partir du modèle d'analyse, de recueillir des informations afin d'analyser et de renforcer la contribution du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines dans le développement économique de la ville de Soubré. A cet effet, des données secondaires et des données primaires ont été collectées, exploitées et analysées.

2.2.1- La population de l'étude et la méthode de collecte

A- La population de l'étude

Pour les besoins de l'étude, un échantillon de la population choisie (agents économiques, opérant dans la zone de Soubré) a été relevé. Le type d'échantillonnage sur lequel le choix s'est porté, les méthodes non probabilistes ont été mises à contribution.

Elles ont permis de choisir de manière précise les éléments de l'échantillon afin de respecter plus facilement les critères fixés préalablement définies. Dans le cas de la recherche, c'est l'échantillonnage par choix raisonné qui a été retenu. Dans ce mode d'échantillonnage la sélection volontaire des individus a été faite selon des caractéristiques particulières pertinentes à l'étude. Ainsi, l'échantillon retenu fut celui des sociétés de transport de produits agricoles et leur syndicat et les agriculteurs locaux. Les sociétés de transport/de matières agricoles ont été au nombre de trois. Les agriculteurs locaux interrogés, ont été essentiellement ceux de cacao et de café.

Les composantes de l'échantillon susmentionné représentent les agents économiques qui sont directement affectés par l'état de la voirie et dont les activités affectent l'économie de la zone car la constituant à plus de 70%.

B- Les méthodes de collecte

Pour mener une recherche appliquée, il existe diverses méthodes de collectes de données telles que :

- l'enquête ;
- l'observation participante ;
- l'analyse documentaire etc.

Les instruments mis à contribution pour les besoins de l'étude sont l'analyse documentaire et l'enquête sur le terrain.

1- L'analyse documentaire

La revue ou analyse documentaire a été essentiellement constituée d'une part, par des documents mis à disposition par le projet et par d'autres institutions contactées et des ouvrages afférents aux projets développement, notamment à la gestion des infrastructures routières.

Pour ce qui est des documents relatifs au projet et au secteur des infrastructures routières en Côte d'Ivoire, les documents suivants ont été mis à contribution :

- l'accord de don
- le document de projet
- les rapports d'évaluation de la composante voirie urbaine

- le Rapport de Suivi Financier du PUIUR (RSF)
- les rapports de suivi de l'AGEROUTE portant sur les infrastructures de Soubré
- les notes de cadrages des projets du Fonds Routier de Côte d'Ivoire

Pour ce qui est des ouvrages, les documents suivants ont été utilisés :

- « Analyse des projets dans les pays en développement » d'Ahmadou Aly MBAYE
- Blet P. L'évaluation des projets routiers- Economica
- « Guide Pratique d'Analyse des Projets » de BRIDIER M. et MICHAÏLOF S.

Ces différents documents permettent non seulement de collecter des informations mais également de mieux comprendre l'environnement de la composante et de faire le diagnostic des points critiques de Soubré et les moyens de remédier à la dégradation de sa voirie urbaine et interurbaine.

2- L'enquête sur le terrain

Pour compléter ou confirmer les informations recueillies par le biais de l'analyse documentaire, une enquête sur le terrain a été réalisée. Cela a sommairement consisté en des entretiens auprès des agents économiques ciblés, sur la base du guide d'entretien présenté en annexe. Ces entretiens ont permis de mieux cerner les réalités de la zone et d'en appréhender les causes.

De plus, des entretiens approfondis ont été menés auprès du responsable de suivi évaluation du Projet. Ces entretiens ont permis d'établir une discussion avec l'interviewé sur des questions relatives à l'étude.

2.2.2- Les méthodes d'administration et mode d'interprétation

A- Les Méthodes d'administration

Les entretiens avec les groupes cibles se sont déroulés suivant un guide d'entretien administrés selon une logique du général au particulier et ce, par le biais du logiciel SPHINX 07. C'est un logiciel de référence pour tous les projets d'études quantitatives et qualitatives. Il facilite le paramétrage de tous types de questions (fermées, échelles, multiples, ordonnées, tableaux, et des questions ouvertes textes, dates, numériques, codes...).

Ainsi, un entretien semi directif a été fait afin de permettre à l'interviewé d'une part d'approfondir certaines informations détenus et d'autre part de lui permettre de s'exprimer librement sur l'état de la voirie de Soubré, ses prétendues causes, son impact sur ses activités et les éventuelles solutions pouvant participer à l'amélioration de la situation de départ (sans projet).

Par ailleurs, l'appréciation de certaines variables explicatives se fera en fonction des notes recueillis par les critères qui les constituent.

B- Mode d'interprétation

Le mode d'interprétation choisi, découle de la logique qui gouverne les différents éléments du modèle, des interrelations reliant ces éléments.

Il s'est agi de comparer ce qui doit être fait par le projet et présenté à travers les variables du modèle d'analyse et ce qui est fait à Soubré. Autrement, il est fait une comparaison entre les normes du modèle d'analyse et les résultats obtenus par le biais de l'analyse documentaire et des entretiens effectués. Ainsi, pour ce faire, un traitement manuel par la notation des différentes variables à travers leurs indicateurs.

Les variables explicatives étant nominales, un même poids d'importance leur a été attribué. Les indicateurs ont été notés à partir des critères d'appréciation. Chaque critère est noté sur dix (10). Ainsi, un critère qui est satisfait est noté 10, un critère qui est partiellement satisfait est noté 5 et un critère non satisfait du tout ou inexistant est noté 0.

La somme des notes des critères correspond à la note de la variable.

DEUXIEME PARTIE

**PRESENTATION DES
RESULTATS DES ANALYSES ET
RECOMMANDATIONS**

CHAPITRE 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS

En utilisant les méthodes telles que préconisées dans la section relative à la méthodologie de l'étude, les résultats de l'étude seront présentés comme suit :

SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DE LA VARIABLE EXPLIQUEE

Le renforcement économique de Soubré est soumis à la réunion de divers facteurs logés dans des compartiments que sont la dimension sociale et la dimension économique.

Paragraphe 1 : Présentation et analyse de la dimension sociale de la variable

La dimension sociale comprend deux critères : la durée et confort et le facteur sécurité routière.

Les résultats de cet indicateur sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 3 : résultats de l'évaluation de la dimension sociale de la variable expliquée

DIMENSION	CRITERES	NOTE	S/TOTAL
SOCIALE	Durée et confort du trajet	5	10/20
	Sécurité routière	5	

1.1.1- Le facteur durée et confort du trajet

En raison de la crise politico-économique qui a secoué le pays ces dernières années, le niveau de service de la voirie de Soubré, a connu une détérioration faute d'un entretien courant régulier et de retards dans le renouvellement des investissements (entretien périodique et renforcement) ainsi que dans l'extension du réseau. Des inspections sommaires réalisées en 2003 par l'AGEROUTE sur les voies primaires et secondaires ont révélé un niveau de dégradation relativement élevé (60 °A du linéaire inspecté).

De plus, des zones critiques inondées durant la saison des pluies en raison d'un système de drainage des eaux inadéquat, endommageant les routes et les rendant infranchissables pendant de longues périodes.

En outre, la dégradation de son niveau de service a eu des impacts négatifs sur les services de transport en commun et donc sur la mobilité d'une large partie de la population urbaine.

Devant cette situation préoccupante de la voirie et afin de parer aux besoins les plus urgents, le gouvernement a mobilisé des ressources locales pour effectuer des réparations qui ont permis le rétablissement de routes principales très dégradées et de traiter les points particulièrement critiques pour la mobilité dans la ville.

Même si le gouvernement fait des efforts considérables, ceux-ci ne sont pas à la mesure du très grand besoin de réhabilitation des chaussées, qui ont atteint un niveau de fatigue très avancé, et de renforcement des systèmes de drainage des eaux de pluie.

Ainsi, fort de ce qui précède, les résultats obtenus et présentés plus haut se trouvent justifiés. Le facteur durée et confort du trajet, n'est que partiellement satisfait, faute de l'état d'avancement de la dégradation de la voirie.

Cet état de choses a un impact considérable sur la qualité de vie de la population. Dans certaines situations d'urgence (médicales par exemple), l'intervention ne peut être rapide et efficace, car l'accès aux zones concernées n'étant pas aisé.

1.1.2- La sécurité routière

Le département de Soubré constituant un important centre de groupage avant l'exportation de toutes ses productions agricoles vers les centres de consommation du pays et les ports d'embarquement (Abidjan et surtout San Pedro), fait face à un problème de sécurité sur ses voies.

Fort de cela, une enquête menée auprès des structures locales a permis de recenser les informations afférentes à l'état réel des infrastructures routières.

En ce qui concerne les pistes rurales, les dégradations suivantes sont à noter :

- **Les ornières** (Ce sont des déformations longitudinales permanentes et excessives que l'on peut observer dans les traces de passages des roues des véhicules par la suite d'une forte densité de la circulation) ;

- **Les flaches** (Les ornières existantes peuvent se propager en largeur par effet d'imbibition du terrain adjacent. La circulation évitant les ornières va petit à petit agrandir l'affaissement pour constituer une flache).

Pour ce qui est de la chaussée, il est constaté la présence de :

- **Bourbier** (C'est une déformation localisée, sous forme de plastification du matériau du corps de la chaussée sous l'effet du trafic et de l'eau de ruissellement ou interne) ;
- **Nids de poule** (Ce sont de petites cavités de formes arrondies aux bords et créées à la surface de la couche de roulement par arrachement localisé de matériaux. Ils ont tendance à s'agrandir et à se propager en constituant des points d'accumulation d'eau très nuisible pour la stabilité et la circulation) ;
- **Têtes de chat** (C'est une dégradation résultant de la perte de matériaux associée à la présence de gros éléments non écrêtés lors de la mise en œuvre. La gravité des têtes de chat se manifeste surtout par l'inconfort ressenti par l'utilisateur, ce qui implique une réduction de la vitesse de parcours).

Ces différents types de dégradation sont la cause de nombreux accidents constatés sur les principales voies.

L'accident de la route est un événement soudain, généralement involontaire, qui résulte de l'interaction de plusieurs facteurs défavorables, notamment :

- **40%**- L'état défectueux de la route et de son environnement
- **40%**- L'homme en tant que conducteur d'engin ou piéton ;
- **20%**- La défaillance du véhicule ;

Ces trois grands facteurs d'accidents se déclinent généralement au plan statistique, sous forme de causes précises et multiformes, par exemple :

- L'éclatement des pneus en pleine vitesse ;
- La présence d'obstacle inopiné (rongeurs ou autres animaux) sur la chaussée.

Le seul département de Soubréa au titre l'année 2013, enregistré près de 1 000 accidents qui ont occasionné près de 100 tués et 3 700 blessés avec des pertes économiques qui se chiffrent à deux (2) milliards de francs CFA par an.

