

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



COTE D'IVOIRE

PROJET DE ROUTES DE DESENCLAVEMENT DES ZONES TRANSFRONTALIERES PHASE 1 – SECTION BONDOUKOU-SOKO- FRONTIERE DU GHANA

DEPARTEMENTS RDGW/PICU/PGCL

Décembre 2018

TABLE DES MATIERES

1	ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1	Historique du projet	1
1.2	Liens du projet avec les stratégies et les objectifs régionaux et nationaux	1
1.3	Principales questions de développement	2
1.4	Justification de l'implication de la Banque	3
1.5	Coordination des donateurs	3
2	DESCRIPTION DU PROJET	4
2.1	Objectifs et composantes du projet	4
2.2	Type de projet	5
2.3	Coûts estimatifs et dispositif de financement de la Phase 1 du projet	5
2.4	Zone et bénéficiaires visés par le projet	7
2.5	Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet	8
2.6	Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet	8
2.7	Principaux indicateurs de performance	9
3	FAISABILITE DU PROJET	10
3.1	Performance économique et financière	10
3.2	Impacts environnementaux et sociaux	10
4	EXECUTION	14
4.1	Dispositions en matière d'exécution	14
4.2	Suivi-évaluation	16
4.3	Gouvernance	17
4.4	Durabilité	18
4.5	Gestion des risques	19
4.6	Développement des connaissances	20
5	CADRE JURIDIQUE	20
5.1	Instrument légal	20
5.2	Conditions associées à l'intervention de la Banque	20
5.3	Conformité avec les politiques de la Banque	21
6	RECOMMANDATION	21
APPENDICE I :	INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS DE LA COTE D'IVOIRE	
APPENDICE II :	TABLEAUX DU PORTEFEUILLE DE LA BANQUE EN COTE D'IVOIRE	
APPENDICE III :	PRINCIPAUX PROJETS CONNEXES FINANCES PAR LA BANQUE ET D'AUTRES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT EN COTE D'IVOIRE	
APPENDICE IV :	CARTE DE LA ZONE DU PROJET	

LISTE DES TABLEAUX

N°	TITRE	Page
	<i>Tableau 2.1 - Composantes de l'ensemble du projet</i>	4
	<i>Tableau 2.2 - Solutions de substitution envisagées et causes du rejet</i>	4
	<i>Tableau 2.3- Composantes de la Phase 1 du projet</i>	5
	<i>Tableau 2.4 - Sources de financement de la Phase 1 du projet</i>	6
	<i>Tableau 2.5 - Coûts par catégorie de dépense de la Phase 1 du projet</i>	6
	<i>Tableau 2.6 - Calendrier de dépenses par composantes de la Phase 1 (en millions d'UC)</i>	7
	<i>Tableau 2.7 - Calendrier de dépenses par source de financement de la Phase 1(en millions d'UC)</i>	7
	Tableau 2.8	
	<i>Tableau 3.1 - Résumé de l'analyse économique</i>	10
	<i>Tableau 4.1 - Calendrier de suivi et de supervision du projet</i>	17

Equivalences monétaires

août-2018

1UC	=	1,405	USD
1UC	=	1,197	EUR
1UC	=	785,220	FCFA

Année fiscale

1er janvier - 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2204	livres
1 mètre (m)	=	3,28	pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937	pouce
1 kilomètre (Km)	=	0,62	mile
1 hectare (ha)	=	2,471	ares

Sigles et abréviations

AFD	: Agence Française de Développement
AGEROUTE	: Agence de Gestion des Routes
AGEPE	: Agence d'Etudes et de Promotion de l'Emploi
APD	: Avant-Projet Détaillé
APS	: Avant-Projet Sommaire
BAD	: Banque Africaine de Développement
BIsD	: Banque Islamique de Développement
BTP	: Bâtiments et Travaux Publics
CEDEAO	: Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest
CEV	: Coût d'Exploitation des Véhicules
CI	: Côte d'Ivoire
COMOREX	: Comité de Mobilisation des Ressources Extérieures
	: Direction Générale de la Stratégie et de la Coordination de l'Aide
DGSCA	
DSP	: Document de Stratégie Pays
DSRP	: Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
EIES	: Etudes d'Impact Environnemental et Social
	: Enquête Nationale sur la Situation de l'Emploi et du Travail des Enfants
ENSETE	
FAD	: Fonds Africain de Développement
HDM 4	: Highways Development and Maintenance version 4
IDH	: Indice de Développement Humain
INS-CI	: Institut National de la Statistique de la Côte d'Ivoire
IRI	: International Roughness Index/Indice de Rugosité International
JICA	: Japan International Cooperation Agency (JICA)
MCA	: Millenium Challenge Account
MEER	: Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier
MOD	: Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
MPD	: Ministère du Plan et de Développement
OE	: Organe d'Exécution
OIT	: Organisation Internationale du Travail
OSER	: Office de Sécurité Routière
PAA	: Port Autonome d'Abidjan
PCJ	: Poste de Contrôle Juxtaposé
PGES	: Plan de Gestion Environnemental et Social

