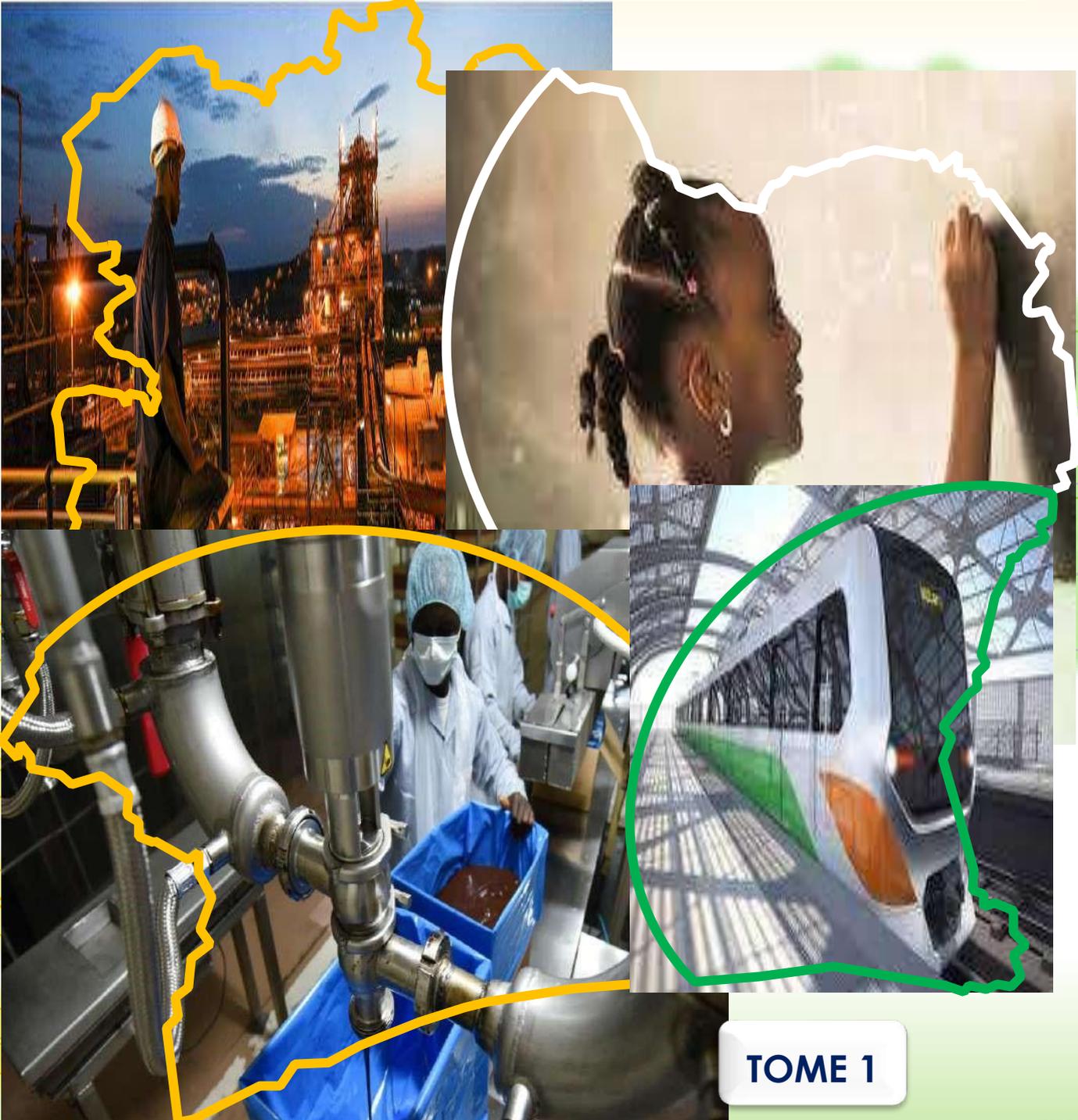


REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Ministère du Plan et du Développement