Par ailleurs, la non-électrification de la plupart des voies urbaines et interurbaines ne fait qu'accroître cet état de fait.

En effet, les accidents de la circulation ne sont pas les seules manifestations de l'insécurité routière. Les agressions sur les voies ont été aussi observées. Certains gangs aux intentions douteuses, se faisant appelés les « coupeurs de route », profitent de cette situation pour dépouiller, agresser et même porter atteinte à l'intégrité physique de la population. Ainsi, certains véhicules de transport de marchandises sont en cours de route, détournés de leur lieu de livraison.

Cet état de choses crée engendre une psychose tant chez la population que chez les sociétés de transport. Les voyages nocturnes sont limités, ce qui n'est pas sans conséquences sur le rendement économique de la zone.

Le volet social occupe une place de choix dans le développement économique de tout pays. C'est une dimension indissociable dans l'appréciation du poids économique d'un Etat.

Paragraphe2 : Présentation et analyse de la dimension économique

Les infrastructures routières jouent un rôle déterminant dans le développement économique de tout pays. Elles favorisent la rentabilité financière des différents agents économiques et par conséquent accroît la contribution fiscale des assujettis. L'évaluation des critères de la dimension économique sus présentée a donné les résultats suivants :

Tableau 4 : Résultats de l'évaluation de la dimension économique de la variable expliquée

DIMENSION	CRITERES	NOTE	S/TOTAL
ECONOMIQUE	Rentabilité économique des agents économiques	5	10/20
	Contribution fiscale	5	

1.2.1- La rentabilité financière des agents économiques

Le réseau routier constitue un des secteurs porteurs de croissance en ayant des effets d'entraînement sur d'autres secteurs. Il est au fait considéré comme une épine dorsale et un des secteurs moteurs de démarrage du processus de la croissance.

Le réseau routier de Soubré constitue de ce fait non seulement un lien entre les villages mais aussi un lien entre certains axes routiers.

Dans le processus de création des richesses dans une économie, les routes permettent les transactions et les échanges commerciaux entre les régions en accordant une sorte de valeur ajoutée sur toutes les productions agricoles locales dans les milieux urbains, et cela par l'action de l'industrie manufacturière tout en évitant le cloisonnement des marchés sur une région.

Eu égard ce qui précède, fort est de constater que les pistes rurales de Soubré ne sont pas régulièrement entretenues et comme premières conséquences elles sont soumises à plusieurs sortes de dégradations ce qui rend leur praticabilité difficile voire impossible à certaines périodes de l'année comme lors des saisons pluvieuses. Cet état de chose a un effet très négatif sur la vie de la population rurale et gêne la réalisation des activités agricoles car constituant un obstacle à l'acheminement aisée de la production agricole vers les centres de collecte.

Une enquête menée auprès de quelques entreprises exportatrices de matières agricoles, des membres du Conseil général de Soubré et des représentants des producteurs agricoles a permis d'apprécier l'impact de l'état de la voirie urbaine et interurbaine sur un pilier non négligeable de l'économie : le secteur agricole. Cet impact peut être apprécié en amont et en aval.

A- En amont

Le mauvais état dans lequel se trouvent les pistes rurales de la région de Soubré est une situation quasi imputable à l'absence totale d'entretien au cours de la dernière décennie.

Ainsi, il n'est pas sans conséquences sur la qualité et la quantité des productions agricoles.

En effet, les zones de productions se trouvant enclavées du fait de l'absence de voies rurales, les engins de transport tels que les camions ne peuvent embarquer les intrants récoltés, ce qui peut avoir comme conséquence, leur périssabilité.

Dans certains cas, la quasi-totalité des produits récoltés périclitent ou dans le cas où une certaine quantité arrive à être sauvée, elle ne répond pas aux normes et critères de qualité requis.

En somme, cet état de fait ne permet donc pas aux coopératives et autres producteurs locaux, un acheminement aisé des intrants agricoles, des zones de production vers les sites/banques de collecte. De plus l'impraticabilité des pistes rurales et l'absence d'entretien de celles existantes de cette vaste zone de production agricole ne permet pas de promouvoir l'accès aux marchés et améliorer la compétitivité de l'agriculture dans cette région si riche et indispensable au développement économique de la Côte d'Ivoire.

En général, les cultures marchandes destinées à l'exportation sont les plus importantes, il y a généralement une plus grande stratification des revenus. Lorsque les cultures sont des aliments pour les ménages, il y a une plus grande égalité de revenus. Mais au regard de la situation actuelle, aucun des deux cas susmentionnés ne sont visibles dans la ville de Soubré.

B- En aval

Le réseau routier agit de façon considérable sur le secteur agricole et sur le secteur de l'industrie manufacturière considérée comme les deux secteurs les plus sensibles pour le démarrage du processus de la croissance économique d'un pays qui se veut émergent.

Dans ce cadre de cette étude, le réseau routier concerné ne comprend que les tronçons cruciaux de dessertes reliant les zones rurales à la région et aux points d'exportation (Port de San-Pedro).

En effet, du fait du mauvais état de ce réseau, les entreprises de transport agricoles sont de façon récurrente confrontées à quelques malaises, pouvant aller d'une simple crevaison de pneus à la perte de tout ou partie de la marchandise chargée.

De façon plus concrète, lorsque les inputs agricoles sont évacués des zones de production vers les zones de transformations (les industries manufacturières), les entreprises sont confrontées à certaines difficultés. La récurrence des nids de poule occasionne fréquemment des accidents causant parfois la perte des produits agricoles embarqués. D'un autre côté, l'impraticabilité de certains principaux axes routiers ne facilite pas l'évacuation des inputs. En effet, vu l'état de la voirie, les sociétés de transport limitent le nombre de voyages hebdomadaires ce qui a un effet direct sur la quantité à exporter.

L'agriculture joue un rôle crucial dans l'économie des pays en développement, et constitue la principale source de nourriture, de revenus et d'emploi pour leurs populations rurales. L'amélioration de l'agriculture et de l'utilisation des terres est fondamentale pour atteindre la sécurité alimentaire, la réduction de la pauvreté et le développement durable. Le développement du secteur agricole passe non seulement par la capacité de production agricole mais également par la survie des entreprises agricoles.

Au regard des résultats ci-dessus, la conclusion la plus importante est l'effet profond des infrastructures sur le revenu des différents acteurs économiques. Dans l'ensemble, les évaluations reposant sur les villages les plus et les moins développés de la zone montrent que la construction et la réhabilitation d'infrastructures routières relèveront les revenus de 33% et les revenus tirés des cultures augmentent d'environ 24%.

Cette conclusion montre que le développement des infrastructures rurales, dont les routes constituent un élément central et doit donc jouer un rôle essentiel dans toute stratégie de développement de Soubré.

1.2.2- La contribution fiscale

L'économie de la Côte d'Ivoire reposait depuis 1960 sur l'agriculture. Depuis l'avènement de la crise militaro-politique et les différentes dégradations qu'elle a de facto entraîné, cette économie est mise à mal. L'industrie agroalimentaire qui regroupe principalement la minoterie, le décorticage du riz (rizeries), la transformation de café et cacao (près de 40% du secteur), la production de sucre, les oléagineux, les conserves de poisson, les boissons et les huiles essentielles, subit tout particulièrement l'influence négative de cette crise.

La part de ce secteur dans le PIB passe en effet de 21 % en 2000 à 12,4 % en 2005. Cette situation ne s'est pas améliorée avec le temps car la dernière crise de 2010 a participé à la suspension de plusieurs réformes entreprises par le gouvernement dans le secteur agroalimentaire et dans celui de la réhabilitation de la voirie urbaine et interurbaine.

Cette situation n'a pas été sans conséquences. La contribution fiscale, principale source de revenus de l'état a connu une baisse considérable.

En effet, la Côte d'Ivoire a été contrainte d'adapter sa fiscalité au contexte. Elle est confrontée à une forte baisse des investissements étrangers directs, à la réduction de manière drastique des activités de nombreuses entreprises de transformation de matières agricoles notamment dans la zone Ouest du pays, ainsi qu'à l'abandon pure et simple du pays par d'autres sociétés dans l'attente de la résolution définitive de la crise. Dans ce contexte, des mesures spécifiques d'allègement fiscal et d'assainissement des états financiers des entreprises ont été prises. Le taux de la TVA a été réduit. Pour les grandes entreprises, la retenue de 10 % qui était opérée sur les sommes mises en paiement par le Trésor public a été supprimée et l'impôt sur le bénéfice de ces entreprises a été réduit²¹. De même une exonération d'impôt sur les bénéfices pendant trois ans pour les entreprises en difficultés... a été accordé. Ces mesures sont complétées par une réforme de la fonction budgétaire rendue nécessaire par diverses faiblesses constatées dans la gestion des finances publiques.

SECTION 2 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DES VARIABLES EXPLICATIVES

L'analyse des variables explicatives de la présente étude, a montré les « points critiques » qui entravent la manifestation de la variable expliquée. Les résultats de l'analyse de ces différentes variables sont présentés dans un tableau et une interprétation de ces résultats est faite par la suite, suivant le modèle de l'analyse de la variable expliquée.

Paragraphe 1 : Présentation et analyse de la dimension conception

La conception est l'étape préliminaire de la mise en œuvre d'un projet. Elle détermine la réussite ou non du projet, car nécessitant la réunion et la réalisation d'un certain nombre d'éléments logés dans des compartiments comme le volet social, institutionnel, technique, environnemental etc.

²¹Le bénéfice des entreprises agroindustrielles a considérablement baissé du fait de la crise et l'état douteux de la voirie de Soubré, principale zone de production de ces matières ne contribue pas de façon effective à l'augmentation du chiffre d'affaires de ces entreprises.

2.1.1- Présentation et analyse des résultats de l'étude sociale et des besoins et de l'étude institutionnelle

Les résultats de l'évaluation de l'étude sociale et de l'étude institutionnelle sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 5 : Résultats de l'évaluation des variables sociales et institutionnelles de la dimension conception du projet

DIMENSION	VARIABLES	INDICATEURS	NOTE	S/TOTAL
Conception	Etude Sociale et des besoins	adéquation entre besoins réels et idée du projet	0	0/20
		Adhésion des bénéficiaires	0	
	Etude Institutionnelle	Niveau d'implication de la puissance publique	5	25/30
		Mesure et dispositions réglementaires	10	
		Structure organisationnelle	10	

Source : Résultats des recherches du chercheur : M'BESSO Nelie

A- L'étude sociale et des besoins

L'étude sociale et des besoins prend en compte l'adéquation entre les besoins réels des bénéficiaires au projet et l'idée même de projet. C'est un outil de prévision des impacts du projet avant sa phase de mise en œuvre.