PIB	: Produit Intérieur Brut
PND	: Plan National de Développement
PNE	: Politique Nationale de l'Emploi
PTF	: Partenaires Techniques et Financiers
SLT	: Stratégie à Long Terme de la Banque
TMJA	: Trafic Moyen Journalier Annuel
TRI	: Taux de Rentabilité Interne
TVA	: Taxe sur la Valeur Ajoutée
UC	: Unité de Compte
UE	: Union Européenne
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNDB	: United Nations Development Business
USD	: Dollar des Etats Unis d'Amérique
UTA	: Unité de Transformation Agricole
VAN	: Valeur Actuelle Nette
Veh/J	: Véhicules par jour
ZIDP	: Zone d'Influence Directe du Projet
ZIEP	: Zone d'Influence Elargie du Projet

FICHE DE PROJET

Fiche du client

Donataire/Emprunteur:	République de Côte d'Ivoire
Lieu d'implantation:	Préfecture du Gontougo
Organes d'Exécution :	Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER qui va s'appuyer sur l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE))

Plan de financement

Source	Montant en Millions d'UC	Montant en Millions de FCFA	Montant en Millions d'Euros	Instrument	%
PRÊT BAD	8,72	6 845,96	10,44	Prêt projet	34,46%
PRÊT FAD	11,00	8 637,42	13,17	Prêt projet	43,48%
Gouv. Côte Ivoire	5,58	4 382,69	6,68	BCI	22,06%
TOTAL	25,30	19 866,07	30,29		100,00%

Importantes informations financières BAD

Monnaie du Prêt :	EUROS (EUR)
Type de prêt:	Prêt à flexibilité totale
Maturité:	25 ans, y compris le différé d'amortissement
Différé d'amortissement:	8 ans
Echéance moyenne du prêt**:	à déterminer (en fonction du profil d'amortissement)
Remboursements:	au 15 mai et au 15 novembre (versements semestriels consécutifs à l'issue du Différé d'amortissement)
Taux d'intérêt:	Taux de base + Marge sur coût de financement + Marge de prêt + Prime de maturité
Taux de base :	taux de base flottant (EURIBOR EUR-6 mois, à déterminer de nouveau à la date de révision applicable). Une libre option pour la détermination du taux de base est disponible
Marge sur coût de financement :	Marge sur coût de financement de la Banque révisée les 1er janvier et 1er juillet et appliquée les 1er Février et 1er Août avec le taux de base
Marge de prêt :	80 points de base (0,8%)
Prime de maturité :	à déterminer comme suit : (i) 0% si l'échéance moyenne du prêt est inférieure ou égale à 12,75 ans ; (ii) 0,10% si l'échéance moyenne du prêt est de plus de 12,75 ans, mais inférieure ou égale à 15 ans ; et (iii) 0,20% si l'échéance moyenne du prêt est de plus de 15 ans
Commission d'ouverture :	0,25% du montant du prêt payable au plus tard à la date de signature de l'accord de prêt
Commission d'engagement :	0,25% par an du montant non décaissé. Elle commence à courir 60 jours après la date de signature de l'accord de prêt et est payable aux dates de paiement fixées.
Option de conversion du taux de base*:	Outre l'option gratuite de fixer le taux de base, la possibilité est offerte à l'emprunteur de revenir au taux flottant ou de refixer sur tout ou partie du montant décaissé de son prêt. Des frais de transaction sont payables
Option de plafond ou de tunnel de taux* :	La possibilité est offerte à l'emprunteur de mettre un plafond ou un tunnel sur le taux de base pour tout ou partie du montant décaissé de son prêt. Des frais de transaction sont payables
Option de conversion de la monnaie du prêt*:	La possibilité est offerte à l'emprunteur de changer la monnaie de tout ou partie de son prêt, décaissé ou non, en une autre monnaie de prêt de la Banque. Des frais de transaction sont payables

*Les options pour la conversion et les commissions exigibles à cet égard doivent se conformer aux lignes directrices de la Banque pour le change auxquelles l'on peut avoir accès à partir du lien suivant : <http://www.afdb.org/fr/documents/document/guidelines-for-conversion-of-loan-terms-july-2014-87643/>

Importantes informations financières FAD

Monnaie du Prêt :	Unité de Compte (UC)
Type d'intérêts pour le prêt :	1% (fixe)
Marge du taux d'intérêt :	Pas applicable
Commission de service :	0,75% par an sur le montant du prêt décaissé non encore remboursé
Commission d'engagement :	0,5% sur le montant du prêt non décaissé 120 jours à compter de la signature de l'Accord de prêt
Autres frais :	Pas applicable
Maturité :	40 ans
Différé d'amortissement :	10 ans à compter de la date de signature de l'Accord de prêt

TRF ; VAN (scénario de base) :	Sans objet
TRE ; VAN (scénario de base) :	28,80% ; 8 516,00 millions de F.CFA

Durée – principales étapes (attendues)

Activités	(mois, année)
Approbation de la note conceptuelle	sept-2018
Approbation du projet	nov-2018
Entrée en vigueur	févr-2019
Achèvement des activités	mai-2022
Dernier décaissement	mai-2023
Dernier remboursement prêt BAD	déc-2038
Dernier remboursement prêt FAD	mars-2069