**PLAN NATIONAL DE DEVELOPPEMENT
PND 2021-2025**



TOME 1

DIAGNOSTIC STRATEGIQUE

IV.7 Transport

602. Le secteur des transports joue un rôle prépondérant dans le développement de l'économie nationale. La vision du Gouvernement pour ce secteur est d'accroître la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, il s'est engagé à le moderniser à travers la mise en œuvre de réformes et de grands programmes d'investissements qui ont abouti à des acquis considérables au niveau des sous-secteurs du transport à savoir : routier, aérien, ferroviaire et maritime.
603. Au niveau du transport routier, plusieurs mesures clés ont été prises, notamment la loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI), modifiée par les ordonnances n°201809 du 10 janvier 2018 et n° 2019-99 du 30 janvier 2019. Cette loi a conduit à la création de l'autorité organisatrice des transports urbains dans le District Autonome d'Abidjan et de l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur. Ces dispositions ont permis de réorganiser et de dissiper le désordre et l'anarchie dénoncés dans le secteur des transports.
604. De plus, il a été pris le décret n°2017-792 du 6 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés et celle de l'âge d'exploitation des véhicules affectés au transport de personnes ou de marchandises. Cette mesure a permis de réduire le nombre de véhicules vieillissants et de réduire substantiellement les émissions de gaz à effet de serre conformément aux exigences internationales en matière de protection de l'environnement. De même, la décision n°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a permis d'améliorer les échanges sous régionaux.
605. En outre, le décret n°2016-864 du 03 novembre 2016 portant actualisation du code de la route a été pris suite à la réforme du sous-secteur routier. Dans la même dynamique, la lutte contre l'incivisme et l'insécurité routière a suscité la réactivation de la commission technique spéciale de suspension et de retrait de permis de conduire à travers la prise de l'Arrêté n°0041 du 06 décembre 2018. Son application a entraîné, sur la période de décembre 2018 à décembre 2019, la suspension de 300 permis de conduire.
606. Au titre de la mobilité urbaine, le Gouvernement a amplifié le processus de renouvellement du parc automobile à travers le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR). Ce processus a conduit à l'acquisition de 541 véhicules pour les opérateurs économiques ivoiriens ainsi que 327 taxis de nouvelle génération. Dans la même dynamique, la SOTRA a acquis de nouveaux autobus (950 autobus) dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de renforcement de son parc. Ce qui a eu pour corollaire, l'augmentation considérable du nombre de passagers transportés par cette entreprise ces dernières années. En effet, le nombre de personnes transportées par la SOTRA est passée de 80 929 204 en 2017 à 173 781 052 passagers à fin 2020, soit une évolution de 114,73 %. N'eut été les restrictions du nombre de passagers à transporter par voyage en raison de la covid-19, le nombre de personnes transportées aurait été encore plus important.
607. Afin de mieux gérer le système des transports urbains à Abidjan et dans sa banlieue et assurer une meilleure mobilité des populations, le Gouvernement, avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale et l'AFD, a initié depuis juin 2018, le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA). Aussi, le projet Bus Transit Rapid (BRT) qui devra relier la commune de Yopougon à celle de Bingerville a été lancé le 13 février 2020 dans le but de faciliter la mobilité des populations conformément au PMUA. Outre Abidjan et sa banlieue qui en sont les premiers bénéficiaires, des projets de transport de masse par le BRT s'étendront aux autres localités de la Région des Lagunes.