En effet, il s'agit de faire un profilage social qui consiste à comprendre les communautés et les parties prenantes susceptibles d'être affectées par les activités du projet. Le profilage implique de ce fait l'analyse des caractéristiques sociales de la zone cible. Les études de référence consistent en une évaluation des besoins du groupe social avant qu'une activité ne se déroule.

En ce qui concerne la présente étude, les résultats de l'évaluation de la variable sus-décrite dévoile qu'elle est non satisfaisante, voire inexistante. Les notes obtenues à cet effet, justifient ce constat.

Lors de la conception du projet, les Zones d'Intervention du PUIUR (ZIP) étaient circonscrites aux deux plus grandes villes touchées par la crise à savoir Abidjan et Bouaké.

L'objectif de développement du projet (ODP) était de faciliter l'accès à l'eau potable et d'améliorer la qualité des infrastructures et des services urbains dans ces deux villes. La prise en compte des autres villes a été faite sur demande des autorités locales, le don accordé, ne permettant pas la satisfaction de tous les besoins.

Cela a été le cas de la ville de Soubré. Seule l'alimentation en eau potable a été prise en compte par le projet sur insistance de la préfecture. Les moyens dont elle disposait, ne lui permettait pas de prendre en charge les travaux d'adduction d'eau et de couvrir par conséquent, certains quartiers de la zone. Cet aspect paraissait à cette époque prioritaire pour soulager le quotidien de la population. De plus, la prise en charge de la majeure partie du réseau routier ivoirien relevait de la responsabilité de l'AGEROUTE. Quant aux rues et aux petites artères, elles relevaient de la responsabilité de la municipalité locale. Or les efforts déployés dans ce domaine par ces différentes parties sont insuffisants d'où les conséquences décrites dans l'analyse des indicateurs de la variable expliquée.

En effet, l'objectif du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) qui est de contribuer à la relance économique du pays ne sera pas pertinent tant que le projet ses activités ne concernent pas les points critiques ralentissant le processus de développement économique comme cela est le cas de la ville de Soubré.

Il ressort d'une série de notes d'orientation sur les sources de croissance économique en Côte d'Ivoire que l'agriculture, la construction et les travaux dans les services publics (entretien routier et amélioration du réseau électrique par exemple) devraient, entre autres secteurs²², constituer d'importants gisements d'emplois et il y a tout lieu de s'attendre à ce qu'ils fournissent des débouchés à court et moyen terme.

²²Les industries à forte intensité de capitaux telles que le pétrole et le gaz jouent un rôle majeur, entre autres, mais leur impact sur l'emploi est limité. Les autres secteurs clés sont notamment les exportations de biens manufacturés, le transport et la facilitation du commerce, et la filière du bois. Dans l'agriculture, la cacao, l'huile de palme, la noix de cajou et le caoutchouc ainsi que le riz constituent des secteurs forts dotés d'un potentiel à valeur ajoutée et de création d'emploi. Il est probable que l'agro-alimentaire crée des emplois pour l'exploitation et l'entretien des machines. Cependant, l'expansion des chaînes de valeur dans l'agriculture n'interviendra que sur le moyen et long terme.

Mais en négligeant le volet voirie urbaine de Soubré dont l'importance a été démontré plus haut, le PUIUR ne peut de ce fait impacter de façon considérable l'économie ivoirienne. Seules les villes d'Abidjan et de Bouaké, ne peuvent soutenir et participer à la relance économique de la Côte d'Ivoire.

A- L'étude institutionnelle

L'étude institutionnelle est l'une des phases les plus importantes dans la conception d'un projet de développement. Les notes obtenues lors de l'évaluation de cette variable ont démontré que l'implication de la puissance publique ainsi que l'organigramme du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) étaient favorables à la réussite du projet.

Ainsi, en ce qui concerne la gestion de la composante voirie urbaine du PUIUR, l'Etat, les districts et les municipalités constituent les différentes parties prenantes. Ces institutions sont entre autres :

- **Le Ministère des Infrastructures économiques**

Le maître d'ouvrage en ce qui concerne le réseau routier relevant de l'État.

- **La Direction des Infrastructures routières**

Sa responsabilité actuelle au sein du Ministère des Infrastructures économiques comprend : la définition de la politique, des directives et des stratégies concernant les infrastructures routières, la formulation des normes et spécifications techniques, et la supervision technique.

- **L'Agence de gestion des routes (AGEROUTE)**

AGEROUTE, créée en 2001, est l'agence nationale ayant pour mandat l'entretien routier. Son conseil d'administration se compose de représentants de différents ministères : infrastructures économiques, planification du développement, économie et finance et agriculture et élevage. Elle est placée sous la double tutelle du Ministère des Infrastructures économiques et du Ministère de l'économie et des finances. Ses responsabilités comprennent :

- La programmation et le suivi de l'exécution des travaux d'entretien et déconstruction ;
- Les passations d'études et les marches de travaux de contrats
- La supervision des études et suivi des travaux ;

- La surveillance du réseau routier ;
- La création et de la gestion de banques de données routières. AGEROUTE est aussi autorisée à proposer l'actualisation et l'adoption de la classification du réseau routier.

▪ **Les Districts**

La loi No 2001-478 du 9 aout 2001 confère aux Districts une personnalité juridique et l'autonomie financière. Ses compétences comprennent l'aménagement du territoire et la gestion du réseau routier du district.

▪ **Les municipalités**

La loi 1\1' 2003-208 du 7 juillet 2003, concernant le transfert et l'allocation de compétences d'État et des communautés locales a donné aux communes, des compétences dans le domaine de la planification de l'utilisation des terres, en particulier lorsque celle-ci concerne la gestion des voies de communication et de différents réseaux.

2.1.1- L'étude technique

Le tableau suivant montre les résultats de l'évaluation des indicateurs de l'étude technique :

Tableau 6 : Résultats de l'évaluation de la variable technique de la dimension conception du projet

DIMENSION	VARIABLE	INDICATEURS	NOTE	S/TOTAL
Conception	Etude technique	Etudes techniques	0	0/50
		Mode construction et/ou de réhabilitation	0	
		Processus de construction et/ou de réhabilitation	0	
		Calendrier de réalisation et délais	0	
		Evaluation des coûts des investissements	0	

Source : les résultats de l'analyse du chercheur : M'BESSO Nelie

Les résultats de l'évaluation de la variable étude technique de la dimension conception montre que ce critère n'est pas du tout satisfaisant. Cela s'explique par le fait que la voirie de la zone de Soubré n'ait pas été prise en compte par le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR).

Cependant, une étude préalablement menée par un collège d'experts regroupant les représentants centraux de la mairie de Soubré et du ministère de la construction a permis de déterminer les points critiques de la voirie de Soubré ainsi que le type de travaux à envisager. Les résultats de cette étude ont permis d'identifier un linéaire de voirie d'environ 12,2km impraticable. Ces voies ont été choisies avec une priorité accordée à la facilitation des activités économiques et sociale, sur la base des critères suivants :

- Trafic personnes et marchandises ;
- Accès aux services administratifs et sociaux de base (écoles, hôpital, cimetière) ;
- Accès aux services économiques principaux (gare routière, zone industrielle, entrepôts de cacao et autres cultures agricoles...)
- Etat de dégradation

Le tableau ci-dessous, présente l'estimation par priorité des travaux à réaliser sur le linéaire retenu comme critique et une estimation des coûts de ces travaux a été élaboré. Il se présente comme suit :

Tableau 7 : Présentation des points critiques de Soubré

Priorité	Linéaire	Longueur (km)	Travaux à exécuter	Coût des travaux (millions F CFA)
1	Carrefour (carf) Dobia- Mairie- Eglise catholique de camp manois-Collège Marc-Ange	2,00	Renforcement de la section carf. Dobia- Mairie sur 0,900 km et construction d'une voie neuve sur la section Mairie- Eglise catholique d camp manois- collège Parc Ange sur 1,100 km	620,000
2	Carrefour Dobia- Terminus Gabon- Palmeraie	3,30	Renforcement de la section carf. Dobia- terminus Gabon sur 0,900 km et construction d'une voie neuve sur la section Terminus Gabon-Palmeraie sur 2,400 km	1140,000
3	SGBCI- Hôpital- Morgue	0,35	Réhabilitation de ce tronçon dont une bonne partie des ouvrages d'assainissement existe déjà	122,000
4	Gendarmerie-station total	0,60	Réhabilitation de ce tronçon dont une bonne partie des ouvrages d'assainissement existe déjà	210,000
5	Lycée moderne Soubré- collège Nawa- clinique Sainte Anne	1,25	Construction d'une voie neuve sur la totalité du tronçon	500,000
6	Marie de Soubré- Gare Lessiry- Ecole 5- cimetière	2,50	Construction d'une voie neuve sur la totalité du tronçon	1 000,000
7	Place de l'indépendance- direction département des Infrastructures Economiques	0,30	Construction d'une voie neuve sur la totalité du tronçon	120,000
8	Carrefour Dobia- Hôtel campement- pont de Soubré	1,90	Renforcer par partie, 200 ml de ce tronçon	40,000

Source : Aide-mémoire, mission d'identification, de préparation et d'évaluation- 16-31 Janvier2013- Ministère de la construction

Les travaux à effectuer peuvent être regroupés en fonction de leur nature. Il s'agit entre autres :

- **Le renforcement**

Les travaux à effectuer concerneront des voies bitumées qui ont atteint leur durée de vie de calcul et qui présentent des signes de fatigue importants (faièncage²³, fissures de fatigue, ornières, nid de poule, etc.)

Les travaux consisteront principalement à effectuer des réparations localisées de la chaussée (points critiques, nids de poule), à mettre en œuvre une nouvelle couche de fondation et/ou de base, une nouvelle couche de revêtement et la signalisation horizontale et verticale. Les carrefours importants seront également équipés de feux tricolores ;

- **La réhabilitation**

Ces travaux concernent essentiellement des voies bitumées existantes qui présentent des dégradations par endroits ou sur la totalité du linéaire. Pour ces voies, il s'agira principalement d'effectuer les réparations nécessaires (remise en état des couches dégradées) sur les sections concernées. De plus, il conviendra de prévoir un revêtement sur les sections traitées ou sur l'ensemble du linéaire de la voie.

- **L'aménagement et le bitumage**

Ils concerneront les voies existantes non revêtues ou de nouvelles voies. Les travaux comprennent généralement le dégagement éventuel de l'emprise, les terrassements, la mise en œuvre des couches de chaussée, du revêtement et de la signalisation horizontale et verticale. Les carrefours importants seront équipés de feux tricolores.

Pour l'ensemble des voies traitées et quelle que soit la nature des travaux (aménagement et bitumage, réhabilitation ou renforcement), une attention particulière sera accordée aux ouvrages de drainage et d'assainissement.