RESUME DU PROJET

Aperçu général du projet

1. Les zones transfrontalières constituent un enjeu central pour la stabilité de l'Afrique de l'Ouest. D'une part, ce sont des zones d'échanges dynamiques entre les communautés frontalières en raison de leurs liens culturels et ethnolinguistiques communs. D'autre part, la porosité des frontières a facilité la prolifération de tous les types de trafics illicites au point que ces zones sont de plus en plus considérées comme un danger pour la sécurité. Le manque de services de base et les difficultés d'accès et de mobilité dans ces zones alimentent cette instabilité et les rendent fragiles. C'est pourquoi le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures de Transport Routier (PACITR) de l'UEMOA qui comporte plusieurs volets dont les routes transfrontalières a identifié un sous-programme de 2 063 km de routes transfrontalières dont **285 km** concernent la Côte d'Ivoire. Ces routes, en terre moderne, sont en très mauvais état avec des caractéristiques géométriques et structurelles qui ne sont pas en adéquation avec le trafic et l'environnement pluviométrique et topographique. Le projet vise à améliorer le niveau de service de ces routes. Les résultats attendus de ces travaux sont l'accroissement du trafic et des échanges, la réduction des coûts généralisés du transport et l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines de ces routes. Le projet contribuera à la réduction de la pauvreté, de la fragilité et de l'insécurité dans les zones d'influence Directe du projet (ZIDP) en aménageant des infrastructures socio-économiques de base et en renforçant les activités des femmes et autres groupes défavorisés, *à travers l'appui à l'association des femmes dans la transformation et commercialisation du manioc et ses dérivés, la construction et l'équipement d'un centre de formation en divers métiers au profit des jeunes filles et le développement des compétences et le renforcement des capacités des filles et femmes, l'autonomisation économique des femmes et des filles à travers l'organisation d'un paquet des formations sur la transformation des produits agricoles, élaboration des projets bancables, accès au financement et accès au marché pour varier des sources de revenus pour des ménages, ainsi que le changement des mentalités et comportements en matière de l'égalité de genre, violences basées sur le genre & harcèlement sexuel, santé de reproduction, mariage précoces et leadership communautaire.* Les bénéficiaires directs du projet sont les usagers du transport ainsi que les populations vivant dans la ZIDP. Tel que perçu, le projet rentre dans les objectifs du Plan national de développement (PND) du Gouvernement qui privilégie la réduction de la pauvreté et l'intégration régionale.

2. Le coût total HT/HD y compris les imprévus physiques et les aléas financiers de l'ensemble du projet en Côte d'Ivoire est estimé à 331,75 millions d'UC, soit 260 492,88 millions de FCFA ou 397,12 millions d'Euros. Compte tenu des financements importants à mobiliser, le Gouvernement ivoirien a sollicité la Banque pour financer ce projet en plusieurs Phases. **La Phase 1** va concerner la réalisation de routes transfrontalières dans la Zone de Bondoukou, notamment, l'axe Bondoukou-Soko-Frontière du Ghana. Le coût HT/HD y compris les imprévus physiques et les aléas financiers de **la Phase 1 du projet** est estimé à 25,30 millions d'UC, soit 30,29 millions d'Euros. La durée de la mise en œuvre de cette Phase 1 est de 4 ans. Les populations bénéficiaires ont participé à la conception du projet et apporteront une contribution en nature (don de terrain et main d'œuvre) et financière pour la gestion et la maintenance de certaines infrastructures connexes pendant la phase d'exploitation.

Evaluation des besoins

3. Les zones transfrontalières de la Côte d'Ivoire font partie des principales zones de fragilité et d'insécurité du pays et ne participent pas à la production nationale à la hauteur de leur fort potentiel économique. Ces zones sont dans une situation d'enclavement qui handicape fortement le transport et l'évacuation des productions à l'export. Les principaux axes routiers qui les desservent ne sont pas revêtus ou n'ont pas connu un début d'aménagement, alors que du côté du Ghana ces axes sont bitumés. L'état des routes transfrontalières qui desservent la plus grande région de productions de ces zones offre une faible capacité de drainage du trafic national et international. La vitesse de déplacement sur ces routes y est fortement réduite, aggravant les conditions de mobilité sur ces axes. Le projet aura comme

effets : (i) la réduction des coûts du transport ; (ii) l'accroissement du trafic sur l'axe ; (iii) le développement des activités économiques ; (iv) l'amélioration de la production et de la commercialisation des produits agricole (vivrières et de rente) ; et (v) l'amélioration des conditions de vie des populations vivant dans ces zones.

Valeur ajoutée pour la Banque

4. La justification de l'engagement de la Banque dans ce projet est à un triple niveau. D'abord la Banque est déjà engagée dans la mise en valeur des potentialités économiques de la Côte d'Ivoire et le renforcement de l'intégration économique avec les pays limitrophes (Burkina Faso, Ghana, Guinée, Libéria et Mali) à travers des projets déjà achevés ou qui sont en cours d'exécution. Ensuite, ces projets y compris celui-ci contribuent à la satisfaction de quatre des cinq grandes priorités de la Banque qui sont de : (a) nourrir l'Afrique à travers l'appui au développement de l'agriculture, (b) industrialiser l'Afrique en favorisant la transformation des produits agricoles et le coton, (c) intégrer l'Afrique par le désenclavement des zones frontalières ; et (d) améliorer la qualité de vie des populations par la réalisation d'infrastructures socio-économiques en leur faveur tout le long des routes du projet. Enfin, le projet est conforme à la Stratégie Décennale 2013-2022 de la Banque qui promeut l'infrastructure, l'intégration régionale et la croissance économique. Il cadre aussi avec le Document de Stratégie Pays de la Banque pour la Côte d'Ivoire pour la période 2018-2022 approuvé le 25 septembre 2018 et qui repose sur deux piliers : (i) renforcement des infrastructures structurantes et de la gouvernance sectorielle, pour la compétitivité de l'économie et l'efficacité des investissements ; et (ii) développement des chaînes de valeurs agro-industrielles, pour une croissance inclusive et durable. L'objectif visé à travers le Pilier 1 est, entre autres, d'améliorer la mobilité urbaine, de désenclaver les bassins de production, de faciliter l'accès aux marchés intérieur et extérieur. Cette cohérence avec les orientations de la Banque justifie son intervention.