608. Afin de disposer de données biométriques fiables sur les titres de transports, le Gouvernement a implémenté le système de gestion intégrée de l'ensemble des activités du transport routier en Côte d'Ivoire. Ce système porte notamment sur les permis de conduire, les cartes de transport, les cartes grises d'immatriculations des véhicules, les cartes et autorisations de transport. Pour la sécurité et la gestion du trafic urbain, un Système de Transport Intelligent (STI) a été mis en place à travers l'installation d'infrastructures logicielles et physiques de gestion de la circulation routière sur la voie publique. Ce système a permis de relever plus de 35 000 infractions de véhicules en excès de vitesse en 2018 et plus de 100 000 infractions en 2019.
609. Pour assurer la fluidité du trafic routier, des mesures ont été prises par l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT). Ces mesures visent à réduire le nombre de barrages routiers illégaux sur toute l'étendue du territoire national et de renforcer les modalités de contrôles routiers aux barrages autorisés. Dans la même optique, les constructions des postes de contrôle juxtaposés (PCJ) ont été lancées aux frontières, notamment à Prolo (frontière Côte d'Ivoire-Guinée), Gbapleu (frontière Côte d'Ivoire-Libéria), Nigouni (frontière Côte d'Ivoire-Mali), Laléraba (frontière Côte d'Ivoire-Burkina) et Noé (frontière Côte d'Ivoire-Ghana).
610. Dans le cadre de la professionnalisation du secteur du transport routier, plusieurs acteurs ont été formés grâce au Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET). Sur une cible de 5 000 acteurs, 1 848 ont bénéficié à titre gratuit de formations et 393 gestionnaires ou propriétaires de véhicules formés sur un objectif de 1 500 personnes à former.
611. Malgré ces efforts, le secteur du transport routier reste en proie à des difficultés organisationnelles. En plus de l'absence de réserves foncières sécurisées pour la construction d'infrastructures de transports adéquates, ce secteur est déstructuré par le faible encadrement des transporteurs individuels. Le transport routier ivoirien est également confronté à l'absence de moyens de coercition pour la mise en œuvre des décisions relatives à la fluidité routière et à un manque d'antennes pour des actions de proximité. La principale raison sous-jacente est que l'OFT est basée uniquement à Abidjan, n'arrivant pas ainsi à intervenir de façon efficace sur toute l'étendue du territoire national.
612. Pour sa part, le transport urbain se trouve congestionné et reste confronté à l'inexistence de gares routières structurées et modernes, à l'insuffisance de parkings et aires de stationnement des véhicules ainsi qu'à l'inexistence des conditions de déploiement des modes actifs ou modes doux (modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire). Ces modes (marche, vélo, trottinette, rollers, etc.) contribuent aussi à la réduction des émissions des gaz à effet de serre qu'à la décongestion des voies et à la résolution du problème de santé publique. La promotion de ces modes permet d'améliorer l'accès à tous de bonnes conditions de déplacement. En 2020, environ 40 % des déplacements se font encore à pied sans qu'ils ne soient véritablement pris en compte dans la plupart des aménagements.
613. Concernant spécifiquement la capitale économique Abidjan, deux raisons principales expliquent les difficultés de mobilité. La première tient aux déficiences des infrastructures de transport et à une mauvaise gestion de la circulation. La deuxième raison est la quasi-absence de transport public structuré et conventionné à Abidjan en dehors de la SOTRA. A ces deux raisons, s'ajoutent l'hypercéphalie de la ville d'Abidjan qui regroupe à elle seule 40% de la population urbaine, et le fort étalement urbain qui augmente les distances de déplacement et les besoins d'infrastructures et de moyens de transport.
614. A l'instar de nombreuses villes africaines, Abidjan, selon le Rapport de la huitième édition de la Banque Mondiale sur la situation économique en Côte d'Ivoire, n'est pas tant dans la proportion de piétons ; mais plutôt dans l'usage proportionnellement élevé des transports collectifs non

conventionnés appelés informels ou artisanaux. Ceci compense en grande partie l'absence de transport de masses dans la ville. Il est ainsi estimé que 4,1 déplacements quotidiens sur 10 s'effectuent par taxi individuel ou collectifs (Woro-Woro) et minibus (Gbaka) contre seulement 0,6 par bus de la SOTRA. En comparaison des villes européennes, il ressort que près de 40% des habitants utilisent un transport public de masses à Zurich, plus de 30% à Londres et autour de 35% à Paris.