²³Le **faièncage** est un phénomène de fissuration plus ou moins superficielle de corps rigides. Ces fissurations sont aussi très vulnérables, car le **faièncage** qui se développe au cœur du béton facilite l'accès à l'oxygène et à l'eau. (**Bulletin des laboratoires des ponts et chaussées, N°224 à 229, 2000**)

Par ailleurs, plusieurs raisons peuvent expliquer l'état criard de la voirie de Soubré. A cet effet, une interview menée auprès des élus locaux a permis de recueillir les informations suivantes :

- L'ancienneté des chaussées dont l'âge moyen se situe autour de 25 ans, tandis que la durée théorique est fixée à 15 ans ;
- La qualité des matériaux utilisés pour la mise en place de la couche de roulement influe sur les dégradations. Ces matériaux sont caractérisés par leur granulométrie, leur teneur en eau, leur taux de plasticité et leur portance.
- **L'eau** : L'eau est l'ennemi principal de la piste et la majorité des dégradations sont les conséquences de la pluie. Les eaux stagnantes pénètrent dans la masse des remblais, soit par la partie supérieure (eau de pluie), soit par la partie inférieure (les remontées capillaires), modifiant les caractéristiques mécaniques des sols en place et du sol de remblai en altérant leur résistance.
Ces eaux une fois dans le sol, provoquent des désordres internes comme les glissements, le tassement et parfois des effondrements des remblais. Les eaux de ruissellement, animées de grande vitesse érodent la surface de la chaussée et les accotements. Ces érosions sont d'autant plus importantes que la vitesse de l'eau est grande et que les parties de la piste traversées manquent de cohésion.
- **Le trafic** : la circulation des véhicules sur les voies non revêtues provoque une déformation et une usure de la couche de roulement. Ceci est dû au phénomène de freinage, d'accélération et d'accrochage des pneumatiques.
- Les dysfonctionnements du système de drainage des voies caractérisés par l'absence ou la dégradation des réseaux et ouvrages, l'ensablement des emprises et des chaussées ;
- Les surcharges sur certaines voies à structures légères qui ne sont dimensionnées pour supporter le trafic lourd et intense (voie généralement empruntée pour le transport de marchandises pesant plusieurs milliers de tonnes) ;
- L'encombrement des voies de distribution par des activités commerciales dont certaines s'exercent directement sur les accotements et les ouvrages de drainage.

L'analyse des indicateurs de la dimension conception ont démontré que la conception du projet PUIUR est satisfaisante à 25%. Une prise en compte du volet social et technique de la zone de Soubré doit être faite par le projet, s'il désire renforcer l'économie de la Côte d'Ivoire.

Paragraphe 2 : Présentation et analyse de la dimension réalisation

Un projet ne contribue au développement économique d'un pays que s'il impacte l'activité économique de ce pays. Cela peut s'apprécier au travers de l'analyse de l'insertion du projet et de l'étude économique.

2.2.1- L'analyse de l'insertion de la composante

Tableau 8 : Résultats de l'évaluation de l'analyse de l'insertion de la composante voirie urbaine de la dimension réalisation du projet

DIMENSION	VARIABLE	INDICATEURS	NOTE	S/TOTAL
Réalisation	Analyse de l'insertion de la composante voirie urbaine	Nature des changements apportés	0	0/20
		Repérage des agents économiques clés impliqués et/ou affectés	0	

Source : les résultats de l'analyse du chercheur : M'BESSO Nelie

L'évaluation de cette variable révèle des résultats non satisfaisants. Cela se justifie par le fait que l'étape de réalisation n'ait pas été réalisée.

Néanmoins, si la composante voirie urbaine était implantée à Soubré, les agents économiques que le projet impacterait seraient les entreprises de transformation des matières premières agricoles, les agriculteurs locaux, les entreprises de transport urbain.

2.2.2- L'étude économique

L'évaluation des indicateurs de l'étude économiques est présentée dans le tableau suivant :

Tableau 9 : Résultats de l'évaluation de l'analyse économique de la dimension réalisation du projet

DIMENSION	VARIABLE	INDICATEURS	NOTE	S/TOTAL
Réalisation	Analyse économique	Détermination des perturbations engendrées par la composante	0	0/10

Source : les résultats de l'analyse du chercheur : M'BESSO Nelie

Les résultats de l'évaluation bien qu'étant non satisfaisantes paraissent évidentes étant donné que cette phase est inexistante.

Néanmoins, suite aux travaux de réhabilitation de la voirie de Soubré, la mobilité et la sécurité urbaine auront accrues sur les artères principales de la ville.

En ce qui concerne les opérateurs économiques, notamment les transporteurs, la réhabilitation de la voirie impactera positivement sur leurs activités.

En effet, elle facilitera l'accès à certaines zones autrefois enclavées du fait du mauvais état de la voirie, ce qui permet un énorme gain de temps et pallier à la rupture de stock de marchandises, car pouvant effectuer un approvisionnement rapide sans risque d'accidents, de pannes ou autres aléas.

En somme, les recommandations qui ont été formulées dans le prochain chapitre, permettront d'observer des changements considérables sur l'économie de la zone ouest, notamment de la ville de Soubré.

Ces effets militeront en faveur de l'amélioration du renforcement économique de la Côte d'Ivoire.

CHAPITRE 2: FORMULATION DES RECOMMANDATIONS ET PLAN DE MISE EN OEUVRE

Il est aujourd'hui indéniable de soutenir que la nécessité de réaménager et même de développer des infrastructures routières, permet de contribuer à la croissance économique mais aussi à l'épanouissement social de ses usagers.

Compte tenu de l'absence de programmes d'entretien régulier des routes au cours des dix dernières années dans la région de Soubré, certains grands acteurs du secteur agricole ont entrepris de mettre en œuvre, avec leurs propres ressources, de petits programmes d'entretien routier des pistes rurales, indispensables pour la poursuite de leurs activités. C'est le cas des entreprises de production de caoutchouc et d'huile de palme et de certaines institutions chargées de la gestion de chaînes de valeur spécifiques comme le Fonds d'investissement en milieu rural (FIMR) dans le secteur du cacao. Cependant, ces initiatives, quoique jugées essentielles, n'ont pas donné de très bons résultats faute de coordination d'une part avec des interventions de même nature menées par d'autres opérateurs privés dans le même domaine, et d'autre part avec les autorités administratives responsables de l'entretien général des routes. Cette situation a parfois abouti à un chevauchement d'activités et une dispersion des fonds limités destinés à l'entretien routier. Par ailleurs les travaux d'entretien des voies ont généralement été effectués sans prise en compte des normes techniques et de qualité appropriées, avec pour résultat un gaspillage des rares ressources.

Ainsi, afin de pallier aux différentes insuffisances relevées dans le chapitre premier de la deuxième partie de l'étude, les recommandations à formuler s'articuleront autour de deux axes majeurs : d'une part sera proposé la création d'un programme annexe du PUIUR dans la région de Soubré et d'autre part le mode de financement et de gestion de ce programme.

SECTION 1 : L'EXTENSION DES ACTIVITES DE LA COMPOSANTE VOIRIE URBAINE DU PUIUR A SOUBRE

Pour améliorer durablement les infrastructures rurales, il importe en premier lieu de définir clairement qui sera le maître d'ouvrage, qui financera leur entretien et quelles seront les entités responsables de leur gestion.

Par le passé, il était entendu que l'État avait un rôle primordial à jouer dans la construction et la gestion des routes rurales. En raison de la grave pénurie de ressources financières et humaines dont souffre la Côte d'Ivoire aujourd'hui considéré comme un pays pauvre très endetté, il est impossible qu'un échelon de l'administration soit en mesure à lui tout seul de prendre en charge un réseau de pistes et de chemins bien trop vaste. Il faut, pour pouvoir assurer l'entretien régulier d'une plus grande partie de ce réseau, trouver des solutions inédites de partenariat où les secteurs public et privé associent leurs ressources financières et techniques.

Ainsi, dans le souci d'appuyer les efforts de redressement actuellement déployés par le gouvernement et ses partenaires au développement, de continuer les activités du PUIUR et de pallier aux problèmes des infrastructures routières de Soubré, il est proposé l'extension des activités du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines à cette zone.

En effet, cela consistera en la mise en place d'une mission d'appui à la réhabilitation des infrastructures routières de Soubré. Cette mission prendra en compte d'une part, le volet réhabilitation de la voirie urbaine et la réhabilitation des pistes rurales. Elle aura pour objectif général la réhabilitation d'urgence de la voirie urbaine et interurbaine de la zone et le renforcement des infrastructures rurales. Les bénéficiaires du programme seront d'une part la population urbaine et rurale de Soubré (les ménages et les jeunes sans emplois) et d'autre part les agriculteurs et le secteur privé (possibilités pour les affaires et les entreprises locales).

Ainsi, les principales composantes de ce programme seraient : la Réhabilitation des infrastructures urbaines et la réhabilitation des pistes rurales.

Paragraphe1 : La composante réhabilitation des infrastructures urbaines

Cette composante comprendra la réhabilitation des routes urbaines notamment le rechargement et le bitumage des voies, la réhabilitation des services d'assainissement, des installations de drainage et de prévention des inondations et la réhabilitation des infrastructures d'électricité et d'éclairage public.

1.1.1- La réhabilitation des routes urbaines

La population du département de Soubré est une population à majorité agricole qui vit essentiellement des revenus générés par la vente des produits agricoles. Les routes urbaines constituent les seuls liens de transport des produits, des lieux d'écoulement à savoir les marchés et les centres urbains vers les zones de transformation.

Les interventions de cette sous-composante permettront d'améliorer considérablement l'accessibilité des véhicules ainsi que la mobilité de la population sur toute l'étendue du département.

Les activités relevant de cette sous-composante comprendront donc notamment :

- La réhabilitation
- Le rechargement et le bitumage des routes ciblées plus haut,
- Le nettoyage et la réhabilitation des systèmes d'évacuation des eaux de ruissellement.

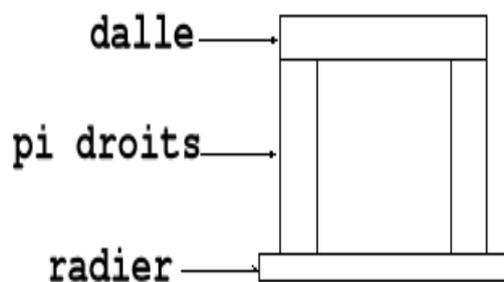
La pertinence des activités de cette sous-composante se justifie par le fait que Soubré est une ville à forte pluviométrie, cause principale de la dégradation de la voirie. Ainsi la construction d'un système d'évacuation des eaux de ruissellement se présente comme une nécessité afin de freiner de façon considérable la dégradation de la voie. A titre d'exemple, la construction des dalots peut être proposée.