5. Ces dernières années la Banque a appuyé le financement de projets régionaux dans divers secteurs dont celui des transports. L'objectif visé était, en grande partie, de permettre aux pays sans façade maritime d'accéder aux ports pour promouvoir les échanges extrarégionaux. Avec ce projet, la Banque va renforcer les initiatives visant à soutenir les objectifs de croissance des échanges et du commerce intra régionaux fixés par l'UEMOA et la CEDEAO.

Gestion des connaissances

6. La Phase 1 du projet va aménager un des axes routiers transfrontaliers qui supporte un trafic comportant une grande proportion de camions lourds et qui est dans une très mauvaise condition de praticabilité. En outre, cet axe dessert une grande localité (Bondoukou) et une moyenne localité (Soko) qui ont des problèmes inhérents aux villes en développement, notamment le manque d'infrastructures urbaines (voiries non aménagées, etc.) et d'opportunités d'emplois pour les jeunes et les femmes. Des discussions ont été menées avec le Gouvernement pour un choix optimum de la solution technique du projet afin de garantir sa durabilité en conciliant le coût de l'investissement de base avec celui de l'entretien. De même, le choix des infrastructures socio-économiques à aménager a été basé sur les besoins exprimés par les populations et l'expérience de la Banque en la matière. Le projet offre ainsi une bonne opportunité à la Banque pour diffuser les savoirs sur l'impact des projets de développement et de renforcement de l'intégration et du commerce sous-régionaux.

Cadre logique du projet axé sur les résultats

Pays et titre du projet: Côte d'Ivoire - Projet de Routes de Désenclavement des Zones Transfrontalières» (PRD-ZT) - (Phase1 – Zone Bondoukou-Soko-Sampa)

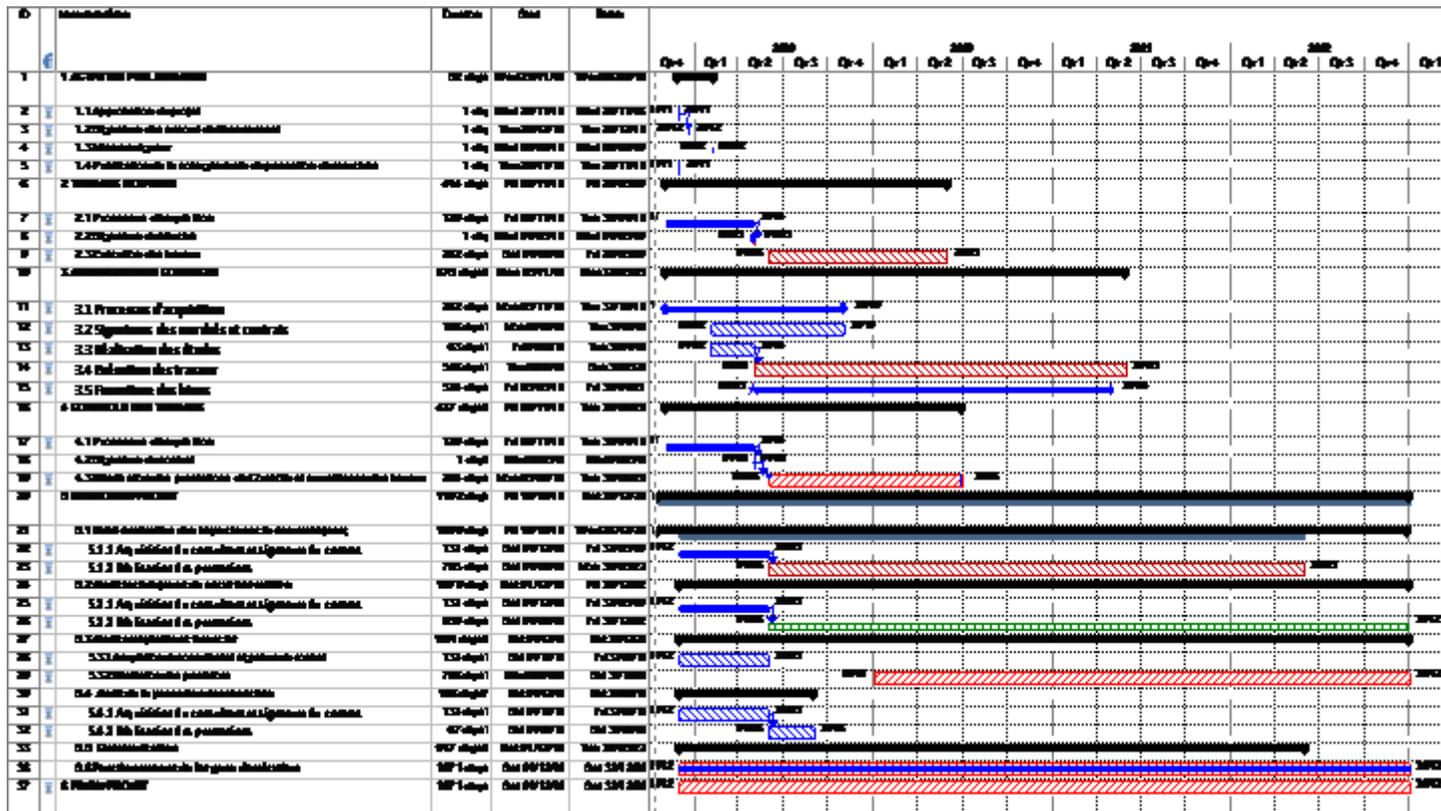
But du projet : Contribuer au renforcement du désenclavement intérieur et au développement des zones transfrontalières

CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION	
	Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible			
IMPACT	Contribuer à l'objectif de croissance économique et des échanges Intra-régionaux	(i) croissance du PIB; (ii) augmentation du volume des échanges Intra-régionaux	En 2017 : (i) 7%; (ii) 10,6%	A partir de 2025 : (i)9,3% ; et (ii) 15%	Source : Statistiques INS-CI	<p>Risques sur l'impact Décalage important entre la réalisation des autres phases du projet</p> <p>Mesures d'atténuation : Le Gouvernement accorde une attention particulière à ces routes transfrontalières par ses actions dans la région Nord-Ouest avec les projets en cours et par la réalisation des études techniques de ces routes dans la région Nord-Est dont fait partie le projet. L'engagement et la volonté du Gouvernement de réduire les facteurs d'instabilité et de fragilité des zones transfrontalières</p>
EFFETS	Effet 1 : Le niveau de service de la route Bondoukou-Soko-Frontière du Ghana est amélioré	(i) Coûts généralisés de transport (CEV et temps) entre Bondoukou et Sampa au Ghana ; et (ii) évolution du trafic moyen journalier annuel (TMJA)	En 2017 : (i) Coût d'exploitation moyen pour l'Usager sur les routes du projet de 1 474 FCFA/km pour les Véhicules légers et 4 083 FCFA/km pour les Poids Lourds ; le temps de transport 15 mn pour les Véhicules légers et de 22 mn pour les Poids Lourds; et (ii) TMJA de 227veh/j avec un pourcentage de P.L de 5%	A partir de 2022 ;(i) Coût moyen d'exploitation pour l'Usager sur les routes du projet de 354 FCFA/km pour les Véhicules légers et 870 FCFA/km pour les Poids Lourds ; le temps de transport de 7 mn pour les VL et 15 mn pour les PL ; et (ii) TMJA de 676 veh/j avec un pourcentage de P.L de 15%	Sources : Statistiques AGEROUTE	<p>Risques sur les effets : La durabilité des investissements ne soit pas assurée du fait (a) de l'insuffisance des ressources pour l'entretien routier; et (b) de la non application du Règlement 14 de l'UEMOA portant sur le contrôle des charges à l'essieu ;</p> <p>Mesures d'atténuation : (a) La dénomination du Ministère en charge des routes (Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier (MEER)) dénote de la volonté du Gouvernement d'accorder une priorité à l'entretien du réseau routier. (b) Le Fonds de l'entretien routier qui fiance la maintenance du réseau routier couvre actuellement 50% des besoins de l'entretien. Le Gouvernement ivoirien s'est engagé, dans le cadre du MCC, a augmenté annuellement les ressources du FER de façon à absorber le gap de financement dans les cinq ans du MCC (2019-2024). L'augmentation sera de 20% en 2019 et de 10% les autres années. Cette progression a été déterminée suite à une étude sur les besoins de l'entretien routier. Le niveau des ressources actuelles est de l'ordre de 100 milliards de FCFA. La preuve de la mise en œuvre de cet engagement est une condition des prêts pour le présent projet.</p>
	Effet 2 : Sont améliorées (i) les conditions de vie et les activités des populations de la ZIDP ;(ii) les activités des groupements de femmes; (iii) le nombre de personnes sensibilisées au VIH/SIDA, violences basées sur le genre, à la sécurité routière, à la protection de l'environnement ,aux mariages précoces ; (iv) la réduction des grossesses précoces ; et (v) l'employabilité des jeunes	(i) Indice d'Accès Rurale, c'est-à-dire le pourcentage de population situées à 2 km d'une route carrossable; (ii) taux d'augmentation des revenus des groupements de femmes ; (iii) nombre de personnes sensibilisées ; (iv) taux de réduction des grossesses précoces des adolescentes ; et (v) nombre de jeunes formés	En 2017 : (i) 30%; (ii) 0 ; et (iii) 0 ; (iv)10%; et (v) 0	A partir de 2022 : (i) 50% de la population de la ZIDP; (ii) 25% d'augmentation des revenus des groupements de femmes; (iii) au moins 1000 personnes sont sensibilisées ; (iv) 50% de réduction des mariages et grossesses précoces ; et (v) 96 jeunes dont 40 % de femmes formés	Rapports mission de contrôle et de suivi-évaluation des impacts	

CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION	
	Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible			
PRODUITS	Produit 1 : Infrastructures routières réalisées	Linéaire de routes réhabilitées, aménagées et bitumées	En 2017. 1.1 0 km de routes bitumées 1.2 0 km de pistes aménagées 1.3 0 km de voiries réhabilités	En2022: (i) 11,00 km de routes sont aménagées et bitumées dont 5 km sont en 2x2 voies; (ii) 20,00 km de pistes aménagées ; et (iii) 7,00 km de voiries réhabilitées/aménagées et bitumées	Rapports de supervision, d'avancement, de suivi-évaluation des impacts du projet, d'audit, d'achèvement du projet	Risques sur les produits (i) Longs délais pour la passation des marchés; et (ii) niveau de contrepartie élevé et difficultés et retard de mobilisation du fonds de contrepartie. Mesures d'atténuation (i) (a) le fait de s'appuyer sur l'expérience de la même équipe de gestion de projet que celle qui suit les projets de transports en cours d'exécution en Côte d'Ivoire financé par la Banque; et (b) l'autorisation d'utiliser les Actions Anticipées en vue des Acquisitions (AAA) qui va réduire le délai entre l'approbation du financement et le démarrage des travaux ; et (ii) (a) l'identification par la Banque de ressources internes supplémentaires pouvant permettre de réduire le niveau de la contrepartie a abouti avant l'évaluation du projet; et (b) l'ouverture et l'alimentation régulière en ressources d'un compte de contrepartie qui sera une condition du prêt.
	Produit 2 : Infrastructures et équipements socio-économiques mises en place	Quantité d'infrastructures socio-économiques	En 2017: 0	En2022: (i) Un collège et un centre de métiers féminins construits, une école reconstruite (ii) 18 logements d'enseignants construits, (iii) un centre de formation renforcé en moyens matériels, (iv) trois unités de transformation du manioc construits, (v) des maisons de groupements de femmes équipées en mobilier et matériel informatique, (vi) un site touristique réhabilité, etc.		
	Produit 3 : Etudes et services réalisés	Nombre de rapports validés	En 2017 : 0	En 2022: (i) 1 rapport APD pour l'étude sur la stratégie de développement de la zone de Bondoukou ; (ii) 3 rapports de suivi-évaluation des impacts ; (iii) 3rapports d'audit comptable et financier; et (iv) 8 rapports trimestriels sur le suivi de la mise en œuvre du PGES; (v) 8 rapports trimestriels d'avancement et un rapport final; (vi) 3 rapports sur les formations ; (vii) 3 rapports de sensibilisation ; et (viii) un rapport d'audit de passation des marchés.		
COMPOSANTES						
ACTIVITÉS CLÉS	COMPOSANTES		RESSOURCES			
	Composantes		Composantes	En Mo. UC	En Mo. Euros	Source en Mo. UC
	A -Aménagement de Routes					PRÊT BAD PRÊT FAD Gouv
	B - Aménagements et Appuis Intégrés		A -Aménagement de Routes	19,66	23,53	7,74 7,22 4,70
	C- Gestion du projet		B - Aménagements et Appuis Intégrés	2,03	2,43	0,00 2,03 0,00
			C- Gestion du projet	1,07	1,28	0,00 0,64 0,43
			Imprévus et Aléas	2,55	3,05	0,98 1,11 0,45
			Total des ressources	25,30	30,29	8,72 11,00 5,58

Calendrier d'exécution

CALENDRIER D'EXECUTION DU PROJET DE ROUTE BONDOUKOU-FRONTIERE DU GHANA



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION CONCERNANT LES PROPOSITIONS DE PRÊTS BAD ET FAD A LA COTE D'IVOIRE POUR LE FINANCEMENT DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE ROUTES DE DÉSENCLAVEMENT DES ZONES TRANSFRONTALIÈRES – PHASE 1 : SECTION BONDOUKOU-SOKO-FRONTIÈRE DU GHANA.

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de Prêt BAD de 12,00 millions d'UC, soit 10,44 millions d'Euros et de Prêt FAD de 11,00 millions d'UC à la République de Côte d'Ivoire pour le financement de la Phase 1 du projet d'aménagement de routes de désenclavement des zones transfrontalières.

1 ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 Historique du projet

1.1.1 La Côte d'Ivoire est un pays d'Afrique de l'Ouest d'une superficie de 322.462 km². La population est estimée en 2016 à 23,367 millions d'habitants, dont 50% de femmes. Elle est limitée au Nord par le Mali et le Burkina Faso, à l'Ouest par le Libéria et la Guinée, à l'Est par le Ghana et au Sud par l'océan Atlantique. Sa frontière maritime est longue de 532 km. La Côte d'Ivoire a conçu le développement de l'agriculture et des infrastructures de transports comme l'un des principaux leviers de l'économie. Or, les régions transfrontalières de la Côte d'Ivoire font partie des principales zones de fragilité et d'insécurité du pays et ne participent pas à la production nationale à la hauteur de leur fort potentiel économique.