615. La plus grande difficulté pour les usagers est que les transports collectifs non-conventionnés représentent une alternative relativement coûteuse. En effet, un ménage typique effectue environ 6 trajets quotidiennement en taxi ou mini-bus ; cela lui coûte environ 2 000-3 000 FCFA par jour. Ce coût n'est pas différent de celui des bus SOTRA, car avec les tarifs actuels, un ménage gagnant moins de 100 000 FCFA par mois devrait dépenser en moyenne 30% de son revenu pour se payer un aller-retour par jour pour deux personnes. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de Dakar et d'Addis-Abeba où les ménages les plus pauvres dépensent moins de 20% de leurs revenus, mais comparables à ceux calculés pour Kampala, Ouagadougou, et Nairobi.
616. Par ailleurs, pour 57% des opérateurs économiques, le transport est la contrainte qui nuit le plus à leur compétitivité, ce qui est largement supérieur aux taux observés dans les autres pays de la région. Par exemple, seuls 18% et 23% des opérateurs interrogés ont la même appréciation respectivement à Accra et Dakar. Enfin, la qualité de la vie est affectée négativement en raison de l'insécurité routière et l'accroissement de la pollution. Le nombre de décès sur les routes est plus élevé en Côte d'Ivoire (16,9 pour 100 000 habitants) qu'au Nigeria (9,7) et au Ghana (12,9).

Tableau 14 : L'impact du transport sur la compétitivité des entreprises, l'insécurité et la pollution

	Compétitivité	Sécurité routière	Pollution
Description	% entreprises des capitales économiques pour lesquelles le transport constitue un obstacle "majeur" ou "très grave"	Nombre de décès dus aux accidents de circulation, par 100 000 habitants, 2016	Emission de CO2 par le transport habit: 2014
Côte d'Ivoire	57	16,9669	0,128
Liberia	34	9,2	
Cameroun	34	115,5	0,147
Nigeria	25	9,7	0,114
Sénégal	23	12,2	0,170
Ghana	18	12,9	0,271

Source: World Bank Enterprise Surveys: Côte d'Ivoire (2016), Ghana (2013), Nigeria (2014), Senegal (2014), Cameroun (2016) et Liberia (2017); Global Burden of Disease (2016); World Economic Council (2014).

617. Pour rendre le secteur plus dynamique, les défis à relever sont : (i) la poursuite du processus de professionnalisation du milieu des transporteurs et conducteurs ; (ii) l'accélération de la réhabilitation/construction d'infrastructures modernes, notamment les postes juxtaposés, les lignes de BRT ; (iii) l'opérationnalisation effective de l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI) et de l'Autorité de la Mobilité Urbaine pour le Grand Abidjan (AMUGA) ; (iv) l'accélération de la mise en œuvre du Système de Transport Intelligent (STI); (v) le renforcement de la politique de renouvellement du parc auto, ainsi que la promotion des modes actifs à travers l'élaboration d'un plan vélo et la transformation de certaines artères dans le centre-ville en voies piétonnes et ; (vi) l'alphabétisation et

la sensibilisation aux bonnes pratiques des acteurs. Dans le même élan, il s'agira de promouvoir une politique de développement de la mobilité durable (à faible émission des gaz à effet de serre tout en répondant aux besoins de l'ensemble des usagers).

