

## Chapitre 6

# Infrastructures pour l'émergence en Côte d'Ivoire

*La Côte d'Ivoire a l'avantage de disposer d'un stock d'infrastructures historiquement de très bonne qualité, même si son état s'est dégradé en raison du conflit. Les freins liés au développement des infrastructures varient en importance selon les secteurs d'activité. Dans le secteur de l'électricité, des projets de développement sont en cours mais les défaillances du secteur risquent de s'aggraver en l'absence d'actions rapides et efficaces. Le réseau de transport reste peu développé et les projets de réhabilitation et d'extension prennent du retard faute de financements. Les améliorations les plus notables sont dans le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC). Les réformes de remise à niveau des infrastructures devront prendre en compte les disparités régionales, encore très importantes. Elles auront un rôle à jouer pour renforcer l'exploitation des possibilités économiques des régions, et ainsi réduire les inégalités territoriales.*

La fourniture d'infrastructures et de services pour les citoyens est l'une des tâches principales des gouvernements. Ces infrastructures et services publics comprennent, entre autres le transport, les services publics (eau, déchets, électricité) et les télécommunications. L'incapacité à fournir les biens et services essentiels à la population a souvent été considérée comme une déficience importante de l'action gouvernementale car ces infrastructures sont essentielles pour les activités des secteurs privé et public (Krueger, 1991). À plusieurs égards, la Côte d'Ivoire s'en est historiquement mieux sortie que d'autres pays africains car elle a été l'un des pionniers de l'engagement du secteur privé à travers les partenariats public-privé (PPP) et des règles concurrentielles. Après des années de conflit et de crise, le capital physique du pays s'est détérioré et la faiblesse des capacités gouvernementales (voir chapitre 5) entrave encore la gestion des infrastructures et des services publics. Les services d'utilité publique (eau et électricité), mais aussi les infrastructures et les transports publics, figurent parmi les biens publics clefs pour la population et le secteur privé.

### **La performance des autorités ivoiriennes dans la fourniture de services publics est mitigée, une mise à niveau est nécessaire pour atteindre l'émergence**

En 2010, la Côte d'Ivoire a mis en place un Comité national partenariat public-privé (CN-PPP) afin de fournir un cadre réglementaire et de faciliter des meilleures pratiques pour les projets PPP. Le CN-PPP fournit des conseils stratégiques au gouvernement sur les sujets de PPP, et est responsable de l'identification des projets adaptés au financement PPP, des diagnostics et des études de faisabilité, et du maintien des relations avec les acteurs importants. L'exécution des projets et de toutes les activités de suivi restent aux mains des ministères chargés des projets.

La qualité et la couverture des infrastructures existantes sont insuffisantes, ce qui pénalise le développement économique du pays. Les services de télécommunications sont sur une piste prometteuse. Les développements rapides du secteur de l'électricité (extension des réseaux électriques notamment) et du réseau de transport constitueront des éléments essentiels.

Une enquête sur la gouvernance de 2010 et des enquêtes auprès des ménages permettent d'avoir des estimations sur les raccordements. Selon l'étude sur la gouvernance, 60 % des ménages et des chefs de famille interrogés étaient raccordés à l'électricité (la proportion étant encore supérieure lorsque ces personnes sont considérées utilisateurs récents), et environ 50 % avaient un accès officiel à l'eau (tableau 6.1). Par ailleurs, près de 25 % des ménages conservaient un raccordement informel/illégal à l'électricité, contre 14 % dans le cas de l'eau. Toutefois, ces données ne proviennent pas d'un échantillon représentatif et peuvent surestimer le niveau d'accès (sous-représentation des zones rurales et surreprésentation d'Abidjan, par exemple). Une autre source de données sur les ménages (INS et ICF International, 2012) indique qu'environ 31 % des ménages sont raccordés à l'eau courante à leur domicile et que 56 % ont l'électricité.

Tableau 6.1. **Une part importante des Ivoiriens n'a pas accès à l'électricité et à l'eau**

Ménages et utilisateurs selon l'accès à l'électricité (%)	MSM	UR
Disposent d'un raccordement officiel (contrat CIE)	60.1	69.1
Disposent d'un raccordement informel	26.1	22.1
Ne disposent pas d'un raccordement	12.1	8.1
Ménages et utilisateurs selon l'accès à l'eau (en %)		
Disposent d'un raccordement officiel (contrat Sodeci)	47.1	55.1
Disposent d'un raccordement informel	14.1	13.1
Ne disposent pas d'un raccordement	37.1	29.1

Note : MSM : membres séniors des ménages ; UR : utilisateurs récents des services.

Source : Banque mondiale et al. (2012).

### **L'État a investi dans l'énergie, mais la mise en œuvre opérationnelle se fait parfois attendre**

Le secteur de l'énergie – exploitation du gaz et du pétrole, raffinage et production d'électricité pour le marché intérieur et les pays voisins – occupe une place centrale dans l'économie de la Côte d'Ivoire. S'il a, dans le passé, constitué l'une des premières sources de croissance, le manque d'entretien et d'investissements pendant toute la durée du conflit freine considérablement son développement potentiel.

La prospection pétrolière et gazière et le raffinage offrent toujours des perspectives importantes de débouchés commerciaux. La production de brut devrait redémarrer avec la stabilisation du pays, même si les réserves ont baissé faute d'avoir effectué suffisamment de travaux de prospection pendant le conflit. L'entreprise publique PETROCI est chargée de la recherche, de la prospection et de l'exploitation des réserves de pétrole du pays. La découverte de nouveaux gisements *offshore* dans les pays voisins laisse entrevoir la possibilité de mettre au jour des réserves supplémentaires au large des côtes ivoiriennes et de soutenir ainsi la croissance à terme. Le secteur pourrait attirer les investissements directs étrangers (IDE) et les experts d'autres pays. Des mécanismes bien pensés de partage des bénéfices seront essentiels pour la contribution du secteur au budget de l'État (Belguedj, 2011).

Le secteur ivoirien de la production d'énergie a été ouvert aux entreprises du secteur privé en 1985, avant bon nombre d'autres pays et a connu de multiples réformes. Alors qu'au départ, le pays a beaucoup misé sur la production d'hydroélectricité, il s'oriente dans les années 90 vers les centrales thermiques (échaudé par les sécheresses des années 1983 et 1984) en dépit de coûts de production supérieurs qui plombent le budget de la compagnie nationale d'électricité. Plusieurs accords de concession sont conclus avec des producteurs indépendants (IPP) au cours de cette décennie, pour bâtir des centrales au gaz et améliorer l'efficacité financière. Les accords passés avec Ciprel et Azito sont reconduits à plusieurs reprises et les deux sociétés opèrent toujours en Côte d'Ivoire. La réforme de 1998 institue l'Autorité nationale de régulation du secteur de l'électricité (Anare), qui devient l'autorité réglementaire centrale (van Kempen, 2014).

Avec l'appui de plusieurs bailleurs de fonds, la Côte d'Ivoire engage une nouvelle vague de réformes en 2010, dans le but de restructurer le cadre institutionnel, de renforcer les capacités opérationnelles de l'ANARE et d'améliorer les résultats financiers. Elles prévoient notamment une augmentation du tarif de l'électricité (pour le consommateur ivoirien comme pour les exportations). Le dernier Code de l'électricité, adopté en mars 2014,

libéralise le transport, la distribution, la commercialisation et les activités d'import-export relevant de différents régimes juridiques (van Kempen, 2014).

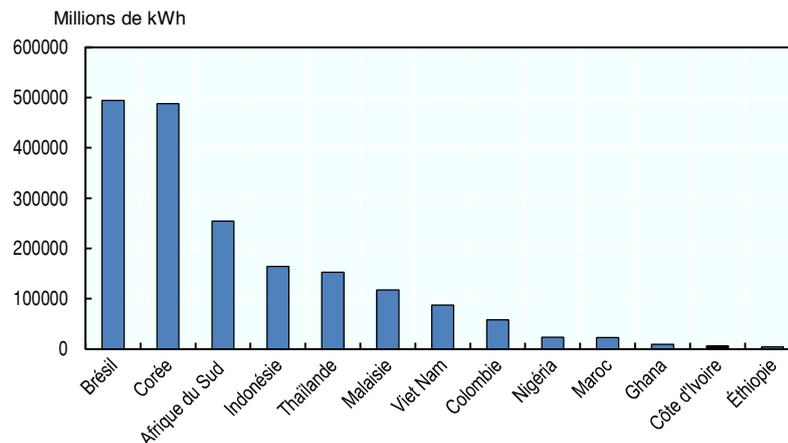
En dépit de ces évolutions positives récentes, le secteur de l'électricité reste fragile et menacé. Le marché est toujours dominé par une poignée de fournisseurs intégrés verticalement et les contrats signés dans le passé ont transféré une part conséquente des risques du secteur privé à l'État, ce qui a eu pour effet d'attirer des investisseurs étrangers mais, dans le même temps, de limiter les incitations à l'investissement et à l'efficacité productive (Belguedj, M., 2011).

Tout le secteur est placé sous la supervision institutionnelle du ministère du Pétrole et de l'énergie et sous le contrôle réglementaire de l'ANARE. La Société des énergies de Côte d'Ivoire (CI-Énergies), détenue par l'État, est au cœur du dispositif et remplit de multiples fonctions. Elle supervise le déploiement des infrastructures électriques, est responsable de l'estimation de l'offre et de la demande et doit contrôler la viabilité financière des projets engagés. En outre, c'est elle qui achète les intrants (gaz naturel) aux fournisseurs privés pour alimenter ensuite les IPP, lesquels assurent la production d'électricité. La distribution et les relations avec la clientèle (facturation des clients nationaux et étrangers, par exemple) sont gérées par la Compagnie ivoirienne d'électricité (CIE), un opérateur privé sous concession avec l'État. La CIE achète de l'électricité auprès des IPP, produit sa propre hydroélectricité et la vend à ses clients. Toutes les sommes recouvrées sont reversées à l'État. De son côté, CI-Énergies reste responsable des investissements dans les infrastructures et de leur extension (ministère du Pétrole et de l'Énergie, 2014).