Les dalots sont des ouvrages à section rectangulaire qui permettent d'assurer le passage d'eau sous la chaussée. Ils sont constitués par deux murs verticaux, les piédroits, sur lesquels repose une dalle en béton armé appelé tablier. Les piédroits sont fondés soit sur des semelles distinctes, soit sur une semelle unique, le radier général.

On distingue trois types de dalots :

- Les dalots ordinaires dans lesquels les piédroits sont en gros béton ou en maçonnerie, et qui peuvent être fondés soit sur des semelles en béton, ou en béton armé, soit sur un radier général en béton armé.
- Les dalots cadres dans lesquels la dalle, les piédroits et le radier constituent une structure rigide en béton armé (cadre).
- Les dalots portiques qui sont analogues aux dalots-cadres, mais qui n'ont pas de radier.

Schéma 5 : Constitution d'un dalot



En somme, Les activités relevant de cette sous-composante consisteront en des investissements et services associés destinés à réduire le nombre de voies touchées par les inondations périodiques.

Par ailleurs, vue l'incapacité des collectivités locales de Soubré à faire face aux travaux d'entretien de la voirie, l'accent doit être mis sur le volet préventif.

En effet, il s'agira de sensibiliser différents acteurs sur l'importance du traitement préventif et prédictif de la voirie, afin d'éviter la récurrence des types de dégradation cités plus haut.

A ce propos, l'approche participative doit être au centre du programme de sensibilisation. Elle consistera en effet, à toutes les étapes de la mise en œuvre du programme, à impliquer l'ensemble des parties prenantes (collectivités locales, administrations publiques, bailleurs de fonds, société civile et secteur privé, etc.). Un système de péage peut être mis sur pied afin de collecter des fonds et permettre de financements des éventuels travaux d'entretien.

Les indicateurs de performance pour mesurer les résultats de cette sous-composante prendront en compte le nombre de personnes dans les zones urbaines ciblées, bénéficiant d'un accès à une route carrossable en toute saison dans un rayon de 500 mètres.

1.1.2- La réhabilitation des infrastructures d'électricité et d'éclairage public

Les activités au titre de cette sous-composante comprendront entre autres :

- La réhabilitation du réseau d'éclairage public sur certains grands axes routiers de Soubré;

- Le remplacement des lampes mixtes et à vapeur de mercure existantes par des lampes à vapeur de sodium haute pression²⁴ ;
- L'extension du réseau de distribution d'électricité sur les voies de certaines zones périurbaines.

La réhabilitation des infrastructures d'électricité et d'éclairage public permettront d'éclairer les voies jouxtant la forêt et ainsi de limiter le nombre d'accidents de la circulation et d'encourager les voyages nocturnes qui se feront désormais en toute sécurité. Le tout pour la bonne marche de l'activité économique.

Paragraphe2 : La composante réhabilitation des infrastructures rurales

Le processus de réhabilitation des infrastructures rurales se fera selon la technique dite à Haute Intensité de Main d'Œuvre.

Ainsi, cette composante financera la réhabilitation des principales pistes rurales et la réhabilitation des infrastructures sociales et économiques essentielles.

1.2.1- La réhabilitation des principales pistes rurales

La piste rurale est une voie suffisamment large pour laisser passer au moins un véhicule. Elle permet essentiellement de transporter les produits agricoles, mais aussi de désenclaver certaines localités.

Ces pistes jouent donc un rôle très important sur le plan économique et social du pays, dans la mesure où elles permettent aux populations rurales d'écouler leurs produits agricoles, les rapprochent des structures sociales comme les centres de santé, les écoles et les hôpitaux.

Ainsi, les pistes à réhabiliter à Soubré, sont d'environ 700 kilomètres et relient les différentes zones de production agricole de la région.

Pour une efficacité et une efficience dans l'exécution des tâches de ce volet, les méthodes HIMO seront mises à contribution.

²⁴Les lampes à vapeur de sodium sous haute pression (SHP ou en anglais HPS) sont des lampes ayant une pression et une température très élevées, donnant une lumière dont la couleur est proche de celle d'une lampe à incandescence. Ces lampes trouvent leur emploi en centre-ville et dans les quartiers résidentiels.

L'utilisation des méthodes à Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO)²⁵ en matière de travaux routiers a constitué un aspect important de la stratégie visant à améliorer l'infrastructure de transport rural en Afrique durant les 25 dernières années.

En effet, la technique HIMO utilise une combinaison optimale de main d'œuvre, de petits outillages et d'équipements afin de produire à un coût minimum des infrastructures de bonne qualité. Non seulement ces méthodes produisent des routes non revêtues d'une qualité similaire à celles réalisées en utilisant des méthodes mécanisées, mais de plus elles peuvent être utilisées pour générer de l'emploi rural d'une façon rentable. Par ailleurs, les méthodes à haute intensité de main-d'œuvre économisent les devises, injectent de la liquidité dans l'économie locale, transfèrent le savoir en matière de travaux routiers à la communauté locale, un savoir qui sera utile pour l'entretien ultérieur et réduit les nuisances environnementales.

Dans le cas de Soubré, le PUIUR pourrait par le biais de la technique HIMO, participer à la création d'emplois principalement pour la main d'œuvre peu qualifiée et permettre la réalisation d'une économie de devises en remplaçant certaines ressources matérielles comme les équipements, les pièces de rechange et le carburant par de la main d'œuvre locale.

Ainsi, le PUIUR pourrait utiliser pour la réduction des coûts de réhabilitation des pistes rurales, la méthode HIMO qui a fait ses preuves dans plusieurs pays de l'Afrique subsaharienne. Le développement des services de transport de la zone serait observé plus rapidement et une plus grande facilité d'accès aux zones de production ainsi que l'amélioration des conditions d'évacuation des produits agricoles pourrait participer à la mise en place d'un meilleur prix d'achat d'intrants pour les paysans.

Le tableau ci-dessous montre le caractère efficient de la méthode HIMO en ce qui concerne l'utilisation d'intrants importés. D'une part, le pourcentage total de la main d'œuvre comprenant la main d'œuvre directe sur les chantiers et la main d'œuvre indirecte comprise

²⁵Après la dévaluation de 50% du FCFA en 1994, il y avait un nouvel intérêt pour les techniques HIMO dans les pays de l'Afrique de l'Ouest qui ont le FCFA en commun. Suite à leur demande, le Bureau International du Travail (BIT) a étudié l'impact potentiel de l'utilisation d'une technique HIMO sur leurs économies.

L'étude a comparé dans plusieurs pays diverses techniques utilisées dans la construction de routes, de réseaux de drainage et le bâtiment. Les coûts de construction de chaque méthode ont été analysés et répartis en deux catégories: la part de la main d'œuvre locale qui constitue la plus-value ajoutée et la part des intrants importés. Ce résultat a été obtenu en analysant le coût des matériaux locaux afin d'en déterminer le contenu en main d'œuvre locale et le contenu en intrants importés.

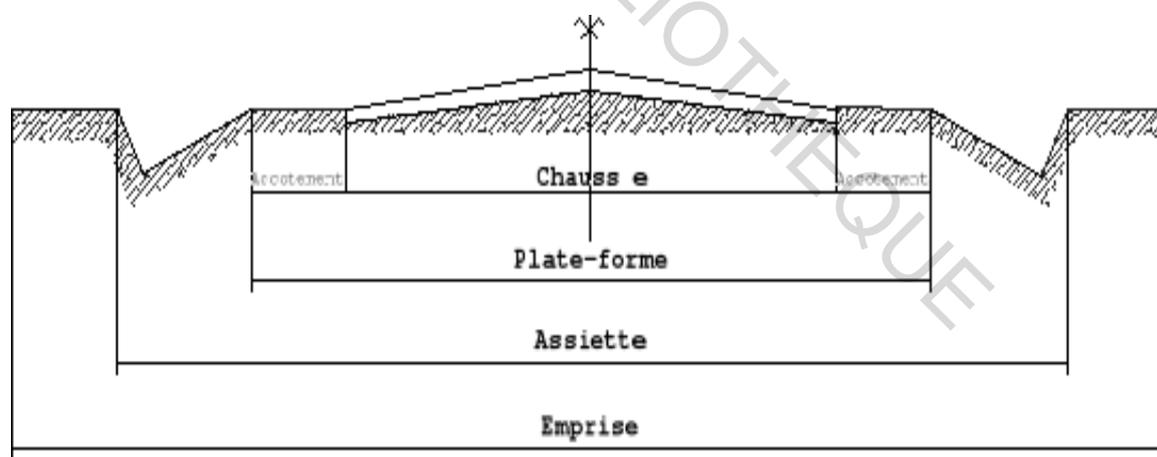
dans les matériaux de construction peut être observé et d'autre part, le pourcentage des intrants importés (matériaux et matériels importés) peut être apprécié.

Tableau 10 : Comparaison technique HIEQ et technique HIMO

Technique	Type de travaux	Unité	Coût unitaire en Francs CFA	% intrants importés	% de la Main d'Œuvre
Haute Intensité Equipements (HIEQ)	Rechargement pistes par engins	km	5 300 .142	69%	16%
Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO)	Rechargement pistes par HIMO	km	5 227 779	44%	36%

Source : Rapport étude comparé Bureau International du Travail sur les techniques utilisées dans le domaine de la construction en Côte d'Ivoire.

Schéma 6 : Coupe en travers courant d'une piste



1.2.2- La réhabilitation des infrastructures sociales et économiques essentielles

On ne répond jamais mieux à une crise économique et sociale qu'en mettant en place, les conditions d'un développement durable et structurel.

Cela passe par le renforcement des infrastructures dont les travaux de réalisation sont, également, des moyens de relance économique. La réhabilitation des infrastructures économiques et sociales de base dans la ville de Soubré, concerne notamment les plateformes logistiques agricoles, les marchés qui desservent les zones de production agricole de la région du Bas-Sassandra.

En effet, l'importance de la réhabilitation des infrastructures sociales et économiques essentielles se situe dans la nécessité d'améliorer la compétitivité de la zone et la possibilité pour les populations d'exercer sans contraintes, leurs activités de commerce.

De plus l'objectif est d'améliorer la sécurité alimentaire et la réduction de la pauvreté des populations de Soubré.

Au regard de ce qui précède, force est de constater que la composante réhabilitation des infrastructures rurales vise la contribution à la réduction des malaises causés par la dégradation de la voirie de Soubré à travers le désenclavement des zones de production agricoles et l'amélioration de l'accès aux marchés et autres infrastructures sociales de base.

Le tableau ci-dessous, présente le cadre des résultats escomptés lors de la mise en place du programme d'urgence.