618. Concernant le transport ferroviaire, il est marqué par une ligne de 1 261 km qui relie Abidjan à Ouagadougou, dont 639 km en territoire ivoirien. Cette ligne comporte une seule voie, à l'exception de 17 km à double voie à Abidjan. Ce chemin de fer qui date de l'ère coloniale n'a pas subi de réaménagement important.
619. Cependant, en termes d'échanges, le volume de fret ferroviaire transporté s'est amélioré en passant de 798 000 tonnes en 2015 à 806 000 tonnes en 2016 pour légèrement fléchir à 799 000 tonnes en 2017. La cible fixée pour 2019 a été dépassée avec 1 016 208 tonnes transportées. Cette embellie est essentiellement due au transport de clinker, de conteneurs et d'huile végétale en forte croissance. L'augmentation très nette du volume de Clinker s'explique par le partenariat noué entre la SITARAIL et le groupe burkinabé CIMFASO pour le transport de Clinker d'Abidjan à Ouagadougou, auparavant acheminé par camion. L'augmentation du trafic d'huile végétale résulte de la libéralisation du marché de l'huile au Burkina Faso et à l'accroissement de la demande via le corridor ivoirien.
620. Pour booster les échanges, la convention de concession de SITARAIL en ROT (Rehabilitate Operate and Transfer) a fait l'objet de relecture en 2018. Des travaux de réhabilitation du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Kaya ont été lancés pour un montant d'environ 262 milliards de FCFA, permettant ainsi la modernisation et le développement des services de transports de marchandises et de personnes.
621. Pour ce qui concerne le projet de la ligne 1 du Métro d'Abidjan, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du périmètre des emprises ferroviaires de l'Etat a été faite. De plus, en décembre 2019, un avenant approuvant l'offre technique et financière pour la construction de la ligne 1 du Métro d'Abidjan a été signé. Cet avenant entérine le tracé du Métro qui desservira 18 stations, du nord (Station Anyama Centre) au sud (Station Aéroport) de la capitale ivoirienne avec la construction d'un viaduc sur la lagune Ebrié.
622. Les principaux défis à relever pour le sous-secteur ferroviaire sont : (i) le renforcement des capacités des agents de la Société ivoirienne de gestion du Patrimoine Ferroviaire (SIPF) aux métiers ferroviaires ; (ii) la réhabilitation des infrastructures ferroviaires de l'axe Abidjan-Ouagadougou-Kaya ; (iii) la construction de la ligne 1 du Métro d'Abidjan et la construction de la voie ferrée San Pedro–Man.
623. Au niveau du transport portuaire, la Côte d'Ivoire compte deux Ports Autonomes, l'un à Abidjan (PAA) et l'autre à San-Pedro (PASP). Le PAA dispose de la plus grande capacité d'accueil sur la côte ouest africaine. Concernant le PASP situé à 350 km à l'ouest d'Abidjan, il constitue un important point de transit pour les exportations, les importations et le transbordement de marchandises.
624. Plusieurs interventions ont été menées dans le secteur. Ainsi, au niveau du PAA, les travaux enregistrés ont porté principalement sur l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi et le renforcement des opérations de sûreté, de sécurité, d'assistance, de recherche et de sauvetage en mer. Ce canal a été redimensionné pour recevoir les navires de 2^{ème} génération, mesurant jusqu'à 350 m de long. La réalisation du Terminal à conteneurs n°2 qui permettra d'accueillir des navires transportant 10 000 conteneurs contre 3 500 auparavant est quasiment achevée.
625. Ces mesures ont permis d'accroître le volume de fret transporté. En effet, en termes d'échanges, le trafic au port d'Abidjan, qui représente 90% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire est passé de 26,1 millions de tonnes en 2015 à 26,3 millions en 2016 à plus de 27 millions de tonnes en 2017 pour fléchir à 24 millions de tonnes en 2018. Le trafic vers les pays de l'hinterland,

dépourvus de façade maritime (Burkina Faso, Mali, Niger...) et dont les marchandises transitent par le Port Autonome d'Abidjan (PAA), a connu une baisse importante. Ce trafic qui avait progressé de 3% en 2017 a baissé en 2018 du fait des économies de ces pays de l'hinterland secoués ces dernières années par de nombreux actes terroristes.

626. Au niveau du PASP, les activités sont en hausse constante avec une contribution en 2018 de plus de 500 milliards de FCFA aux recettes douanières et fiscales de l'Etat contre 300 milliards de FCFA avant

2015. A fin 2019, l'ensemble du trafic s'élevait à un peu plus de 5 millions de tonnes, en hausse de 7% par rapport à son niveau d'avant 2015. Le trafic origine-destination à forte valeur ajoutée est en remarquable progression, de 147% entre 2014 et 2019. Pour 2019, les travaux d'extension dudit port ont débuté. Ces travaux comprennent entre autres, l'extension du terminal à conteneurs, l'aménagement d'une zone économique de 150 hectares, afin de renforcer la compétitivité de ce port.