Fin 2013, le total des capacités installées en Côte d'Ivoire atteignait 1 632 mégawatts (MW), et sa production en 2008-12 était plus faible que les autres pays en développement (graphique 6.1). Elles sont réparties comme suit : 604 MW produits par des entreprises publiques d'hydroélectricité ; 100 MW produits par une centrale thermique publique et 928 MW produits par des centrales thermiques privées (Ciprel, Azito et Aggreko). La production nationale totale est ressortie à 7 581 gigawatt-heure (GWh), dont 21.1 % provenant de centrales hydroélectriques et 79 % de centrales thermiques, le reste étant assuré par des centrales isolées et des achats. Le pays est loin d'avoir renoué avec le pic de production de 1997, mais la production augmente depuis 2011. La Côte d'Ivoire vient de s'équiper de centrales au gaz mobiles pour satisfaire à court terme la demande grandissante d'électricité dans le pays, et des investissements à grande échelle sont prévus pour les années qui viennent (ministère du Pétrole et de l'Énergie, 2014).

Le plan d'investissement 2012-30 définit les futurs investissements. En septembre 2014, des contrats pour le déploiement de 400 MW de capacités supplémentaires ont été signés. Ajoutés aux projets actuellement en discussion, ces contrats permettraient de doubler les capacités installées actuelles. Les projets en préparation devraient devenir opérationnels entre 2017 et 2019 et tablent aussi sur une montée en puissance des centrales hydroélectriques. Plus délicates à construire (installation, impact environnemental, etc.), ces centrales permettent pourtant de diminuer les coûts de production, étant donné les ressources naturelles du pays, et de rééquilibrer le mix énergétique (Traoré, 2013). Le coût de ces investissements est estimé à 2 126 milliards FCFA (francs de la Communauté financière d'Afrique), qui devra être entièrement couvert par le secteur privé, par le biais notamment d'accords de concession de type *Build-Own-Operate* (construction-possession-exploitation) ou *Build-Own-Operate Transfer* (construction-possession-exploitation-transfert). Le plan envisage en outre de porter la part des énergies renouvelables à 5 % d'ici 2015 et à 20 % en 2030 (ministère du Pétrole et de l'Énergie, 2014).

Graphique 6.1. **La Côte d'Ivoire produit très peu d'électricité**  
Production d'électricité en kilowatt-heure (kWh)



Source : Banque mondiale, moyenne sur 5 ans 2008-12.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933309293>

La Côte d'Ivoire dispose d'infrastructures de réseau de transport d'électricité relativement solides et a de grandes ambitions pour en élargir l'accès, reprises dans son Programme national d'électrification rurale (PRONER 2020), même si les progrès sont moins rapides que prévu. En 2014, le pays comptait plus de 37 000 kilomètres (km) de lignes à basse et moyenne tension et 4 724 km de lignes à haute tension. Il est en passe de construire 1 950 km de lignes supplémentaires, ainsi que des transformateurs dont certains sont en partie financés par les donateurs. Au total, on dénombre 3 868 clients industriels pour les lignes à moyenne et haute tension et plus de 1.1 million de clients pour les lignes à basse tension (ministère du Pétrole et de l'énergie, 2014). Ces chiffres ne représentent que les clients officiels et ne tiennent donc pas compte des nombreux ménages qui sont raccordés de manière illégale ou officieuse au réseau. Une enquête sur la gouvernance menée en 2010 suggère que 60 % des ménages bénéficiaient d'un raccordement officiel, contre 25 % pour un raccordement informel, sachant qu'environ 10 % n'ont aucun raccordement (même si ces données ne proviennent pas d'un échantillon représentatif) (Banque mondiale, CERFE et CREA, 2012). Selon une enquête plus récente auprès des ménages, l'accès à l'électricité est dans les faits beaucoup plus disparate, avec 44 % des ménages de l'échantillon (et 71 % en milieu rural) non raccordés à l'électricité (INS et ICF International, 2012).

Le Programme national d'électrification rurale a identifié 8 513 localités de plus de 500 habitants qui devraient être raccordées à l'électricité d'ici 2015, pour un coût estimé de 220 milliards FCFA. En 2013, 3 031 localités ont été raccordées à l'électricité, portant le taux de couverture à 37 % (tableau 6.2). La Côte d'Ivoire a fait preuve d'ambition pour 2014 en voulant raccorder 1 000 localités supplémentaires au réseau cette année-là – mais en septembre 2014, 200 seulement l'avaient effectivement été, en partie à cause de problèmes financiers. À ce rythme, le taux de couverture visé pour 2015 paraît difficile à concrétiser, d'autant que le plan s'appuie sur des données obsolètes tirées du recensement de la population de 1998 (ministère du Pétrole et de l'énergie, 2014).

Tableau 6.2. **Le taux de couverture électrique est encore faible**

Électrification rurale	Nombre de localités électrifiées	Taux de couverture (%)	Taux d'accès (%)
2013	3031	37	76
2012	2881	34	74
2011	2847	33	74
2010	2832	33	74
2009	2756	32	73

Note : Le taux de couverture correspond au nombre d'emplacements électrifiés/nombre total d'emplacements. Le taux d'accès est calculé comme suit : part de la population vivant dans des endroits électrifiés/population totale.

Source : Ministère du Pétrole et de l'Énergie (2014).

Malgré sa stabilisation, grâce à une hausse de la production et une amélioration des résultats et de l'accès des populations, le secteur de l'électricité reste financièrement fragile. Les tarifs de l'électricité sont fixés par les ministères de tutelle sur la base des recommandations de CI-ÉNERGIES, qui a pour mission d'équilibrer l'offre et la demande. Historiquement, les prix intérieurs et les prix à l'exportation étaient trop faibles pour couvrir les coûts de production. Différents barèmes sont appliqués pour les prix intérieurs, en fonction des habitudes des ménages (puissance et consommation en kWh), sachant qu'il s'agit parfois de tarifs sociaux censés favoriser l'accès des plus pauvres (tableau 6.3). En outre, les contrats passés avec les IPP ont été conçus pour attirer des investissements offrant un risque minimal et des négociations peu avantageuses pour l'achat de gaz ainsi que le conflit (qui a rendu le recouvrement des factures difficile dans bon nombre de régions) ont fragilisé la viabilité financière du secteur (Belguedj, 2011).

Dans le même temps, comme souvent, les ménages les plus démunis n'ont pas les moyens de financer leur raccordement, ce qui les empêche de bénéficier de ces subventions implicites. Le gouvernement envisage des réformes tarifaires qui entraîneront notamment une révision des tarifs sociaux. Il a également mis en place un fonds renouvelable financé par des donateurs afin de soutenir des dispositifs de crédit qui, moyennant des paiements fixes, permettent d'obtenir à moindre coût un raccordement (officiel) au réseau – dans le but d'inciter la population à se mettre en règle et de limiter les raccordements sauvages.

Tableau 6.3. **Le secteur de l'électricité est financièrement fragile**

	FCFA	TVA	Total/kWh (FCFA)	Total (Abidjan)	% des abonnés	% de consommation
Tarif modéré domestique < 80 kWh/bimestre	36.15	0.1	36.15	41.15	69 %	20.1 %
Tarif modéré domestique > 80 kWh/bimestre <200kWh	62.10	11.19	73.19	79.19		
Tarif domestique général (BT, 5A)	3.17	11.17	74.14	80.14	19.1 %	15 %
Tarif domestique général (BT, 10A) - 180kWh	63.17	11.17	74.14	78.14		
Tarif domestique général (BT, 10A) > 180kWh	52.16	9.10	62.16	65.16		
Tarif domestique conventionnel	16.10	2.12	19.12	22.12		
Tarif professionnel <180 kWh	78.16	14.12	92.19	96.18	10.1 %	12 %
Tarif professionnel >180 kWh	66.13	12.11	78.15	82.14		
Tarif éclairage public	66.13	12.11	79.15	-		6 %
Tarif moyenne tension			50.16-108.14	-	0.1 %	46 %
Tarif haute tension			39.1-113.16	-		

Source : Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie (2012), Arrêt interministériel n°569/MPMEF du 20 décembre 2012 portant modification des tarifs de l'électricité.

En 2013, pratiquement 11 % de la production nationale a été exportée vers les pays voisins, notamment le Burkina Faso, le Ghana, le Mali et le Togo. La Côte d'Ivoire a montré qu'elle était un partenaire de confiance, qui respecte les contrats signés alors qu'elle était

confrontée à des pénuries croissantes d'énergie sur le marché intérieur (Shearman et Sterling, 2012). Le Burkina Faso et le Mali sont les deux premiers débouchés d'exportation. Le tarif appliqué a également été renégocié dans la mesure du possible, étant donné l'existence de contrats de long terme.

Alors que l'on s'attend à un redémarrage de l'économie à brève échéance, la demande d'énergie suivra elle aussi le mouvement, multipliant les difficultés du secteur. Les pouvoirs publics vont devoir augmenter les capacités grâce à de nouveaux sites de production et, dans le même temps, investir dans les infrastructures de transport et de raccordement afin d'améliorer l'accès à l'énergie. Leurs projets d'infrastructure sont adaptés aux besoins du pays et de la population, mais le retard pris sur le plan de la mise en œuvre traduit sans doute un déficit de financement. Le gouvernement doit aborder les aspects financiers de manière plus explicite et concevoir des plans de financement viables, calés sur ses capacités effectives. Cela peut aussi exiger un alignement plus strict avec les processus de préparation du budget et de gestion des finances publiques.

La fourniture d'énergie de la Côte d'Ivoire est actuellement très dépendante des centrales thermiques, qui représentent 80 % de la production en 2013. Cette concentration de la production d'énergie laisse à penser que le gouvernement devrait viser à une plus grande diversification de la production. Plusieurs projets hydroélectriques sont d'ailleurs en cours pour diversifier la production énergétique. En outre, le gouvernement prévoit d'augmenter la part des énergies renouvelables, qui devraient atteindre 5 % en 2015 et 20 % en 2030. Ces plans de diversification tiennent compte de l'énergie solaire (par exemple, les centrales photovoltaïques décentralisées dans les régions rurales) ainsi que de la biomasse (par exemple, sur la base des résidus agricoles).