1.1.2 Les zones transfrontalières sont des zones de transition caractérisée par un climat et une végétation de type subtropical dans ses départements du Sud, et de type soudanien dans ceux du Nord. Ces zones sont propices à l'agriculture de rente (cacao, le café et de plus en plus l'anacarde) et vivrières (igname, arachide, manioc, bananes, les cultures maraîchères) etc. La production des cultures vivrières permet d'assurer largement l'autosuffisance alimentaire des populations et d'approvisionner les marchés dans les centres urbains. Ces potentialités agricoles dont disposent ces zones sont insuffisamment exploitées à cause, entre autres, de l'état actuel assez dégradé du réseau routier qui occasionne d'énormes pertes de production au niveau des différentes phases d'évacuation et de commercialisation des productions. C'est pourquoi, après la réalisation en 2011 avec l'appui de la BOAD des premières études de faisabilité des routes transfrontalières, le Gouvernement a sollicité la Banque par requête en date du 7 avril 2016 pour le financement de la route Bondoukou-Soko-frontière du Ghana qui fait partie du programme de désenclavement des zones transfrontalières. Les études de la section Bondoukou-Soko-frontière du Ghana réalisées en 2011, ont été actualisées en septembre 2018 par le Gouvernement.

1.2 Liens du projet avec les stratégies et les objectifs régionaux et nationaux

1.2.1 Au niveau régional, le projet des routes transfrontalières fait partie du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures de Transport Routier (PACITR) de l'UEMOA. **Au niveau national**, le Plan National de Développement (PND) est le nouveau cadre de référence de la politique économique et sociale du Gouvernement, établi pour la période 2016-2020 et, de fait, celui des interventions des Partenaires Techniques et Financiers de la Côte d'Ivoire. L'ambition du Gouvernement est l'atteinte de l'émergence à l'horizon 2020, avec une base industrielle solide. Ainsi le PND s'appuie sur cinq axes stratégiques : (i) le renforcement des institutions et de la gouvernance, (ii) le développement du capital humain et du bien-être social, (iii) la transformation structurelle de l'économie par l'industrialisation, (iv) le développement des infrastructures et (v) le renforcement de l'intégration régionale et de la coopération internationale. **Le présent projet s'inscrit dans les axes (ii), (iv) et (v).**

1.2.2 Pour permettre au pays de relever ses défis majeurs, la stratégie de la Banque pour la période 2018-2022, adoptée par le Conseil le 25 septembre 2018 projet repose **sur deux piliers** : (i) **renforcement des infrastructures structurantes et de la gouvernance sectorielle**, pour la

compétitivité de l'économie et l'efficacité des investissements ; et (ii) **développement des chaînes de valeurs agro-industrielles**, pour une croissance inclusive et durable. L'objectif visé à travers le Pilier 1 est, entre autres, d'améliorer la mobilité urbaine, de désenclaver les bassins de production et de faciliter l'accès aux marchés intérieur et extérieur. Le présent projet va s'appuyer sur le Pilier 1 du DSP.

1.2.3 De façon générale, le projet s'inscrit dans le cadre de : (i) la Stratégie décennale 2013-2022 de la Banque dont l'un des objectifs est d'éliminer les obstacles au commerce afin de permettre à ses PMR de tirer profit des avantages d'un grand marché africain ; ainsi que (ii) de la Stratégie en matière de lutte contre la fragilité et de renforcement de la résilience en Afrique (2014-2019). Le projet s'inscrit également dans le cadre des cinq priorités opérationnelles de la Banque, notamment, les priorités « Intégrer l'Afrique », « Nourrir l'Afrique » et « Améliorer la qualité de vie des populations de l'Afrique ».

1.3 Principales questions de développement

1.3.1 Les zones transfrontalières constituent un enjeu central pour le développement socio-économique et les échanges intra-communautaires en Afrique de l'Ouest. **Le manque de services de base et les difficultés d'accès et de mobilité handicapent toute action de développement dans ces zones**. La zone du projet frontalière au Ghana est confrontée à un problème d'enclavement dû à l'absence de route aménagée et praticable en toute saison. Cela favorise l'insécurité du fait des difficultés de mobilité des forces de l'ordre pour leur intervention et de la porosité des frontières. En outre, la zone connaît des problèmes sociaux que le projet tentera de résoudre par des aménagements d'infrastructures socio-économique notamment : (i) la déperdition scolaire des jeunes filles du fait des grossesses ou mariages précoces, (ii) les pertes de récoltes, notamment, des tubercules (manioc, ignames, patates etc.) du fait de manque de moyens de conservation et surtout de transformation malgré une forte demande de produits tels que l'attiékè, le placali, ce qui limite les revenus des familles ; (iii) les conflits entre éleveurs.

1.3.2 Afin de pallier ces problèmes et de renforcer les échanges et le commerce intra régionaux, la Commission de l'Union Economique et Monétaires Ouest Africaine (UEMOA) a mis en place un Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures de Transport Routier (PACITR) qui comporte plusieurs volets dont les routes transfrontalières. Un sous-programme portant sur 2 063 km de routes transfrontalières dont 285 km concernant la Côte d'Ivoire a été identifié. Dans cette optique, le «United Nations Capital Développement Fund (UNCDF)» en collaboration avec l'UEMOA a lancé en 2012 le programme d'Initiatives transfrontalières de développement local (LoBI), d'abord mis à l'essai au Mali, au Niger, au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire. Le programme LoBI appuie la mise en place des initiatives transfrontalières, comme des projets d'infrastructures ayant un élément transfrontalier ou des activités transfrontalières de consolidation de la paix.