627. Au niveau du transport maritime et fluvio-lagunaire, les réformes entreprises dans ce sous-secteur s'articulent principalement autour de : (i) la réglementation du transport des marchandises dangereuses par voie maritime ; (ii) l'adoption de la loi N°2017-442 du 30 juin 2017 portant code maritime ; (iii) la prise de l'ordonnance n°2016-588 du 03 août 2016 portant titre d'occupation du domaine public ; (iv) le décret 2019-243 du 20 mars 2019 fixant les procédures de délimitation et les modalités de gestion du Domaine Public Maritime et fluvio-lagunaire ; (v) le décret portant création d'un Registre International pour l'immatriculation des navires ; (vi) le décret portant réglementation de la navigation sur les voies d'eau intérieures et ; (vii) le décret portant organisation et fonctionnement des Services de Recherche et de Sauvetage maritimes en temps de paix.

628. En termes de réalisations physiques et d'équipements, les principaux résultats obtenus sont l'acquisition de vedettes de mer et d'équipements pour la surveillance et le sauvetage en mer ainsi que la construction des arrondissements maritimes de Grand-Lahou et de San-Pedro.

629. L'exploitation du plan d'eau lagunaire est marquée par l'existence de 12 gares lagunaires avec une mise à flot de 47 bateaux bus (20 bateaux bus SOTRA, 16 bateaux bus STL et 11 bateaux bus CITRANS). L'avènement des 2 nouveaux opérateurs privés (STL et CITRANS) dans le transport lagunaire a amélioré la mobilité des populations d'Abidjan avec plus de 30 000 passagers transportés par jour.

630. Au total, l'ensemble du secteur portuaire, maritime et fluvio-lagunaire ivoirien reste de façon générale encore confronté à un certain nombre de difficultés, notamment l'inexistence de compagnies maritimes ou de navires battant pavillon ivoirien ; la persistance du phénomène de la piraterie et des actes illicites à l'encontre des navires dans les eaux sous juridiction ivoirienne ; l'insuffisance en équipements des Unités en charge de la sécurité, de la sûreté, de la recherche et du sauvetage maritimes; les risques de pollution marine et des plages par les déversements d'hydrocarbure, les eaux de déballastage des navires, les déchets plastiques et les épaves des navires et plateformes offshore abandonnées ; la congestion et la dégradation des accès terrestres des domaines portuaires.

631. Au niveau du PAA, en dépit du redimensionnement de ses infrastructures, il fait toujours face au problème de congestion et de l'absence d'un guichet unique pour tous les services intervenant au port. Quant au PASP, ses dimensions modestes ne lui permettent pas de jouer un rôle de premier plan dans le secteur portuaire en Afrique, en raison de l'insuffisance de postes à quai induisant de longues attentes sur rade des navires et du mauvais état des voies d'accès à son hinterland national et sous régional.