Si elle veut pouvoir concrétiser tous ces projets, la Côte d'Ivoire ne pourra pas faire l'économie de réformes de la structure tarifaire et des capacités institutionnelles. L'adéquation des nouveaux tarifs de l'électricité avec les coûts de production reste à démontrer. Les contrats d'exportation à long terme rendent la révision des prix délicate mais les autorités vont devoir suivre de près l'évolution des dépenses et des prix afin de conforter et de garantir la pérennité financière du secteur de l'électricité.

### ***Les infrastructures de transport vieillissantes entravent le potentiel de développement du pays***

L'état actuel des infrastructures de transport de la Côte d'Ivoire constitue l'un des principaux freins au développement et à la croissance économiques. Bien qu'il soit délicat d'estimer la contribution exacte des infrastructures à la croissance, de nombreuses études se sont penchées sur le lien entre des infrastructures de meilleure qualité, pour faire baisser les coûts de transport, et les gains en termes de croissance (Lima et Venables, 2001 ; Donaldson, 2012 ; Dercon et al., 2009). Des infrastructures de transport de qualité contribuent à élargir les débouchés des produits exportés, améliorer l'accessibilité des produits importés et faire baisser les prix des biens (grâce à des coûts de transport moindres), autant d'effets qui rejaillissent indirectement sur la croissance, les revenus et la pauvreté. Mais la réhabilitation des infrastructures exige de lourds investissements financiers et une planification rigoureuse du déploiement et des priorités, en fonction des rendements attendus.

Après son indépendance, la Côte d'Ivoire a massivement investi dans les infrastructures, au point d'avoir un réseau routier dans les années 90 bien supérieur, en densité, à la moyenne de l'Afrique subsaharienne. Le réseau actuel comprend seulement 6 500 km

de routes asphaltées (dont 230 km d'autoroutes) pour 75 500 km de routes non revêtues (tableau 6.4). Cela équivaut à une densité routière d'environ 26 km de route pour 100 km<sup>2</sup> de territoire (ce qui est plus ou moins conforme à la situation de nombreux autres pays à revenu intermédiaire, notamment en Afrique subsaharienne). En revanche, le pourcentage de routes revêtues (8 % du réseau routier total) est bien en deçà des normes des pays de comparaison. Par exemple, l'Indonésie dispose également d'une densité de 26 km (par 100 km<sup>2</sup>), mais près de 50 % de son réseau est revêtu (et la Malaisie dispose d'une densité de 47 km de routes par 100 km<sup>2</sup>, dont 80 % revêtues).

Tableau 6.4. **La majorité du réseau routier est vétuste, dégradé ou non bitumé**

Classe	Réseau (en km)	dont vétustes/dégradées (en %) :
<b>Routes bitumées</b>	6 500	
Dont route de plus de 15 ans (vétustes)	4 875	75.1 %
<b>Voies urbaines</b>	4 050	
<b>Routes en terre</b>	75 000	
dont pas praticables	15 000	20.1 %
dont fortement dégradées	20 000	26.1 %
<b>Routes non-classifiées</b>	100 000	

Source : Ministère des Infrastructures économiques (2013 et 2014).

Un rapport de la Banque mondiale (Foster et Pushak, 2011) couvrant la période 2000-10 estime que l'accès aux infrastructures est globalement acceptable, 70 % ou plus du réseau étant dans un état bon ou passable, et permet une connectivité suffisante, même si la situation varie d'une région à l'autre. Des données plus récentes provenant de sources officielles semblent indiquer que les investissements consentis depuis n'ont pas suffi pour maintenir le réseau dans cet état-là et que, depuis, la qualité s'est encore dégradée.

La dégradation du réseau routier s'explique par plusieurs facteurs. Faute de faire appliquer les réglementations en vigueur, bon nombre de camions qui circulent sont surchargés. Cet état de fait exerce une pression supplémentaire sur des routes déjà abîmées et accélère les dégâts, d'autant plus qu'une grande partie du réseau a depuis longtemps dépassé l'âge auquel des réparations auraient été indispensables. Ainsi, 75 % du réseau de routes revêtues ont plus de 15 ans, bien plus que leur durée de vie initialement prévue. Les routes non classées n'ont en général aucun système de drainage, ce qui ne les rend praticables qu'à certaines saisons et moins résistantes. Ces problèmes ralentissent le trafic sur une grande partie du réseau, où la vitesse moyenne est d'environ 35 km/h, mais ils mettent aussi en danger la population et soulignent la nécessité de déployer des infrastructures complémentaires, tels que des postes de contrôle et des stations de pesage.

Parallèlement, les dégâts observés dans de nombreux endroits sont encore suffisamment limités pour permettre une remise en état. Le réseau prioritaire du pays couvre 34 000 km de routes (toutes les routes revêtues et les principaux axes non revêtus), dont la réhabilitation devrait s'achever en 2015. Ces travaux permettront de faciliter l'accès aux marchés pour les populations comme pour le secteur privé. En effet, alors que certains biens non périssables très encombrants peuvent transiter par le train, quelque 4.1 millions de tonnes de produits agricoles empruntent chaque année le réseau routier à destination, pour l'essentiel, des deux ports du pays.

Le développement du réseau routier de la Côte d'Ivoire est lié au développement des réseaux de transport dans la sous-région. Les pays enclavés (Burkina Faso, Mali et Niger) dépendant de leurs voisins pour le transit maritime, les pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) coordonnent en général leurs efforts à travers le Programme d'actions communautaires des infrastructures et du transport routiers (PACITR). Ce plan d'action régional, qui a pour mission de développer les infrastructures de transport, bénéficie du soutien financier de la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) et de plusieurs autres bailleurs. Différentes phases sont prévues pour déployer les infrastructures qui permettront de faciliter le transport dans la région. Le programme poursuit trois objectifs prioritaires : i) développer les axes principaux reliant les capitales des États membres ; ii) développer des axes alternatifs entre les capitales des États membres ; et iii) améliorer l'interconnexion entre pays voisins (non membres) et la couverture du réseau de transport. Des structures additionnelles (par exemple, des postes de contrôles pour les camions surchargés) et le renforcement des moyens visant à faire appliquer les réglementations de l'UEMOA sont également prévus.

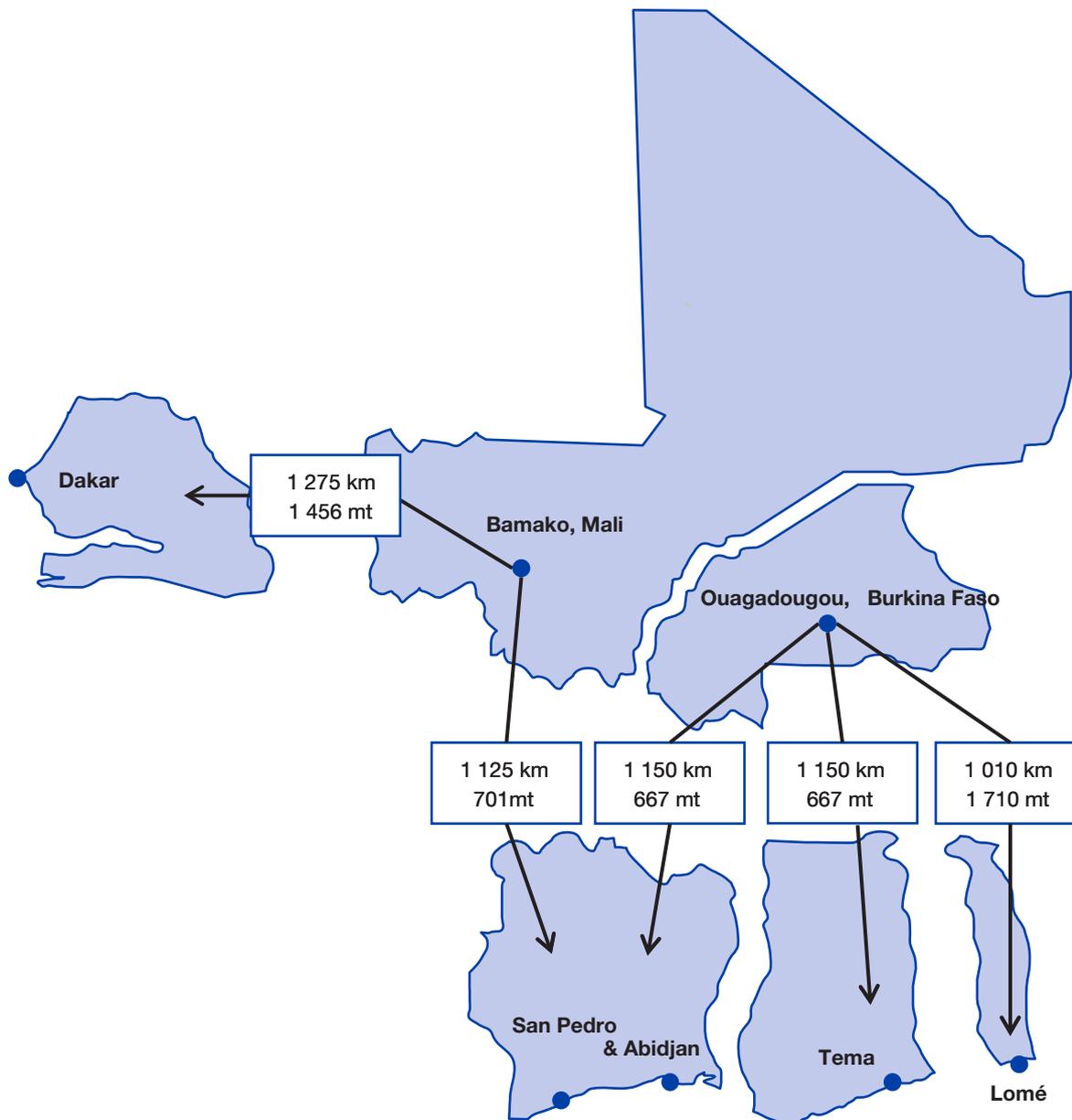
Le conflit ayant entraîné des dégradations et un manque d'entretien, le réseau de transport routier ivoirien a perdu en compétitivité par rapport à d'autres moyens de transport. La société de chemin de fer Sitarail fait figure de concurrent au transport routier, tout comme les réseaux ferrés des pays voisins. Le Ghana, le Sénégal et le Togo offrent des itinéraires alternatifs depuis leurs ports jusqu'à Bamako (Mali) et Ouagadougou (Burkina Faso). Les lignes Dakar-Bamako et Lomé-Ouagadougou ont accueilli deux fois plus de trafic de transit que la Côte d'Ivoire en 2011 (graphique 6.2).