Tableau 11 : Cadre des résultats du programme d'urgence

ODP	Indicateurs des résultats du projet	Utilisation des informations sur les résultats du projet
Améliorer l'accès aux infrastructures de base dans les zones urbaines et rurales ciblées	Nombre de Personnes en zones urbaines ciblées ayant accès à une route carrossable en toute saison dans un rayon de 500 mètres	Pour évaluer l'impact des travaux sur l'amélioration des services urbains de base
	Nombre de voies additionnelles en zones urbaines ciblées bénéficiant de l'électricité à travers les raccordements	

	Nombre de zones urbaines ciblées préservée des inondations périodiques	
	Proportion de la population dans des zones rurales ciblées ayant accès à une route carrossable en toute saison (saison de pluies et saison sèche)	Pour évaluer l'impact des travaux sur l'amélioration de l'accessibilité en zones rurales.
	Nombre de Bénéficiaires directs du projet dont (%) d'agriculteurs	Pour mettre en évidence l'impact du projet sur la population rurale
Résultats intermédiaires	Indicateurs de résultat intermédiaires	Utilisation des informations sur les résultats intermédiaires
Composante A : Réhabilitation des infrastructures urbaines		
Améliorer l'accès aux routes et aux services de base prioritaires en milieu urbain (centres de santé, approvisionnement en eau, drainage et prévention des inondations, éclairage public et électricité)	A.1 Réhabilitation des routes urbaines	
	Routes réhabilitées en zones urbaines ciblées	Pour évaluer les progrès physiques des travaux de réhabilitation des routes.
	A.2 Assainissement, drainage et prévention des inondations	
	Plans directeurs achevés et/ou actualisés (drainage, égouts, contexte urbain) (nombre)	Pour évaluer les progrès dans l'établissement/actualisation des outils de planification en zones urbaines.

	A.3 Électricité et éclairage public	
	Nombre d'équipements d'éclairage public réhabilités	Pour évaluer l'exécution effective des travaux d'éclairage public et son impact sur l'amélioration de la sécurité routière urbaine et interurbaine.
	Nombre d'unités d'éclairage public remplacées pour plus d'efficacité de l'éclairage	
Composante B : Réhabilitation des infrastructures rurales		
Améliorer l'accès aux pistes rurales, aux infrastructures essentielles et aux infrastructures agricoles commerciales	B.1 Routes rurales	
	Nombre de kilomètres de pistes rurales réhabilitées.	Pour évaluer l'exécution effective des travaux de réhabilitation des pistes rurales et son impact sur la qualité et la quantité de la production agricole.
	B.2 Infrastructures économiques et sociales	
	Nombre d'infrastructures commerciales réhabilitées et fonctionnelles	Pour évaluer l'exécution effective des travaux de réhabilitation des infrastructures commerciales et son impact le déroulement de l'activité économique de la zone

Source : Le chercheur : M'BESSO Nelie

SECTION 2 : LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ACTIVITES DE LA MISSION

Tout comme le PUIUR, la mission d'appui s'inscrit en droite ligne du Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté (DSRP) du gouvernement qui s'articule autour de quatre piliers :

- le renforcement de la gouvernance économique ;

- la renaissance des infrastructures ;
- la promotion de la production et de l'exportation agricoles ;
- la promotion du développement du secteur privé.

Ce projet est entièrement compatible avec le deuxième et le troisième pilier et soutient la réhabilitation des infrastructures indispensables pour développer l'économie et créer des emplois.

Paragraphe 1 : Le financement des activités de la composante et plan de mise en œuvre

2.1.1- Le financement des activités

Le financement des composantes de la mission peut se faire par portion. Ainsi, une partie du financement peut être assuré par l'IDA, précisément sous la forme d'un don additionnel au PUIUR ou par des institutions financières internationales et l'autre partie, en ce qui concerne les fournitures d'équipements et la mobilisation de la main d'œuvre, peut être prise en charge par l'Etat ivoirien.

En effet, la vaste expérience et les connaissances de la Banque mondiale en matière d'appui à la réhabilitation des infrastructures et à la prestation de services de base dans les pays sortant d'un conflit cadre parfaitement avec les interventions destinées à répondre rapidement aux besoins fondamentaux et fournir des services de base aux populations de Soubré afin d'améliorer leur qualité de vie et aux agents économiques opérant dans la zone.

De plus, la mission proposée est conforme tout comme le PUIUR au mandat de la Banque mondiale visant à appuyer les conjonctures d'urgence et la reprise dans les pays sortant d'un conflit et les actions menées par le Gouvernement de Côte d'Ivoire pour se relever rapidement et durablement de la situation d'instabilité politique, sociale et économique.

Outre la Banque mondiale, d'autres partenaires sont actifs dans le secteur des infrastructures en Côte d'Ivoire. Le Fonds d'Entretien Routier (FER), l'Union européenne (UE), la Banque africaine de développement (BAD), l'Agence française de développement (AFD), la Banque islamique de développement (BID) fournissent un appui à la réhabilitation des infrastructures de base. Plus concrètement, la BID met fortement l'accent sur le secteur du transport, alors que l'UE finance un projet d'entretien routier, qui comporte la réhabilitation des voies, le financement et la gestion de l'entretien routier.

Tous ces partenaires peuvent être ainsi mis à contribution pour le financement des composantes du programme d'urgence proposé.

De plus, la mission proposée s'inspirera des enseignements dégagés, du partenariat entre la Banque et le gouvernement, et d'autres opérations menées par l'IDA qui ont eu du succès et d'autres donateurs, notamment les projets suivants : le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR), projet de tutelle en cours et le Projet d'investissement et d'ajustement du secteur du transport (CI-PAST) clôturé récemment.

Une partie du personnel de l'unité d'exécution de l'ancien Projet CI-PAST pourra être transférée à l'UCP du PUIUR pour renforcer les compétences et fournir des connaissances supplémentaires, notamment au titre de la composante « infrastructures rurales » du programme d'urgence.

Le projet sera doté d'un système de gestion financière intégré permettant de comptabiliser toutes les transactions à tous les niveaux de la mise en œuvre. Ce système permettra de produire des états financiers répondant aux exigences de l'IDA et de satisfaire aux besoins d'information en temps opportuns. Ce système comporte un livre de comptes approprié et un contrôle interne fiable et fonctionnel. Il sera opéré par un personnel financier et comptable compétent et expérimenté, ayant plus de trois ans d'expérience acquise dans des projets antérieurs financés par la Banque. Un audit annuel sera conduit par des auditeurs externes sélectionnés par appel d'offres.

Par ailleurs, pour une plus grande durabilité des voies réhabilitées, il convient de prévoir une planification de l'entretien au niveau local. De ce fait, le service central de coordination des routes locales pourrait créer, ce qu'il conviendrait d'appeler «une culture de l'entretien » et récompenser ses adeptes. Pour ce faire, le service central pourrait établir des lignes directrices qui serviraient à la préparation de programmes d'entretien et organiser des sessions de formation destinées aux planificateurs et aux bureaux d'études.

2.1.2- Dispositif de mise en œuvre du programme d'appui

A l'image de la composante voirie urbaine du PUIUR, le Contrôle et la supervision techniques des composantes du projet annexe pourront être assurés par l'unité de coordination du PUIUR avec l'appui des représentants des structures locales de Soubré.

Un comité de pilotage présidé par le Ministre des Infrastructures économiques ou son représentant pourrait se charger de la supervision d'ensemble et de la direction stratégique du

programme proposé. Il veillera à ce que les activités s'inscrivent dans la stratégie sectorielle et à la coordination intersectorielle des sous-composantes au sein du ministère de tutelle. Le comité de pilotage comprendrait notamment des acteurs issus d'institutions publiques et privées, de la société civile, et tout particulièrement des organismes d'exécution et des bénéficiaires.

En ce qui concerne la gestion du programme d'appui, L'Unité de Coordination du PUIUR (UCP) prendra en charge la préparation et la mise en œuvre du programme proposé. Elle assure déjà, avec succès, la gestion de l'actuel PUIUR et dispose, par ailleurs, des effectifs et des équipements nécessaires (procédures, logiciels et systèmes).

Elle sera en mesure, si elle est renforcée, de gérer, avec satisfaction, l'intervention proposée. L'UCP sera responsable de la coordination du programme d'urgence, des activités fiduciaires, du suivi et de l'évaluation, et des activités de communication.

Ainsi, la passation des marchés et la gestion financière du programme proposé seront du ressort de l'UCP qui est en outre responsable de la passation des marchés et de la gestion financière du PUIUR. À cet effet, un spécialiste de la passation des marchés, un adjoint pour la passation des marchés ainsi qu'un adjoint pour la gestion financière seront recrutés pour renforcer l'UCP. L'unité de coordination du PUIUR(UCP) se chargera donc des paiements et des décaissements.

Par contre, la création d'un bureau de coordination à Soubre serait judicieuse. Il sera chargé entre autres du classement et de l'archivage de tous les documents relatifs au projet pour la conduite des audits et constituera un pont entre le PUIUR et les bénéficiaires. Ces derniers (les bénéficiaires) seront périodiquement mis au courant de l'avancée des travaux, par le biais d'un bulletin périodique, élaboré par le bureau de coordination.

Enfin, l'UCP se chargera de la signature d'un contrat de maîtrise d'ouvrage déléguée avec tous les organismes d'exécution. Ces différentes conventions définiront l'étendue des mandats des différentes parties prenantes associées à la mise en œuvre du projet. L'allocation des ressources destinées à la gestion et à la coordination du projet annexe comprendra entre autres, l'appui au renforcement institutionnel et l'assistance technique.

L'action sera principalement orientée sur la gestion du projet, les compétences organisationnelles et en matière de planification et les responsabilités fiduciaires (passation des marchés et gestion financière).

Par ailleurs, les dispositifs de mise en œuvre du programme s'inspireront exclusivement des structures et compétences actuelles du PUIUR, autant que faire se peut, pour renforcer la capacité d'exécution des activités relevant du programme d'urgence.

Paragraphe 2 : Principaux risques et mesures d'atténuation

2.2.1- Les principaux risques

Sortant d'une crise politico-militaire et électoral, le risque de l'opération proposée peut être élevé tant pour la préparation que pour la mise en œuvre bien que les avantages prévus du programme soient non négligeables pour le gouvernement et les différentes parties prenantes l'emportent sur les risques potentiels.

Les risques spécifiques pouvant avoir un impact important sur les résultats du programme se rapportent au risque pour le pays, au risque pour les organismes d'exécution (capacités et risque de fraude et de corruption par exemple) et au risque pour le projet.