632. Pour le transport fluvio-lagunaire, vu le nombre important de personnes à transporter, l'offre de service des bateaux-bus continue encore d'avoir une faible capacité de couverture du fait de l'insuffisance de la flotte et du faible maillage des gares lagunaires dans le district d'Abidjan. Ce gap, pour la seule ville d'Abidjan, dont 1,2 millions de personnes ont besoin de se déplacer tous les jours, est relativement comblé par le secteur informel, avec environ cinquante « pinasses » et « tines ». Cependant, les conditions de confort et de sécurité sont précaires. Ce sous-secteur maritime et fluviolagunaire est marqué également par : (i) l'insuffisance et la vétusté des infrastructures de transports fluvio-lagunaires ; (ii) la forte prédominance de la flotte artisanale (pinasse, tine, pirogues...) dans le transport fluvio-lagunaire et ; (iii) la sous exploitation du potentiel fluvio-lagunaire ivoirien.
633. La survenue de la COVID 19 a entraîné un ralentissement des activités maritimes, portuaires et fluviolagunaires. Ainsi, à fin juillet 2020, le trafic global de marchandise au niveau du Port de San Pedro, s'établit à 2 888 014 tonnes, en baisse de 1% par rapport à son niveau de Juillet 2019. Les importations, les exportations et le transbordement ont régressé respectivement de 4%, 14% et 30%. Les escales sont en repli de 16 navires. Quant au trafic origine destination, il se situe à 1 346 189 tonnes contre 1 445 244 tonnes à la même période de 2019, soit une baisse de 7%.
634. Par ailleurs, la pandémie de la COVID 19 a suscité pour l'Autorité portuaire et l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique de la place portuaire de San Pedro une réadaptation de leurs stratégies individuelle et commune. Et ce, pour l'atteinte de leurs objectifs tout en mettant en œuvre les mesures sanitaires indispensables et freiner la propagation de la COVID-19.
635. Pour le port Autonome d'Abidjan, le trafic global est marqué par une tendance générale à la hausse des activités portuaires, avec 25,74 millions de tonnes en 2019 contre 21,73 millions de tonnes en 2016 ; soit une croissance annuelle moyenne de 5,8% sur la période 2016-2019. Mais de 2019 à 2020, du fait de la pandémie de la COVID-19, le trafic global connaît une baisse. Cette baisse serait estimée à 4,1% et résulte des baisses considérables du trafic des produits pétroliers (-20,8%) et de celui des produits de pêche (-7,8%).
636. Concernant la redevance marchandises, elle s'est accrue de 4,91%. Cependant, cette performance, qui est le reflet de la politique commerciale et managériale de l'entreprise, s'est relativement atténuée en 2020 avec un chiffre d'affaires d'environ 86,5 Milliards FCFA ; soit une baisse de 1,73% de 2019 à 2020 en raison de l'impact de la COVID-19 sur les activités portuaires.
637. S'agissant de la redevance navires, elle subit l'effet de la massification de plus en plus grandissante dans l'environnement maritime et portuaire et enregistre une baisse moyenne de 3,52% sur la période allant de 2016 à 2019. Cette baisse s'est poursuivie en 2020, marquée par la COVID-19, avec un taux de croissance de -3,98% de 2019 à 2020.
638. Malgré la situation exceptionnelle liée à la COVID-19, le PAA continue de jouer son rôle essentiel de moteur de la chaîne d'approvisionnement au bénéfice des opérateurs économiques et des consommateurs. Tous les terminaux du port sont en effet ouverts et les opérations se déroulent normalement. Les exportations de cacao (dont la Côte d'Ivoire est le premier producteur mondial) se poursuivent également en dépit de la pandémie.
639. Face à toutes ces entraves susmentionnées, les défis à relever pour l'ensemble du sous-secteur maritime et fluvio-lagunaire sont : (i) la création d'une flotte nationale et la mise en œuvre du registre international pour l'immatriculation des navires ; (ii) la modernisation et l'accroissement de la flotte de transport fluvio-lagunaire ; (iii) la mise en œuvre et la réalisation d'un réseau de transport intégré de passagers et de marchandises sur les voies d'eau intérieures (maritime y compris) ; (iv) le renforcement des capacités opérationnelles des Unités en charge de la sécurité, de la sûreté, de la recherche et du sauvetage maritimes et portuaire et ; (v) la formation des