Des projets d'infrastructure sont en cours, et la Côte d'Ivoire a défini de nouvelles étapes. Le plan actuel de développement stratégique identifie trois catégories de projets et leur alloue des enveloppes globales. Le Programme d'actions communautaires des infrastructures et du transport routiers donne également d'autres indications quant à la hiérarchisation des projets d'infrastructure. Le pays prévoit de s'appuyer sur des données de circulation et de population pour étudier plus en profondeur l'impact possible des investissements. Étant donné le manque de moyens, il serait utile d'analyser les différentes options en termes d'impact pour la population et de réorienter les investissements vers une approche centrée sur les individus.

Un autre frein au développement des infrastructures tient au manque de capacités institutionnelles pour gérer le réseau routier. Le Programme d'ajustement et d'investissement du secteur des transports (CI-PAST), lancé en 1998 et achevé en 2011 (après une interruption), a formalisé les réformes et le renforcement des capacités (avec le soutien des bailleurs de fonds, notamment la Banque mondiale). C'est ainsi qu'ont pu être créés Ageroute, un service chargé de la gestion du réseau routier, et le Fonds d'entretien routier (FER), qui collecte les taxes sur les carburants pour les affecter aux investissements dans les infrastructures routières. Mais le Fonds d'entretien routier est sous-financé (avec un budget d'à peine 10 milliards FCFA, soit moins d'un quart des besoins estimés pour l'entretien annuel de routes, République de Côte d'Ivoire, 2011). Outre les contraintes opérationnelles au niveau des autorités, les capacités du secteur privé du pays pour mettre en œuvre des projets sont elles aussi limitées, nombre de petites entreprises étant concentrées dans Abidjan et financièrement fragilisées par la récession.

Graphique 6.2. **Le trafic est plus important sur les axes de transit alternatifs que sur ceux passant par la Côte d'Ivoire**

Distance et tonnage



Source : Présentation de l'auteur, basé sur Ministère des Infrastructures économiques, Ageroute (2013).

Les coûts estimés de la réhabilitation du réseau routier dépassent largement les possibilités budgétaires du pays et imposent de nouvelles limites au développement des infrastructures. Les recettes totales de l'État n'ont représenté que 3 200 milliards FCFA (dons compris), dont un tiers est absorbé par les salaires de la fonction publique. Le gouvernement estime le coût annuel d'entretien des routes autour de 50 milliards FCFA mais les investissements consentis depuis 2005 ont toujours été inférieurs à ce niveau. Pour mémoire, les économies émergentes performantes ont investi entre 5 et 6 % de

leur produit intérieur brut (PIB) pendant plusieurs années. Si la Côte d'Ivoire parvenait à investir ne serait-ce que 4 % de son PIB (15 260 milliards FCFA), elle mobiliserait ainsi 610 milliards FCFA – une somme néanmoins toujours insuffisante pour les coûts estimés de réhabilitation de 75 % du réseau de routes revêtues. La construction de nouveaux axes (notamment autoroutiers) reviendrait encore plus cher, sachant qu'en 2013, le total des dépenses d'investissement n'a représenté que 6 % à 7 % du PIB.

Les projets envisagés prévoient de réaliser plusieurs de ces objectifs simultanément, ce qui implique un décalage de financement considérable. Ainsi, le coût de la remise en état des routes revêtues oscille entre 200 et 400 millions FCFA le kilomètre mais peut atteindre jusqu'à 1 700 millions FCFA pour la construction de l'autoroute dans le nord du pays. Trois projets sont notamment en cours :

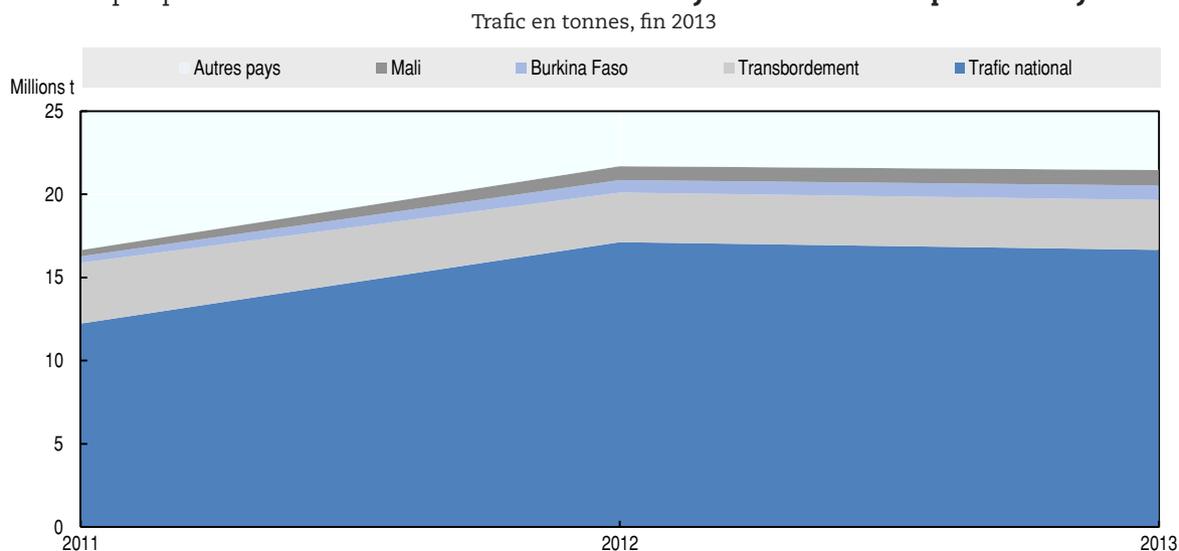
- Remise en état et revêtement d'un petit tronçon près de Yamoussoukro (6 km, financement : Côte d'Ivoire et BOAD) ;
- Remise en état de la route vers le Mali (124 km, financement : Côte d'Ivoire et BOAD) ;
- Construction de l'autoroute du Nord, vers Yamoussoukro (86 km, financement : Côte d'Ivoire et plusieurs fonds du Moyen-Orient).

D'autres plans prévoient par ailleurs la réhabilitation annuelle d'environ 2 000 km de routes revêtues et de 9 000 km de routes non revêtues, à financer par des prêts aux conditions financières favorables.

La compagnie de chemins de fer Sitarail est opérée par le secteur privé dans le cadre d'un accord de concession courant jusqu'en 2030. L'État ivoirien et l'État burkinabé détiennent chacun 15 % de cette filiale de Bolloré Africa Logistics. La ligne relie Abidjan à Ouagadougou (Burkina Faso) via Bouaké, dont 660 km en territoire ivoirien. La Côte d'Ivoire n'a aucune autre liaison ferroviaire avec ses voisins, en partie à cause de problèmes d'écartements de rails. Sitarail gère 40 trains de marchandises et 12 trains de voyageurs par semaine, ce qui correspond à 910 000 tonnes de matériel et 300 000 passagers par km et par an (Bolloré, 2014). La société prévoit de gros investissements (attendus début 2014) dans le matériel roulant et les voies afin d'augmenter ses capacités de transport, et elle négocie actuellement avec la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et une compagnie minière la réhabilitation et l'extension de la ligne desservant la zone minière du Nord du Burkina Faso.

Le pays possède deux ports, San Pedro et Abidjan, de dimensions très différentes. Les deux sont sous la tutelle de plusieurs ministères (Économie et Finances, Travaux et Transports, et Marine). Le port d'Abidjan est l'un des plus grands d'Afrique, avec plus de 20 millions de tonnes de marchandises traitées chaque année (65 % à l'importation et 35 % à l'exportation), et contribue à l'économie ivoirienne (graphique 6.3, tableau 6.5). Équipé pour recevoir des navires de grande taille, il envisagera néanmoins des travaux pour élargir le chenal, ajouter un second terminal de conteneurs et des quais pour les bateaux de plus de 250 mètres de long et renforcer la sécurité et la sûreté ainsi que l'efficacité des opérations de manutention (Port autonome d'Abidjan, 2014).

Le port autonome de San Pedro, à 350 km à l'Ouest d'Abidjan, est de dimension nettement plus modeste mais s'affirme comme un point de transit important pour les exportations, les importations et le transbordement de marchandises. En 2013, plus de 67 % des cargaisons transitaient vers d'autres pays et 26 % étaient liées à des activités d'exportation, signe du rôle de ce port dans l'intégration commerciale de la Côte d'Ivoire. Alors qu'en 2011, la part du port de San Pedro dans le trafic maritime total atteignait moins de 10 %, elle a dépassé les 16 % en 2013.

Graphique 6.3. **Le trafic intérieur constitue la majorité du trafic du port d'Abidjan**

Source : Port autonome d'Abidjan (2014).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933309304>

Tableau 6.5. **Les deux ports de la Côte d'Ivoire présentent encore un potentiel de croissance pour le trafic maritime**  
(tonnes)

Port autonome d'Abidjan	2011	2012	2013
Produits pétroliers	6 672 462	7 038 819	7 740 337
Marchandises générales	9 970 080	14 674 990	13 736 228
<b>Trafic maritime total (PA)</b>	<b>16 642 542</b>	<b>21 713 810</b>	<b>21 476 565</b>
<b>Port autonome de San Pedro</b>			
<b>Trafic maritime total (SP)</b>	<b>1 805 136</b>	<b>3 230 398</b>	<b>4 325 668</b>

Sources : Port autonome d'Abidjan (2014) et Port autonome de San Pedro (2014).