Tableau 12 : Présentation des éventuels risques

Risque pour les parties prenantes	Notation
Risque pour le pays	
- Instabilité politique	E
Fraude et corruption	
- Fiduciaire	E
Risque pour le projet	
- Capacités des organismes d'exécution	S
- Fonds de contrepartie	E
Risque global pour la mise en œuvre	E

Source : Proposition de Don PUIR, Rapport N°. 67801-CI

Notation du risque

E (risque élevé) ;

S (substantiel) ;

M (modéré) ;

F (risque faible)

- **Risques de fraude et de corruption.**

Les risques fiduciaires sont jugés substantiels compte tenu de l'instabilité politique et de la mauvaise gouvernance. Les efforts intenses déployés par la communauté internationale et le Gouvernement de Côte d'Ivoire pour rétablir la confiance dans le pays, accroître la transparence et la gouvernance de la gestion fiduciaire et des processus budgétaires et lutter contre la corruption et la fraude commencent à porter leurs fruits.

Le gouvernement s'attèle activement au plan d'action qui découle de l'examen des dépenses publiques et de la responsabilité financière (DPRF) de 2008. L'Unité de Coordination du PUIUR (UCP) dispose actuellement d'un personnel compétent, doté d'une expérience de la gestion financière (GF) et qui maîtrise les procédures fiduciaires et de décaissement de la Banque. Le programme annexe fera ainsi l'objet d'audits techniques et financiers annuels. L'UCP devrait veiller à la transparence dans le cadre de mécanismes ouverts et justes de passation des marchés et un large accès du public aux rapports ayant trait au projet. Au niveau de la gestion des contrats, des supervisions techniques assurées par les organismes d'exécution appuyés par des consultants qui contrôlent l'état d'avancement quotidien des travaux et l'UCP à qui incombe la responsabilité fiduciaire à travers des audits techniques et financiers et le ministère chargé du contrôle technique d'ensemble.

- **Risques pour le pays et au niveau du programme**

La Côte d'Ivoire est un pays sortant d'un conflit dont le processus de paix demeure fragile. L'industrie locale de la construction est encore faible et les sociétés internationales pourraient ne pas être aussi réceptives que prévu en raison de "l'instabilité politique". Des retards pourraient en résulter pour la mise en œuvre.

En ce qui concerne le programme, les faibles capacités institutionnelles des agences d'exécution constituent un risque pour le rythme de la mise en œuvre du programme.

L'autre risque et non des moindres pour le projet concerne l'impuissance du gouvernement à dégager suffisamment de fonds de contrepartie.

Pour amoindrir ce risque, le gouvernement pourra inscrire dans son budget, l'allocation annuelle pour l'année de début des activités, et veillera à ce que ces fonds soient débloqués promptement et de manière satisfaisante.

2.2.2- Les mesures d'atténuation

- **Gouvernance et considérations relatives à la lutte contre la corruption**

La situation politique du pays a affaibli la gouvernance et l'environnement contre la corruption. Dans le contexte du projet, l'exécution effective des mesures d'atténuation fiduciaires devrait aider à renforcer l'environnement du contrôle. En outre, la représentation et la surveillance appropriées du comité de pilotage, devraient constituer un solide point de départ pour aborder les questions de gouvernance et de corruption lors de l'exécution du projet. Une grande attention devra être accordée au cours des missions de supervision. Des missions d'audit technique et financier permettront d'évaluer les résultats en quantité et en qualité, d'évaluer l'inflation éventuelle des coûts dans les contrats et les retards de paiement.

- **Situation politique**

Le conseil de sécurité de l'ONU a relevé dans son rapport datant du 27 Janvier 2014 que la Côte d'Ivoire, en dépit d'une situation sécuritaire encore fragile, continuait de faire des progrès et demeurait sur la voie de la paix et de la stabilité durable.

Néanmoins, étant donné l'importance de la poursuite du processus de paix pour installer une stabilité et une reprise durables, la Banque mondiale suit de très près l'évolution de la situation en Côte d'Ivoire.

Dans l'ensemble, les réformes socioéconomiques engagées par le Gouvernement ivoirien commencent à donner des résultats tangibles, notamment avec une croissance économique bonne, un afflux d'investissements étrangers et un secteur privé qui renaît.

CONCLUSION

Au terme de l'étude, la question de la contribution du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines à la relance économique de la zone ouest de la Côte d'Ivoire revêt toute sa pertinence. Investir dans le domaine des infrastructures routières s'est révélé comme un choix stratégique dans le processus de reconstruction et de redynamisation de l'économie.

L'objectif principal de l'étude était de contribuer au renforcement économique de la zone ouest de la Côte d'Ivoire par la prise en compte des infrastructures routières, comme pilier central de développement. A cet effet, la ville de Soubré a été prise comme zone pilote, pour les besoins de l'étude.

Pour l'atteinte de l'objectif précité, un diagnostic sur l'état de la voirie urbaine et interurbaine de Soubré a été fait et son impact sur la bonne marche des activités de la zone a été démontré. A la suite de ce cheminement, des recommandations ont été proposées afin d'alerter le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines sur la nécessité d'inclure la ville de Soubré dans le champ d'intervention de sa composante voirie urbaine.

Pour atteindre les objectifs sus dévoilés, un modèle d'analyse avait été mis en place et il avait été procédé à la collecte d'informations par le biais d'une recherche documentaire, d'interviews auprès des parties prenantes (équipe de projet, sociétés publiques administratives), et d'entretiens avec certains agents économiques de Soubré.

L'interview a porté sur trois agents de chaque catégorie (société de transport, agriculteurs) ont pu être sollicités. Cela s'est justifié par le fait que le temps imparti pour la recherche était relativement court et que Soubré était une ville assez difficile d'accès, car se situant à plusieurs centaines de kilomètres d'Abidjan, ville de résidence. En outre, le facteur langue fut également une limite à la bonne tenue des entretiens avec les agriculteurs locaux et le besoin d'interprète a été nécessaire car la langue parlée à Soubré, est le bété²⁶.

Cette expérience a été fort enrichissante car cela a permis la découverte des réalités des populations de la zone, leurs conditions de vie et de travail.

²⁶Le **bété** est une langue africaine appartenant au groupe des langues Kru. Elle est parlée par le peuple **bété** dans le sud-ouest et le centre-ouest de la Côte d'Ivoire. Les Bétés constituent un peuple vivant dans le centre-ouest de la Côte d'Ivoire, notamment dans les régions de Gagnoa, Ourahio, Soubré, Buyo, Issia, Saïoua, Daloa et de Guibéroua, dans ce qu'on appelle la « boucle du cacao ». Ils représentent environ 18 % de la population du pays, ce qui en fait la 2^e ethnie du pays après les Baoulés.

Pour ce qui est de l'équipe de coordination du PUIUR (Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines) son dévouement a été sans faille. La question de l'importance des infrastructures routières est un sujet dont tous se sentent impliqués et débiteurs d'une obligation de résultats vis-à-vis de l'Etat ivoirien et des différentes collectivités locales.

De plus, les investigations faites plus haut, ont permis de relever que l'état de la voirie urbaine et interurbaine de Soubré avait non seulement un impact sur la bonne marche des activités économiques de la zone mais également sur la mobilité de la population et des usagers de la voirie.

Ainsi, la recherche entreprise ne peut apporter de fruits que si elle est poursuivie avec les autres villes de la Côte d'Ivoire. La relance économique d'un pays n'est pas seulement l'apanage de l'Etat et des projets de développement. Les populations doivent se sentir concerné par ce processus de reconstruction du pays et aider de ce fait les institutions nationales à œuvrer dans ce sens.

Par ailleurs, les projets de développement doivent plus mettre l'accent sur l'aspect préventif que sur le curatif. L'expérience de la ville de Soubré montre l'intervention quelque fois tardive de l'Etat dans l'entretien de ses infrastructures, notamment les infrastructures routières. Le manque de ressources financières devrait emmener les pays en développement à penser des mesures mieux adaptées à leur réalité. Les méthodes à Haute intensité de main d'œuvre (HIMO) sont à encourager, combinée à la mise place d'une brigade de contrôle et de surveillance des pistes rurales, surtout en période de pluie.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- ❖ Ahmadou Aly MBAYE- Analyse des projets dans les pays en développement, Guide pratique de l'évaluateur- 2^{ème} Edition- Presses Universitaires de Dakar- 259 pages- Dakar 2012
- ❖ Blet P. L'évaluation des projets routiers- Economica- 1979
- ❖ BRIDIER M. et MICHAÏLOF S.- Guide Pratique d'Analyse des Projets (5^{ème} édition)- ED Economica. 340 Pages, Paris1995
- ❖ Clifford F. GRAY et Erik W. LARSON- Management de projet- DUNOD, Paris. 2007
- ❖ GIARD V.- Gestion des Projets- Edition Economica- 1991- 171 Pages
- ❖ WIENER Dominique et CHERVEL Marc- Le calcul économique de projet par la méthode des effets. Ministère des relations extérieures, Coopération et développement. 129 pages, Paris 1985
- ❖ WIENER Dominique et CHERVEL Marc- Le calcul économique de projet par la méthode des prix de référence. Ministère des relations extérieures, Coopération et développement.168 Pages, Paris 1985
- ❖

Mémoires

- ❖ Bruno DAIVRE D'ARCIER- Thèse de doctorat- La voirie urbaine ; De l'accumulation à la gestion patrimoniale- Université LYON II- LYON Novembre 1992
- ❖ DIOUF Mansour-Mémoire- Analyse des pratiques de conception et de mise en œuvre des projets au Ministère de l'Enseignement technique et de la Formation Professionnelle : « cas du projet de création du centre de formation d'ABENE à BIGNONA »-CESAG- Dakar 2008- 78 pages
- ❖ FAYE C.M.- Mémoire- Etude de faisabilité des projets d'infrastructures routières : Cas de la voie de dégagement Nord (VDN) de Dakar- CESAG- Dakar 1999- 83 Pages
- ❖ FANNY Ismael Kader- Mémoire- Contribution à l'Amélioration du Suivi-Evaluation du Programme d'Entretien Routier Annuel : Cas de la région de Kaolack- DESS Gestion des Projets- CESAG- Dakar 2004

- ❖ HOUSSOU. T. David- Mémoire- Analyse des projets d'habitat planifié sur l'économie nationale : Cas des projets financés par la Banque de l'Habitat du Sénégal- DESAG- Dakar 2003
- ❖ OUATTARA Sitigui Eric – Mémoire- Analyse de la performance des projets d'infrastructures de l'AGETIP : cas du projet de reconstruction et réhabilitation de pistes dans le département de Ziguinchor- DESAG- CESAG- Dakar 2007- 113 pages
- ❖ PAPA Modou NDIAYE- Mémoire- Analyse de la performance du Programme National d'infrastructures rurales- DESS Gestion des Projets- CESAG- Dakar 2003- 70 pages