- acteurs du secteur maritime et portuaire (vi) la mise en œuvre effective du projet de construction du parking de poids lourd.
640. Le sous-secteur aérien en Côte d'Ivoire compte trois aéroports à caractère international (Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké) et 24 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ainsi que 13 stations synoptiques et aéronautiques. Dans le cadre de la desserte des aéroports de l'intérieur par la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire, six aérodromes (San-Pedro, Bouaké, Daloa, Man, Korhogo et Odienné) ainsi que leurs réseaux météorologiques ont été réhabilités. Aussi, l'un des acquis majeurs est la certification Transportation Security Administration (TSA) afin d'opérer des vols directs de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan vers les Etats-Unis.
641. En vue de redynamiser le secteur, le Gouvernement a entrepris de nombreuses actions, notamment : (i) l'extension et la modernisation de l'aérogare de fret d'Abidjan ; (ii) la création de la compagnie ivoirienne "Air Côte d'Ivoire" dont la flotte est actuellement de 10 aéronefs ; (iii) l'inauguration du premier vol de passagers sans escale reliant la Côte d'Ivoire aux Etats-Unis le 12 mai 2018 ; (iv) l'achèvement des travaux de rénovation de la piste d'atterrissage et de certains bâtiments de l'aéroport de San-Pedro ; (v) la rénovation et l'équipement partiel des aérodromes de Man, Odienné, Korhogo, Bouaké, et Yamoussoukro (5 réhabilités sur un total de 9) ; (vi) l'extension de l'aire de stationnement des avions ainsi que la réhabilitation de l'éclairage de l'aire de stationnement commercial de l'aéroport FHB et ; (vii) la ratification de l'accord de coopération aérien signé entre la Côte d'Ivoire et le Portugal.
642. Par ailleurs, au niveau de la météorologie, une requête de financement additionnel de 5,240 milliards de FCFA a été adressée à l'AFD en complément de l'accord de financement de l'AFD pour 13,2 milliards de FCFA pour un besoin de 18,5 milliards de FCFA. Ce financement vise à renforcer le système d'alerte météorologique afin de prévenir les inondations en Côte d'Ivoire.
643. La mise en œuvre des actions engagées par le Gouvernement a permis de booster le trafic aérien intérieur et extérieur du pays. En effet, ce trafic s'est nettement amélioré à l'aéroport international FHB d'Abidjan en passant de 1,6 millions de passagers en 2015 à 1,8 millions en 2016 et 2 millions en 2017. La cible de 2018, à savoir 2 millions de passagers a été dépassée avec environ 2,2 millions de passagers qui ont transité par l'aéroport FHB. Avec l'attractivité touristique du pays, ce trafic est passé à 2 260 000 passagers en 2019 contre 630 000 passagers en 2011. Cette dynamique est conforme à l'atteinte de la cible fixée de 2,4 millions de passagers en 2020. Cette évolution positive du trafic confirme le retour de la Côte d'Ivoire sur la scène internationale.
644. Par ailleurs, l'analyse situationnelle de la Compagnie Air Côte d'Ivoire, révèle qu'en dépit des résultats encourageants des quatre premiers mois de l'année 2019 avec une hausse de 3,2 milliards de FCFA (chiffre d'affaires ou résultat net) par rapport au budget prévisionnel, 2018 a été une année difficile avec 9 % de passagers en moins (771 000, contre 850 000 en 2017) et une baisse de 5 % du chiffre d'affaires (89,2 milliards de FCFA contre 94 milliards FCFA). Néanmoins, Air Côte d'Ivoire, avec 761 734 passagers en 2019, demeure la première compagnie de la zone CEDEAO-CEMAC avec environ 52% de part de marché.
645. Aussi, la mise en œuvre des mesures de prévention de la propagation de la maladie à COVID 19 a-telle contraint Air Côte d'Ivoire à suspendre ses vols régionaux le 21 mars 2020 et ses vols domestiques le 25 mars 2020.

646. Pour faire face aux charges fixes des mois d'inactivité d'Avril à juin 2020 et aux remboursements de dettes, un plan d'urgence de soutien à Air Côte d'Ivoire a été adressé à l'Etat le 16 mars 2020 faisant ressortir un besoin de trésorerie de 20,9 milliards FCFA. Le besoin global de trésorerie lié à la crise intégrant la période de reprise des vols a été estimée à 48 milliards de FCFA dont 33 milliards de FCFA pour la seule année 2020.
647. La perte prévue pour l'année 2020 intégrant les périodes d'inactivité liée à la pandémie de la COVID19 et la reprise des vols a été réestimée à 29 milliards de FCFA contre 12 milliards de FCFA prévus initialement au budget 2020 présenté au conseil d'administration du 20 décembre 2019.
648. Au total, le secteur bien qu'en pleine expansion connaît encore un certain nombre de difficultés qui portent sur la faiblesse du cadre réglementaire d'exploitation, de surveillance et de supervision des activités aéronautiques, aéroportuaires et météorologiques ainsi que l'insuffisance du personnel technique qualifié pour assurer l'exploitation et la supervision des activités de l'aviation civile et de la météorologie.
649. Les défis principaux à relever concernent l'achèvement du processus de classification de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) en catégorie 1 de la Federal Aviation Administration (FAA) ; de la rénovation ; de la réalisation d'infrastructures et de l'équipement partiel des aéroports de l'intérieur ; de l'accroissement de la flotte d'Air Côte d'Ivoire et du changement du statut du Bureau d'Analyse et d'Enquête Accident (BEA).