Le commerce de transit vers les pays enclavés en Afrique de l'Ouest est économiquement important mais il fluctue en fonction des coûts et de la situation sécuritaire (comme en témoigne la décennie de crise en Côte d'Ivoire). Une étude analyse les coûts de transit par tonne (en conteneur) pour différents trajets en Afrique de l'Ouest (via les ports d'Abidjan, de Cotonou et de Douala, données de 2012-13). Cette étude a constaté que les coûts des marchandises au départ d'Abidjan sont d'un niveau intermédiaire (en termes de coûts par tonne et par km). Cependant, les temps de transit incertains et la présence de coûts cachés (en particulier pour les biens de grande valeur) augmentent le coût total (Nathan Associates, 2013).

Le pays possède plusieurs aéroports dont quelques-uns seulement sont équipés de pistes revêtues. Une poignée d'entre eux sont desservis par des compagnies internationales. D'après Foster et Pushak (2011), le transport aérien ivoirien était en perte de vitesse par rapport à d'autres pays de la région à cause de l'absence de concurrence intérieure, de problèmes de sécurité et des répercussions de la guerre civile. L'aéroport international d'Abidjan poursuit la certification auprès des autorités des États-Unis pour faciliter les vols directs dans l'avenir.

L'entreposage est un problème lié aux infrastructures et constitue une autre pierre d'achoppement à la volonté de la Côte d'Ivoire de relancer ses échanges. Les installations de stockage sont de précieux maillons de la chaîne de transport, quel que soit le type de commerce (intérieur, régional et international) mais la Côte d'Ivoire connaît à cet égard un grave retard. Les produits agricoles sont souvent entreposés dans des hangars, ce qui entraîne des pertes de qualité et, partant, un manque à gagner. Les associations d'agriculteurs n'ont ni les moyens ni le savoir-faire ou la sensibilité nécessaires pour améliorer leurs installations. On retrouve les mêmes handicaps dans le secteur des ressources naturelles, où des installations spécifiques (et plus coûteuses) sont indispensables pour stocker les minerais, le gaz et le pétrole. Si des opérateurs privés ont annoncé des investissements dans les installations d'entreposage (comme la société suisse Oryx Gaz, pour un nouveau terminal gazier, ou Bolloré Africa pour le port d'Abidjan), l'État ivoirien devra sans doute lancer et coordonner les initiatives locales pour le secteur agricole.

Les projets dans le secteur du transport pourraient être entravés par des contraintes de gouvernance dans la mesure où plusieurs ministères sont concernés (dont le ministère des Transports et le ministère des Infrastructures économiques, mais aussi d'autres autorités). En outre, certains des projets de transport routier nécessitent une certaine coopération régionale, ce qui implique la participation de ministères supplémentaires comme le ministère du Développement régional ou celui des Affaires étrangères, et des organismes complémentaires (comme le BNETD) qui sont impliqués dans les études de planification et de faisabilité.

Les données provenant de diverses sources ne sont pas toujours parfaitement cohérentes, suggérant d'autres problèmes dans la coopération et la coordination dans ce secteur. Dans le même temps, compte tenu : i) des coûts élevés des projets, ii) des ressources financières limitées et iii) de l'impact potentiellement important des projets, l'établissement de priorités et une bonne coopération semble indispensables pour assurer des progrès. Les autorités doivent prêter attention aux besoins de la population lors des phases de planification des projets d'infrastructures routières et de construction. Des sources de données modernes (telles que les données de téléphones portables) peuvent être utiles dans l'analyse des flux de population, des migrations et de la mobilité sur le territoire afin d'aider à identifier les besoins les plus urgents en matière de transport.

Le développement des infrastructures fera partie des grands défis à relever par les autorités ivoiriennes dans les prochaines années, dans la mesure où il s'agit d'un volet essentiel pour assurer la croissance économique du pays. Comme dans d'autres domaines, les autorités font preuve d'ambition mais elles vont devoir mobiliser davantage de moyens pour les réaliser. Face à la pénurie de financements, elles vont être contraintes de hiérarchiser les projets de façon à privilégier ceux qui offrent les meilleures retombées pour la population et l'économie tout entière.

### ***La privatisation est en marche dans les services de l'eau et de l'assainissement***

Foster et Pushak (2011) soulignent l'amélioration considérable de l'approvisionnement en eau en Côte d'Ivoire dans les années 90, de sorte qu'en 2008, une grande partie de la population était alimentée en eau. Depuis, la situation n'a plus guère évolué. Comme dans d'autres secteurs, la Côte d'Ivoire a été l'un des premiers pays d'Afrique subsaharienne à signer des contrats de concession avec le secteur privé pour la gestion de l'eau et des déchets, et les services d'assainissement avec la Société de distribution d'eau de la Côte d'Ivoire (Sodeci). L'État détient encore 3.15 % du capital, possède les infrastructures

physiques du réseau et est responsable du développement stratégique, de la fixation des tarifs et de la supervision des opérations. Plusieurs autres agences aux responsabilités plus spécifiques (déchets, eau publique, réseaux d'évacuation, etc.) assurent des tâches intermédiaires tandis que la Sodeci est chargée de la fourniture des services, des relations avec la clientèle et des travaux d'entretien et de réhabilitation. Plusieurs rapports ont révélé les coûts cachés de la production d'eau, liés à la détérioration des niveaux de prix réels (tarifs de l'eau) qui constituaient une charge financière grandissante pour l'entreprise. En 2001, la Sodeci ne facturait que 54 % de ses dépenses réelles mais est parvenue à faire passer ce ratio à 76 % en 2008. Les difficultés rencontrées ces dernières années pour recouvrer les factures dans certaines régions ont contribué à entretenir ces coûts cachés, même si le ratio tarifs moyens appliqués sur coûts effectifs de production continue de s'améliorer (autour de 81 %), la société ayant fait état d'un solde de recettes positif en 2013.

La fourniture en eau n'est pas un handicap majeur pour les entreprises privées, mais reste faible pour certaines parties de la population. Selon des données de 2008-09, 11 % seulement des entreprises avaient déposé une demande de raccordement au réseau d'eau, demande satisfaite dans un délai de une à deux semaines pour 70 % d'entre elles sans avoir besoin, en général, de verser un dessous-de-table (Banque mondiale, 2009). Mais l'approvisionnement des ménages, surtout ruraux, reste assez limité. Les statistiques officielles sont délicates à interpréter en raison de la diversité des formes de raccordement, notamment en raison du nombre de raccordements informels et du partage d'un seul raccordement pour plusieurs ménages ou plusieurs membres d'un ménage. Les données sur les raccordements par ménages doivent donc être renforcées afin de disposer d'informations sur l'accès de la population en général. Le rapport annuel 2013 de la Sodeci fait état d'une hausse de la production mais aussi de la facturation (de 75 % à 76 %), la société étant parvenue à recouvrer ses arriérés dans les régions rendues difficiles d'accès par le conflit (Centre, Nord et Ouest). À l'échelle nationale, le nombre de clients a progressé de 4.1 %, l'augmentation étant plus forte en dehors d'Abidjan, avec 32 000 nouveaux clients en 2013. Si l'on considère des ménages de 5 personnes en moyenne, cela signifie que 160 000 personnes au moins ont pu accéder à l'eau, le chiffre étant supérieur en tenant compte des équipements installés en dehors des foyers.

La Sodeci indique qu'environ 60 % de la population avait accès à l'eau potable en 2013. Une comparaison entre des données de 2008 et de 2011 (qui correspond aux dernières enquêtes auprès des ménages disponibles) semble indiquer que les études précédentes avaient surestimé le niveau d'accès, ou que la situation s'est dégradée entre 2009 et 2010 à cause de la crise intérieure (INS et IFC International, 2012).

Des contraintes existent également en matière d'assainissement et de traitement des déchets, avec un risque de répercussions sur l'environnement, surtout lorsque l'économie aura redémarré. Le tableau 6.6 sur la situation de l'assainissement des particuliers traduit des évolutions contrastées ces dernières années. Bien que les données de 2008 et de 2011 ne soient pas totalement comparables, elles suggèrent que la part des ménages bénéficiant d'installations améliorées est en progression depuis 2008. Cependant, la part des ménages n'ayant aucune installation sanitaire améliorée (comme des fosses simples mais protégées ou des toilettes à chasse d'eau raccordées à un égout) a elle aussi augmenté (INS et ICF International, 2012).

Tableau 6.6. **La part des ménages bénéficiant d'installations sanitaires améliorées progresse**

<b>Eau potable</b>	1990	2000	2008	2011
Total amélioré	76	78	80	78.1
Eau potable sur place	22	31	40	32
Autre amélioré	54	47	40	
Non-amélioré	24	22	20	20.1
<b>Installations sanitaires</b>				
Améliorées, non partagées				21.1
Améliorées	20	22	23	25
Partagées, non améliorées	15	16	18	
Non améliorées	29	30	32	18.1
Défécation à l'air libre	36	32	27	33.1

Sources : OMS-UNICEF (2010), dans Foster et Pushak (2011) pour la période 1990-2008 ; INS et ICF International (2012) pour 2011.

Deux ministères sont responsables de l'assainissement et du traitement des déchets, le ministère de l'Environnement, de la Salubrité urbaine et du Développement durable (Minesudd) et le ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (Mclau). Des plans de développement prévoient la construction d'un meilleur réseau souterrain d'évacuation et d'alimentation en eau, ainsi que des usines de traitement des eaux usées. Le Minesudd a présenté plusieurs projets stratégiques qui couvrent notamment le traitement de déchets spécifiques (emballages, huiles usagées et déchets industriels, etc.), en particulier à Abidjan où la concentration d'activités industrielles est importante, mais aussi l'achat d'équipements pour gérer les déchets et la création de sites pour le recyclage de certains produits (batteries, pneus usagés, etc.). En outre, le ministère envisage des réformes institutionnelles et des actions de renforcement des capacités (formation du personnel par exemple) pour toutes sortes de traitements des déchets et dans le but d'améliorer le réemploi des matériaux. Il cherche aussi à améliorer la surveillance de la qualité de l'air, de l'eau et du sol (installations, équipements). Pour concrétiser ces plans, le Minesudd table sur une enveloppe de près de 40 000 millions FCFA.