Cours

- ❖ Boubacar AW- Codex-Suivi et évaluation de projet. MPSG2 GP/ CESAG 2013
- ❖ NDOYE Marième- Analyse économique par la méthode des Effets. MPSG1 GP/CESAG 2012
- ❖ Pape DEMBA DIOP- Cours de Technique de Financement de Projet- MPSG2 GP/CESAG 2012
- ❖ Pape FELLOU DIALLO- Cours de gestion de projets dans les ONG- MPSG1/CESAG 2012
- ❖ TRAORE A. Codex- Analyse économique : Méthode des prix de référence. MPSG2 GP/ CESAG 2013

Autres documents

- ❖ Afrique'Compétences- Magasine bimensuel d'actualité- N°012-13 Mai-Juin 2012
- ❖ Etudes générales- Le développement des infrastructures selon la formule Construction- Exploitation- Transfert, ONUDI, 299 pages Vienne 1999
- ❖ Dictionnaire de Management de Projet, AFITEP, 4ème édition, AFNOR
- ❖ Commission Européenne- Analyse Financière et Economique de Projets- Syllabus cours de base- 86 Pages- Septembre 2002
- ❖ Commission européenne- Manuel d'Analyse Financière et économique des projets de développement- 380 Pages -1997
- ❖ Commission européenne- Manuel de gestion du cycle de projet- Mars 2001- 44 Pages
- ❖ Fascicule de documentation AFNOR.X.50-105
- ❖ Guide méthodologique- Le suivi d'un projet de développement, Démarche, Dispositif, Indicateur, F3E, Septembre 2002

- ❖ Documents de projets
- ❖ rapport d'évaluation des activités du PUIUR
- ❖ Rapport de Suivi Financier du PUIUR
- ❖ Rapport de mise en œuvre de la stratégie de réduction de la pauvreté-Rapport d'avancement annuel- Côte d'Ivoire-Fonds monétaire international- Septembre 2012

CESAG - BIBLIOTHEQUE

WEBOGRAPHIE

- ❖ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Voirie>
- ❖ [http://fr.wikipedia.org/wiki/Signalisation horizontale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Signalisation_horizontale)
- ❖ www.ageroute.ci
- ❖ <http://www.fer-ci.org/index.php/component/content/article?id=9>
- ❖ <http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique-subsaharienne/21466-cote-divoire-le-fonds-dentretien-routier-recolte-130-milliards-de-f-cfa.html>

CESAG - BIBLIOTHEQUE

ANNEXES

Annexe: Questionnaire Sphinx

Questionnaire transporteurs

cette enquête permettra de collecter des informations sur la gestion du transport des matières premières, de Soubré vers les zones de transformations

Identification de l'entreprise de transport

Il s'agira pour les transporteurs de donner les informations sur l'entreprise pour laquelle ils travaillent

1. Quel est votre Nom?

2. La raison sociale de l'entreprise

3. Quel est le statut de votre entreprise?

1. SA 2. SARL 3. GIE 4. TPE 5. PME 6. Associations et assimilés 7. Autres

4. Si autres précisez

5. Quelle est la durée d'existence de l'entreprise?

Adresse

Il s'agira pour le répondant de préciser la localisation de l'entreprise: Département et quartier

6. Dans quel département se situe votre entreprise?

7. Dans quel quartier se situe les locaux de votre entreprise?

Contact

Il s'agira de donner l'adresse mail le numéro de téléphone de l'entreprise

8. Site web ou adresse électronique de l'entreprise

9. Numéro de téléphone fixe

10. Numéro de faxe

Questions

11. Quel est le statut du répondant?

1. Homme 2. Femme

12. Depuis combien de temps travaillez-vous pour l'entreprise?

Satisfactions des infrastructures routières

Il s'agira pour le répondant de donner son avis sur l'état et la quantité des infrastructures routières de la ville de Soubré et alentours

13. Combien de voyage faites-vous par jour?

14. Comment trouvez-vous l'état des routes?

1. très bon 2. Bon 3. Acceptable 4. Mauvais 5. Très mauvais

15. A quels problèmes êtes-vous confrontés du fait de l'état des routes?

16. Les problèmes rencontrés impactent-ils sur le rendement de votre entreprise?

1. oui 2. non

17. Si oui, de quelle manière?

18. Quelles solutions préconisées pour remédier à ces problèmes?

CESAG - BIBLIOTHEQUE

TABLES DES MATIERES

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS.....	ii
ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES.....	iii
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE.....	1
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE	7
SECTION 1 : LES CONCEPTS GENERAUX RELATIFS AU PROJET ET AU VOCABULAIRE ROUTIER	7
Paragraphe1 : Le concept de projets	7
1.1.1- Le projet	7
A- Définition	7
B- Le cycle de vie du projet.....	8
1- La phase de conception.....	8
2- La phase de réalisation.....	9
3- La phase d'évaluation et de clôture.....	9
4- L'évaluation finale ou rétrospective.....	9
5- La clôture du projet.....	9
1.1.2- Projet d'urgence	9
Paragraphe2 : Le concept d'évaluation, d'effets et d'impact.....	10
1.2.1- Le concept d'évaluation	10
A- La pré-évaluation	10
B- L'évaluation ex ante.....	10
C- L'évaluation Continue.....	11
D- L'évaluation à mi-parcours	11
E- L'évaluation Terminale.....	11
F- L'évaluation Ex-post.....	11
G- L'évaluation rétrospective.....	11
H- L'évaluation Normative	12
I- La recherche évaluative	12
1.2.2- Le concept d'effets et d'impact.....	12
A- Le concept d'effets.....	12
B- Le concept d'impact.....	12

Paragraphe 3 : Le vocabulaire routier	13
A- La voirie	13
B- La route	13
C- La piste.....	14
D- La signalisation horizontale	14
SECTION 2 : LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT, CYCLE DE VIE, NOTIONS D’EVALUATION D’IMPACT ET ANALYSE ECONOMIQUE.....	14
Paragraphe1 : Définition et classification des projets de développement.....	14
2.1.1- Définition	14
2.1.2- La classification des projets de développement.....	15
A- Les projets directement gérés par les bailleurs de fonds.....	15
B- Les projets gérés par l’Etat.....	16
1.1.1 Paragraphe 2 : Le cycle de vie des projets de développement.....	16
2.2.1- La phase d’élaboration.....	17
2.2.2- La phase de financement.....	18
A- Dans le domaine politique.....	18
B- Dans le domaine technique.....	18
C- Dans le domaine financier.....	18
D- Dans le domaine économique	19
2.2.3- La phase de mise en œuvre	19
2.2.4- La supervision et l’évaluation	19
Paragraphe3 :L’évaluation d’impact et étude économique des projets de développement.....	20
2.3.1- L’évaluation d’impact.....	20
2.3.2- L’étude économique.....	20
A- La méthode des prix de référence	21
1. L’identification des perturbations engendrées par le projet.....	22
2. Le classement des perturbations en éléments de coûts et avantages.....	22
3. La mesure des coûts et des avantages économiques	23
a) La mesure des avantages économiques.....	23
b) La mesure des coûts économiques	23
B- La méthode des effets	24
1- Définition	24
2- Présentation de la méthode	25
a) Les effets primaires directs et indirects.....	25
b) Les effets secondaires	26
CHAPITRE II : CONTEXTE, CHOIX DU MODELE ET METHODOLOGIE DE L’ETUDE	27

SECTION 1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE	27
Paragraphe1 : Le Contexte général.....	27
1.1.1- La situation économique du pays.....	27
1.1.2- Situation économique de Soubré.....	29
Paragraphe2 : Le contexte particulier	30
1.2.1- Description du PUIUR.....	30
1.2.2- Description de la situation de Soubré.....	35
SECTION2 : CONSTRUCTION DU MODELE D'ANALYSE.....	36
Paragraphe 1 : Présentation du modèle d'analyse.....	36
2.1.1- La question de recherche.....	36
2.1.2- Le modèle d'analyse	37
A- Présentation de la variable expliquée ou dépendante.....	37
B- Présentation des variables explicatives ou indépendantes	38
1- La dimension conception	38
2- La dimension réalisation	39
C- Schématisation du modèle d'analyse	41
Paragraphe 2 : Méthodologie de l'étude	42
2.2.1- La population de l'étude et la méthode de collecte.....	42
A- La population de l'étude	42
B- Les méthodes de collecte	43
1- L'analyse documentaire	43
2- L'enquête sur le terrain	44
2.2.2- Les méthodes d'administration et mode d'interprétation.....	44
A- Les Méthodes d'administration.....	44
B- Mode d'interprétation	45
DEUXIEME PARTIE.....	7
CHAPITRE 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS.....	46
SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DE LA VARIABLE EXPLIQUEE.....	46
Paragraphe 1 : Présentation et analyse de la dimension sociale de la variable	46
1.1.1- Le facteur durée et confort du trajet.....	46
1.1.2- La sécurité routière.....	47
Paragraphe2 : Présentation et analyse de la dimension économique	49
1.2.1- La rentabilité financière des agents économiques.....	50
A- En amont	50
B- En aval	51

1.2.2-	La contribution fiscale	52
SECTION 2 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS DES VARIABLES EXPLICATIVES		
53		
Paragraphe 1 :	Présentation et analyse de la dimension conception	53
2.1.1-	Présentation et analyse des résultats de l'étude sociale et des besoins et de l'étude institutionnelle.....	54
A-	L'étude sociale et des besoins	54
A-	L'étude institutionnelle	56
2.1.1-	L'étude technique.....	57
Paragraphe 2 :	Présentation et analyse de la dimension réalisation	62
2.2.1-	L'analyse de l'insertion de la composante	62
2.2.2-	L'étude économique.....	63
CHAPITRE 2: FORMULATION DES RECOMMANDATIONS ET PLAN DE MISE EN OEUVRE64		
SECTION 1 : L'EXTENSION DES ACTIVITES DE LA COMPOSANTE VOIRIE URBAINE DU PUIUR A SOUBRE		
64		
Paragraphe1 :	La composante réhabilitation des infrastructures urbaines	65
1.1.1-	La réhabilitation des routes urbaines.....	66
1.1.2-	La réhabilitation des infrastructures d'électricité et d'éclairage public	67
Paragraphe2 :	La composante réhabilitation des infrastructures rurales.....	68
1.2.1-	La réhabilitation des principales pistes rurales	68
1.2.2-	La réhabilitation des infrastructures sociales et économiques essentielles	70
SECTION 2 : LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ACTIVITES DE LA MISSION.....		
73		
Paragraphe 1 :	Le financement des activités de la composante et plan de mise en œuvre.....	74
2.1.1-	Le financement des activités	74
2.1.2-	Dispositif de mise en œuvre du programme d'appui	75
Paragraphe 2 :	Principaux risques et mesures d'atténuation.....	77
2.2.1-	Les principaux risques	77
2.2.2-	Les mesures d'atténuation.....	79
CONCLUSION.....		80
BIBLIOGRAPHIE.....		82
WEBOGRAPHIE		85
ANNEXES.....		86
TABLES DES MATIERES.....		88