**Le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) fait l'objet de réformes porteuses, mais le manque d'alphabétisation de la population peut ralentir son impact sur le développement**

Pour les pays africains, les retombées de la mondialisation, dont l'essor s'est appuyé sur des équipements modernes de télécommunication, devraient être importantes à terme. Les pays en développement ont l'avantage de pouvoir se convertir directement aux toutes dernières technologies, comme ils l'ont fait pour la téléphonie mobile par exemple (au lieu de passer par le déploiement de lignes terrestres), dans l'optique de développer des moyens modernes de communication, Internet, les services bancaires, etc. Les réseaux mobiles exigent des investissements moins importants que les lignes terrestres. Ils sont donc plus faciles d'accès et moins coûteux pour les populations, tout en offrant les mêmes avantages en matière de diffusion des informations et de communication et en faisant baisser les coûts de transaction. Le secteur des TIC est plus développé en Côte d'Ivoire que dans de nombreux autres pays africains, même s'il doit surtout ce dynamisme aux téléphones portables et présente encore de nombreuses imperfections.

Le secteur des TIC recouvre un ensemble de services, dont la poste, la téléphonie mobile, la téléphonie fixe et Internet. Tous sont placés sous la tutelle du ministère de la Poste et des Technologies de l'information et de la communication (Mptic). Issue de la fusion de deux organismes réglementaires, l'Autorité de régulation des télécommunications/TIC de Côte d'Ivoire (Artci) a été créée en 2012 et a récupéré la supervision de toutes ces activités. Depuis la fin du conflit, le ministère de la Poste et des Technologies de l'information et de la communication redouble d'efforts pour promouvoir les TIC au service du développement. À l'issue des réformes de grande ampleur lancées au milieu des années 90, des opérations de privatisation et des réformes réglementaires ont défini la structure actuelle et introduit une certaine concurrence dans le secteur. Pour autant, une étude du Centre ivoirien de recherches économiques et sociales (Cires) de 2007 souligne le manque de compétitivité dans le marché de la téléphonie fixe et d'Internet, à l'inverse du secteur de la téléphonie mobile.

Le marché des connexions Internet est à la traîne en termes de chiffres d'affaires (30 milliards FCFA) et de clientèle (133 565 clients). Cinq prestataires se partagent le marché, dont deux accaparent plus de 80 % du chiffre d'affaires et 98 % de la clientèle. Mais les prestataires plus petits ont davantage investi par client en 2013, signe qu'ils s'efforcent de gagner des parts de marché. Les tarifs varient en fonction du volume de données et de la durée des contrats mais aussi selon les fournisseurs d'accès, indication que le marché est assez dynamique et concurrentiel. Cela étant, les tarifs annuels d'abonnement s'échelonnent de 300 000 FCFA à 540 000 FCFA, soit environ la moitié du PIB par habitant faisant de l'accès à Internet un luxe difficile à assumer pour un ménage moyen. Jusqu'à récemment, l'essentiel des services reposaient sur la technologie ADSL (*Asymmetric Digital Subscriber Line*), mais le gouvernement s'est lancé dans un projet de déploiement de fibres optiques sur tout le territoire (Artci, 2014).

Le marché ivoirien de la téléphonie fixe est légèrement plus important, mais également concentré entre deux fournisseurs, dont Côte d'Ivoire Télécom (CIT), l'ancien monopole d'État, qui détient 96 % des clients. Depuis quelques années, sa clientèle s'érode légèrement, passant de 277 000 clients en 2011 à 272 000 en 2013, pour un chiffre d'affaires de 167.1 milliards FCFA. Bien que le chiffre d'affaires par client soit presque trois fois supérieur pour les lignes fixes que pour Internet (où il provient surtout d'activités connexes et de support), la structure du marché n'a que très peu évolué et les deux opérateurs sont là depuis 2001. D'ailleurs, le niveau d'investissements et d'emplois diminue depuis quelques années, en phase avec le basculement général de l'économie vers les technologies mobiles (Artci, 2014).

Le marché de la téléphonie mobile est le plus dynamique et le principal sous-secteur de l'économie. En 2013, six opérateurs se partageaient plus de 19 millions d'abonnés, l'un d'eux détient 22 % de la clientèle, deux autres opérateurs représentant ensemble environ 35 % des clients, et les trois autres ont moins de 5 % de parts de marché. Le taux de pénétration de la téléphonie mobile est estimé autour de 88 % en termes nominaux mais étant donné la taille de la population (entre 20 millions et 23 millions d'habitants selon les sources) et la forte proportion de jeunes de moins de 15 ans, cela équivaut à une couverture pratiquement universelle. Le nombre de clients ne cesse d'augmenter depuis quelques années pour les principaux opérateurs et les investissements du secteur privé ont largement dépassé 100 millions FCFA par an, soit l'équivalent en moyenne de 15 % du chiffre d'affaires en 2013 (Artci, 2014).

Le secteur n'est pas suffisamment différencié pour être concurrentiel et l'essentiel de l'activité de tous les opérateurs provient des cartes prépayées. Les cartes à paiement différé (*post-paid*) représentent moins de 1 % de la clientèle, sauf pour Moov, qui revendique un taux de 20 %. Tous opérateurs confondus, les appels sortants ont représenté environ 71 % du chiffre d'affaires en 2013 (pour un total de 742 milliards FCFA), devant les coûts de connexion (environ 16 %) et les textos (3.1 %). Seuls les deux plus gros opérateurs (Orange et MTN) peuvent proposer une couverture du réseau approchant 90 % de la population totale (Artci, 2014).

Le secteur des TIC contribue également fortement à l'emploi local. Ensemble, les trois sous-secteurs (téléphonie fixe, téléphonie mobile et Internet) emploient directement 3 400 personnes (respectivement 2 375, 850 et 170), un chiffre qui ne tient pas compte des milliers de revendeurs, officiels ou à la sauvette, de cartes prépayées notamment. Le secteur des télécommunications dans son ensemble assure environ 100 000 emplois formels (Mptic, 2014).

Face à l'importance des TIC pour le développement, le gouvernement axe ses efforts sur les technologies mobiles et la fibre optique pour Internet. Les autorités ont lancé un projet visant à étendre le réseau de fibres optiques sur tout le territoire. Actuellement, les premiers 2 000 km de dorsales à fibre optique sont en cours de déploiement (en particulier dans le Nord, l'Ouest et l'Est), pour un coût estimé de près de 40 milliards de FCFA. L'installation de 5 000 km supplémentaires est prévue pour 2015, pour une enveloppe de 90 milliards FCFA. Les opérateurs privés investissent eux aussi dans l'extension de ces réseaux (Agence Ecofin, 2012).

En plus d'investir dans les infrastructures de base, le gouvernement s'est également lancé dans l'amélioration de l'accès direct des populations, grâce à une série de mesures portant à la fois sur l'accès physique et sur les applications dématérialisées. Les pouvoirs publics avaient prévu de lancer en novembre 2014 dans 14 sites ruraux et isolés un projet pilote de centres communautaires d'accès à Internet, qui pourrait concerner à terme jusqu'à 5 000 sites, dans le but d'améliorer l'accès physique à l'Internet haut débit. Plusieurs ministères travaillent par ailleurs sur des plateformes dématérialisées d'e-gouvernement, destinées à la fois aux particuliers et aux entreprises, afin d'améliorer les relations avec l'administration. La plateforme e-Agriculture devrait ainsi fournir des informations agricoles, permettre de surveiller les sols et les territoires et proposer des applications liées à la justice et aux finances publiques.

D'une manière générale, les informations disponibles indiquent que la Côte d'Ivoire fait des progrès pour assurer un accès plus fiable et de meilleure qualité aux TIC mais que certaines difficultés demeurent. Le ministère a introduit plusieurs textes de lois visant à préparer l'avènement généralisé de l'économie numérique (réformes réglementaires, e-commerce et protection des données), des investissements publics et privés étant en cours dans les infrastructures. Le secteur privé (dans la téléphonie mobile surtout) est suffisamment dynamique pour assurer les futures évolutions.

Cependant, la population semble encore assez peu au fait des TIC et, sur le plan technologique et opérationnel, les capacités locales sont toujours restreintes. En 2012, une université spécialiste des postes et des télécommunications a remanié tous ses programmes pour mettre davantage l'accent sur les TIC. La fonction publique mise aussi beaucoup sur la formation de ses agents. Pour autant, la méconnaissance des TIC et le manque d'accès à Internet font que la fracture numérique reste immense. Lors d'une enquête Gallup de 2009, moins de 1 % des personnes interrogées ont déclaré avoir un accès Internet chez elles (ce taux atteint 6 % en 2013). Mais les taux d'utilisation et de pénétration

effectifs semblent supérieurs, 37 % (44 %) des personnes interrogées indiquant qu'Internet constitue une source importante d'informations (internationales) en 2009 (même si bon nombre d'entre elles habitaient dans la capitale ou aux alentours). Dans les régions rurales et moins avancées du Denguélé et des Savanes (Nord) par exemple, respectivement 12 % et 7 % des sondés seulement considéraient en 2009 qu'Internet était une source importante d'informations nationales.

## Les disparités spatiales sont prononcées et freinent le développement

D'une manière générale, l'accès aux biens publics est fortement hétérogène sur le territoire ivoirien. Par exemple, selon une enquête de 2011-12, 92 % des citadins avaient accès à une source d'eau améliorée, contre seulement 67 % des ruraux. En milieu urbain, 88 % des ménages avaient accès à l'électricité (96 % à Abidjan), pour seulement 29 % des ménages ruraux, l'écart étant aussi marqué pour le taux de cuisines aménagées dans les habitations (21 % en ville contre moins de 2 % à la campagne).

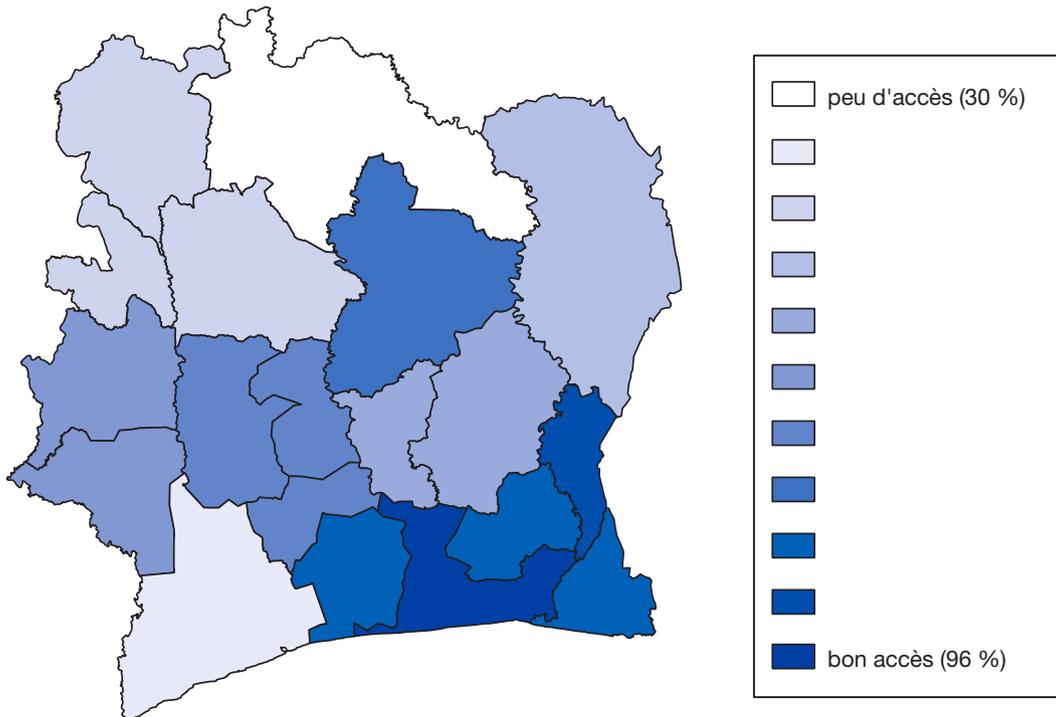
Ces écarts de conditions de vie se retrouvent également dans les données relatives à la pauvreté : aucun ménage appartenant au quintile le plus pauvre ne vit en milieu urbain, contre 35 % à la campagne. Ils sont encore plus prononcés dans les régions de l'Ouest et du Nord-Ouest. Les niveaux d'instruction traduisent des fractures territoriales identiques : en milieu urbain, 73 % des habitants ont fait des études primaires, contre 65 % pour les ruraux ; ce taux est de seulement 50 % dans le Nord et de 56 % dans le Nord-Ouest. L'Ouest, le Nord-Ouest, le Nord et le Centre-Ouest sont souvent les lanternes rouges du pays, qu'il s'agisse de l'accès aux médias (journaux, télévision, radio), de l'emploi ou des assurances, sauf pour ce qui est de la mortalité infanto-juvénile.

La meilleure exploitation des possibilités économiques des régions du Nord constituera un moyen de réduire les inégalités spatiales en Côte d'Ivoire. Une partie des différences de développement entre région peut être attribuée à des différences géographiques et climatiques. Alors que le Sud et l'Ouest ont été historiquement recouverts par les forêts tropicales et sont aujourd'hui dominés par les cultures cacao-café, le Nord reste recouvert par les savanes. Les savanes sont appropriées pour l'élevage de bétail (occupation traditionnelle des éleveurs nomades), ainsi que pour les filières coton et sucre. Le coton est cultivé sur 40 % à 50 % de la superficie des terres du Nord par de grandes entreprises et de petits exploitants (chapitre 3), tandis que le sucre est principalement produit par un petit nombre de grandes entreprises industrielles. La réduction des inégalités régionales en Côte d'Ivoire doit nécessairement passer par le démarrage économique des régions du Nord, mais d'autres obstacles tels que les longues distances et les frais d'expédition vers les ports devront également être pris en compte.

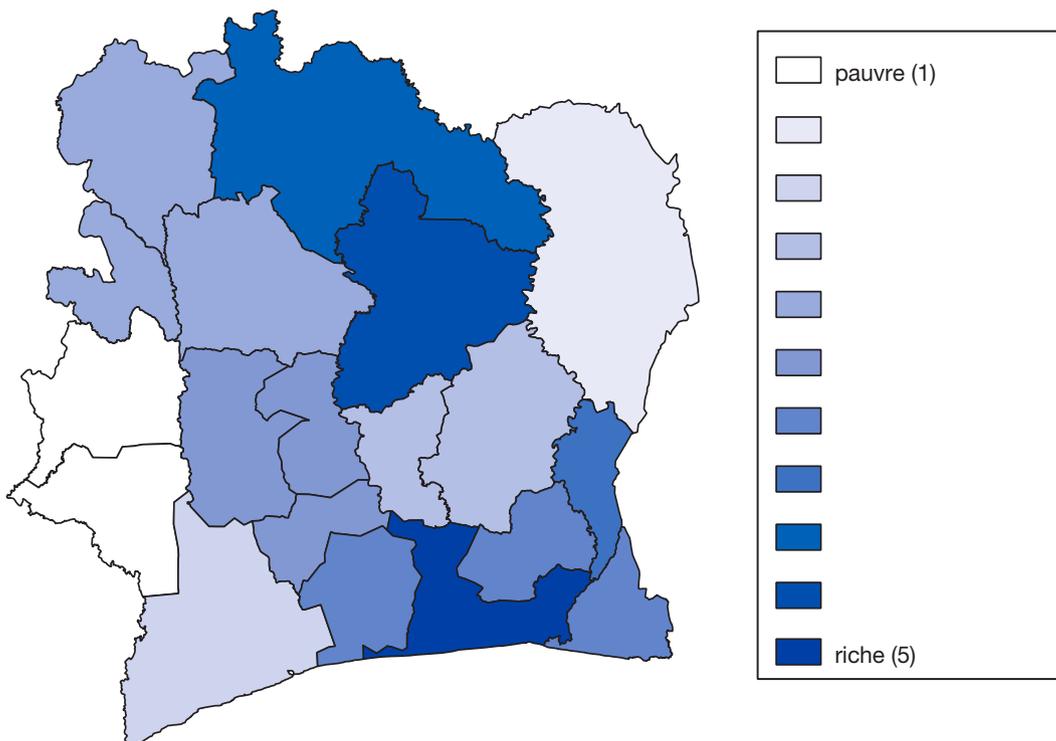
Les autorités régionales peuvent jouer un rôle clef dans le développement du territoire. Elles entretiennent souvent des liens plus étroits avec la population locale et connaissent mieux les besoins, les opportunités économiques et les contraintes spécifiques que les autorités nationales. La Côte d'Ivoire n'a pas de tradition marquée de décentralisation et l'unité nationale est, actuellement, une priorité bien supérieure (BTI, 2014). En outre, les différents niveaux de gouvernement découlant de la décentralisation sont une source de difficultés, même si des agences publiques régionales pourraient être mieux à même que le gouvernement central de hiérarchiser les mesures engagées dans la région et de faciliter la mise en œuvre des projets et, ce faisant, de contribuer à atténuer progressivement les disparités d'une région à l'autre. Quoi qu'il en soit, le gouvernement doit s'efforcer d'équilibrer ses politiques et ses projets de développement pour ne pas aggraver les écarts régionaux.

## Graphique 6.4. Les inégalités spatiales entre les régions en Côte d'Ivoire

Panel A. Accès à l'électricité (% ménages)



Panel B. Indice de richesse (pauvre [1] - riche [5])



Note : L'indice de richesse est calculé selon INS et ICF International (*Wealth Index*). L'indice de richesse (indice de bien-être) est une mesure composite du niveau de vie d'un ménage calculée en trois étapes, dont une pondération rural-urbain. Il est calculé sur la base de données faciles à collecter sur les possessions d'un ménage, telles que les téléviseurs et les vélos, la qualité du logement, etc.

Sources : INS et ICF International (2012).

Le gouvernement devra aborder les inégalités spatiales pour parvenir à une croissance inclusive et équilibrée, mais cela nécessitera de surmonter de nombreux obstacles. Il conviendrait d'analyser plus en profondeur les nombreuses facettes du sous-développement de ces régions et les atouts à exploiter pour leur permettre de se développer. Étant donné le manque de fonds (publics), une attention particulière devra être accordée à la hiérarchisation des mesures. Les données qui seront collectées en 2014 (enquêtes auprès des entreprises, recensement) seront utiles pour identifier les besoins les plus urgents et les gains les plus importants à retirer des investissements et des mesures engagées.

## Conclusion

Les freins liés aux infrastructures varient en gravité et en importance selon les secteurs d'activité. Le pays a l'avantage de disposer d'un stock historiquement de très bonne qualité même si son état s'est dégradé ou, à tout le moins, n'a pas évolué à cause du conflit. C'est dans le secteur des TIC que les améliorations semblent les plus notables, avec des projets apparemment adaptés aux besoins, même si les financements sont loin d'être assurés et si la méconnaissance des TIC constitue un obstacle important.

Dans le secteur de l'électricité, des projets sont en cours pour la création de nouvelles centrales, avec le soutien et les fonds du secteur privé, qui devraient contribuer à redresser à terme la situation (mais les problèmes risquent de s'aggraver entre-temps). Les responsables doivent tout faire pour une concrétisation rapide de ces projets afin d'éviter de nouveaux retards, étant donné l'urgence des besoins. Le réseau de transport reste peu développé mais, faute de financements, les projets prennent du retard.

Le manque de moyens financiers pénalise aussi les projets d'infrastructures de transport, sans que l'on puisse comprendre ce qui a présidé aux choix ni à la définition du calendrier de mise en œuvre. Le gouvernement doit s'efforcer d'évaluer de manière systématique les bénéfices potentiels des investissements (donc améliorer sa planification stratégique).

La qualité des services d'eau et d'assainissement est très inégale selon les régions et les couches de la population. Les investissements dans ce domaine seront essentiels pour le bien-être des habitants et il faut impérativement renforcer les capacités de collecte et de traitement des déchets.

## Références

- Agence Ecofin, (2012), « La fibre optique va révolutionner le marché ivoirien », <http://www.agenceecofin.com/operateurs/1811-7625-pour-mtn-cote-d-ivoire-la-fibre-optique-va-revolutionner-le-marche-ivoirien> (consulté 20 octobre 2014).
- Artci (2014), « Rapport statistique du secteur des télécommunications 2013 », Direction des affaires économiques de la prospective et de la coopération internationale (DEPI), <http://www.artci.ci/index.php/publications/publication/> (consulté le 20 octobre 2014).
- Banque mondiale (2009), Enterprise Surveys (base de données), <http://www.enterprisesurveys.org/>.
- Banque mondiale, CERFE, CREA (2012), *Étude Diagnostique sur la Gouvernance en République de Côte d'Ivoire*, version actualisée, août 2012, Banque mondiale, Washington, D.C.
- Belguedj, M. et P. English (2011), « Côte d'Ivoire - The Energy Sector: Oil, Gas and Electricity », Etude sur l'énergie, rapport 70478, Banque mondiale, Washington, D.C.
- Bertelsmann Stiftung, BTI 2014 (2014), « Côte d'Ivoire Country Report », Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2014, [http://www.bti-project.de/uploads/tx\\_itao\\_download/BTI\\_2014\\_Cote\\_d\\_Ivoire.pdf](http://www.bti-project.de/uploads/tx_itao_download/BTI_2014_Cote_d_Ivoire.pdf).
- Bolloré Africa Logistics, site web, <http://www.bollore-africa-logistics.com/qui-sommes-nous/filiales-en-afrique/cote-divoire.html> (consulté le 4 novembre 2014).

- Bolloré (2014), « Rapport d'Activité 2013 », Groupe Bolloré, <http://www.bollore.com/en-us/investors/regulated-information> (consulté le 9 décembre 2014).
- CIRES (2007), « Étude sur l'environnement concurrentiel du secteur des Télécommunications en Côte d'Ivoire », <http://www.artci.ci/index.php/publications/publication/> (consulté le 20 octobre 2014).
- Dercon, S. et al. (2009), « The impact of agricultural extension and roads on poverty and consumption growth in fifteen Ethiopian villages », *American Journal of Agricultural Economics*, vol. 91, n°4, p. 1007-1021.
- Donaldson, D. (2010). « Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure », *National Bureau of Economic Research*, document de travail 16487.
- Foster, V. et N. Pushak (2011), « Cote d'Ivoire's Infrastructure. A Continental Perspective », World Bank Policy Research working Paper n°5594, mars 2011.
- Gallup Organization (2013), *Gallup World Monitor* (base de données), <http://www.gallup.com/services/170945/world-poll.aspx>.
- INS et ICF International (2012), *Enquête Démographique et de Santé et Indicateurs Multiples de Côte d'Ivoire 2011-2012*, Calverton, Maryland.
- Krueger, A. O. (1991), « Government failures in development », NBER, n°W3340.
- Limao, N. et A.J. Venables (2001), « Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade », *The World Bank Economic Review*, vol. 15, n°3, p. 451-479.
- Ministère des Infrastructures économiques (2014), Agence de gestion des routes, « Données sur les infrastructures routières » (document interne).
- Ministère des Infrastructures économiques (2013), « Note de Stratégie sur l'entretien et le développement du réseau routier ivoirien », mai 2013.
- Ministère du Pétrole et de l'Énergie (2014), « Secteur de l'électricité : étude relative à la levée des obstacles au développement économique de la Côte d'Ivoire », rapport non publié.
- Ministère de la Poste et des Technologies de l'information (MPTIC) (2014), « Objectifs globaux, politique, et stratégie de développement du secteur des télécommunications/TIC », document reçu en septembre 2014.
- Nathan Associates (2013), « Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa TIC », <http://www.ssatp.org/en/activities/total-logistics-costs-west-and-central-africa>, Nathan Associates, Arlington, Virginia.
- Port Autonome d'Abidjan (2014), « Rapport d'activité 2013 », <http://www.portabidjan.ci/fr/content/rapport-dactivit%C3%A9-2013> (consulté le 4 novembre 2014).
- Port Autonome de San Pedro (2014), « Rapport Annuel 2013 - Port Autonome de San Pedro : La Côte d'Ivoire qui s'exporte », <http://www.sanpedro-portci.com/site/page-de-base/biblioth%C3%A8que> (consulté le 4 novembre 2014).
- République de Côte d'Ivoire (2011), *Aide-mémoire : Mission de clôture du projet d'ajustement et d'investissement du secteur des transports* (CI-PAST – P001177).
- Shearman & Sterling (2012), « A New Landscape for the Electricity Sector in Ivory Coast. Opportunities for Foreign Investors », Client Publication, 12 avril 2012, [www.shearman.com/](http://www.shearman.com/).
- Sodeci (2013), « Rapport de gestion 2013 », <http://sodeci.cienet.net/rapport-de-gestion> (consulté le 5 novembre 2014).
- Traoré, A. (2013), « La production privée d'électricité: le modèle ivoirien », *Secteur Privé & Développement*, la revue de PROPARCO, Groupe Agence française de développement, [www.proparco.fr](http://www.proparco.fr).
- Van Kempen, J. (2014), « New Developments in the electricity sector of Côte d'Ivoire », Emery Mukendi Wafwana & Associates, <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=be3be5e4-c4c8-44ec-b3db-4bc1a490be6d>.

### **Pour aller plus loin**

- AfriqueJet (2014), « Café-cacao: les exportateurs exonérés de redevances et taxes », <http://www.afriquejet.com>.
- Afrobaromètre, (round 5, 2012-13), [www.afrobarometer.org](http://www.afrobarometer.org), consulté le 24 novembre 2014.
- Al Jazeera (2014), « West Africa and Europe trade: Who will benefit more? », article publié sur le site web <http://www.aljazeera.com/>.

- Artci (2014), « Rapport statistique du secteur des télécommunications 2013 », Direction des affaires économiques de la prospective et de la coopération internationale (DEPI), <http://www.artci.ci/index.php/publications/publication/> (consulté le 20 octobre 2014).
- Ayyagari, M., A. Demirgüç-Kunt et Vojislav Maksimovic (2011), « Small vs. young firms across the world: contribution to employment, job creation, and growth », World Bank Policy Research Working Paper, (5631), DOI : <http://dx.doi.org/10.1596/1813-9450-5631>.
- BAD/OCDE/PNUD (2014), *Perspectives économiques en Afrique 2014: Les chaînes de valeur mondiales et l'industrialisation de l'Afrique*, Éditions OCDE, Paris, DOI : <http://dx.doi.org/10.1787/aeo-2014-fr>.
- Chamarbagwala, R. et H.E. Morán (2011), « The human capital consequences of civil war: Evidence from Guatemala », *Journal of Development Economics*, vol. 94, n°1, p. 41-61.
- Collier, Paul, M. Kirchberger et M. Söderbom (2013), « The cost of road infrastructure in developing countries », document de travail, mai 2013.
- Czapnik, B. (2014), « Côte d'Ivoire's EPA: Between a rock and a hard place », *Bridges Africa*, vol. 3, n°5, <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/c%C3%B4te-d%E2%80%99ivoire%E2%80%99s-epa-between-a-rock-and-a-hard-place> (consulté le 17 novembre 2014).
- Deininger, K., D. Ayalew Ali et S. Holden (2008). « Rural land certification in Ethiopia: Process, initial impact, and implications for other African countries », *World Development*, vol. 36, n°10, p. 1786-1812.
- Douanes de Côte d'Ivoire, page consacrée aux tarifs à l'importation et à l'exportation, site web officiel, [www.douanes.ci/](http://www.douanes.ci/) (consulté le 17 novembre 2014).
- Foncier & Développement (2012), « La loi foncière en Côte d'Ivoire », *Note de synthèse n°8*, <http://www.foncier-developpement.fr/publication/note-de-synthese-n-8-la-loi-fonciere-en-cote-divoire/> (consulté le 14 novembre 2014).
- Human Rights Watch (2013), « That Land is my Family's Wealth. Addressing Land Dispossession after Côte d'Ivoire's Post-Election Conflict », 9 octobre 2013, New-York, <http://www.hrw.org/print/reports/2013/10/10/land-my-family-s-wealth> (consulté le 14 novembre 2014).
- Kimou, A. J. C. et K. Gyimah-Brempong (2012), « Crime, Self Protection and Business Growth in Côte d'Ivoire ».
- La Porta, R. et A. Shleifer (2014), « Informality and Development », *Journal of Economic Perspectives*, vol. 28, n°3, p.109-26.
- La Porta, R. et A. Shleifer (2011), « The Unofficial Economy in Africa », *NBER Working Paper n°16821*, février 2011.
- Nega, B., B. Adenew et S. Gebre Sellasie, (2003) « Current land policy issues in Ethiopia », *Land Reform*, 2003/3, Special Edition, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/006/y5026e/y5026e02.pdf> (consulté le 22 novembre 2014).
- OCDE, Banque mondiale (2014), « Global Value Chains: Challenges, opportunities, and Implications for policy », rapport préparé pour les ministres du commerce lors de la réunion du G20 à Sydney, 19 juillet 2014, [www.oecd.org/tad/gvc\\_report\\_g20\\_july\\_2014.pdf](http://www.oecd.org/tad/gvc_report_g20_july_2014.pdf).
- OMC (2012), « Report by the Secretariat - Côte d'Ivoire, Togo and Guinea-Bissau », *Trade Policy Review*, Genève.



Extrait de :

## Examen multidimensionnel de la Côte d'Ivoire

### Volume 1. Évaluation initiale

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264248557-fr>

#### Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2016), « Infrastructures pour l'émergence en Côte d'Ivoire », dans *Examen multidimensionnel de la Côte d'Ivoire : Volume 1. Évaluation initiale*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264248557-11-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org). Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) [info@copyright.com](mailto:info@copyright.com) ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) [contact@cfcopies.com](mailto:contact@cfcopies.com).