1.3.3 Ces dernières années la Banque a appuyé le financement de projets régionaux dans le secteur des transports. L'objectif visé était, en grande partie, de permettre aux pays sans façade maritime d'accéder aux ports pour promouvoir les échanges extrarégionaux. Avec le présent projet, la Banque va renforcer les initiatives visant à soutenir les objectifs de croissance des échanges et du commerce intra régionaux fixés par l'UEMOA et la CEDEAO. Le projet aura comme principaux effets:(i) l'augmentation des échanges entre les Etats en Afrique de l'Ouest ; (ii) la réduction des coûts de transport sur les routes transfrontalières ; (iii) l'amélioration des conditions de vie des populations du fait d'une meilleure accessibilité aux infrastructures de base et de l'augmentation des revenus provenant de la commercialisation des produits agricoles; et (iv) l'amélioration de la sécurité au niveau des zones transfrontalières grâce à une meilleure facilité de déploiement des forces de sécurité.

1.4 Justification de l'implication de la Banque

1.4.1 La Banque fait partie des partenaires financiers majeurs de la Côte d'Ivoire dans le secteur des transports, et doit poursuivre de ce fait ses interventions dans sa zone de concentration privilégiée relative à l'appui au développement du commerce et des échanges régionaux. L'intervention de la Banque sur ce projet de route est donc en cohérence avec sa politique de réhabilitation des routes nationales et régionales, pour assurer un accès plus facile aux principales zones de production agricoles et agro-pastorales et dynamiser l'intégration économique régionale.

1.4.2 Outre les questions de développement ci-dessus, la raison d'être de l'intervention de la Banque tient aux points suivants: (i) les objectifs du projet visant à améliorer le niveau de service de la route et les conditions de vie des populations de la ZIDP cadrent avec les objectifs de la stratégie décennale de la Banque pour la période 2013-2022 qui donne la priorité à l'infrastructure, à l'intégration régionale et à la Gouvernance notamment ; et (ii) le soutien de la Banque à ce projet vient compléter ses interventions antérieures et en cours dans le pays.

1.4.3 En outre, par la réalisation d'infrastructures socio-économiques d'envergure et le renforcement des activités des femmes de la ZIDP, le projet vise à réduire la pauvreté et en augmentant les revenus des femmes. De même, le projet vise également à réduire la déperdition scolaire des jeunes filles par des mesures de sensibilisation et de prévention et en donnant l'opportunité d'apprentissage d'un métier. Enfin, les jeunes ne sont pas en reste qui bénéficieront d'expérience professionnelle ou de formation qualifiante.

1.5 Coordination des donateurs

1.5.1 La coordination de l'aide est structurée aux niveaux national et sectoriel au moyen de la création de groupes de travail, la mise en place du Comité de mobilisation des ressources extérieures (COMOREX) et de l'instauration en 2014 d'un programme de coordination de l'aide conjointe. La Coordination nationale et le système de financement mis en place est un système à cinq niveaux composé de la Commission de développement national présidée par la Présidence de la République, puis un premier échelon de coordination générale présidé par le Cabinet du Premier Ministre qui englobe des organismes de coordination interministériels et la plate-forme de la COMOREX, suivie par les organes de coordination ministérielle (secrétariats techniques) co-présidés par les Ministères de l'Economie et de la Planification et enfin les groupes de coordination sectorielle.

1.5.2 Il existe aussi un mécanisme de consultation des Partenaires au Développement (PD) qui permet de définir les positions communes/lignes directrices devant encadrer les pourparlers avec le Gouvernement. Ce mécanisme se scinde en trois niveaux : le Cadre consultatif des Ambassadeurs et des Chefs de Mission, les chefs de comités de coopération et les groupes thématiques. L'Union Européenne préside le groupe thématique «Infrastructure» comprenant les sous-groupes «Transports», «Eau et Assainissement» et «Energie et TIC». Outre le mécanisme cité plus haut, il se tient régulièrement des consultations avec l'État en vue de se pencher sur des questions bien précises. Vous trouverez à l'Annexe III les précisions relatives aux activités des bailleurs de fonds intervenant dans d'autres secteurs. La Direction Générale de la Stratégie et de la Coordination de l'Aide (DGSCA) du Ministère du Plan et de Développement constitue le lien entre les PTF et le Gouvernement.

1.5.3 La mission d'évaluation du projet a eu des entretiens avec les bailleurs de fonds intervenant dans le secteur et qui sont représentés sur place, notamment, l'AFD, l'UE et la BOAD. Ces rencontres ont permis de passer en revue les problèmes que connaît le secteur, notamment, la consolidation des ressources du FER l'application du Règlement 14 de l'UEMOA sur les surcharges et les réformes du secteur.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Objectifs et composantes du projet

2.1.1 Sur le plan stratégique, le projet a pour but de contribuer à l'amélioration des conditions de vie dans les zones transfrontalières de la Côte d'Ivoire par l'aménagement d'infrastructures socio-économiques et de désenclavement et de renforcer l'intégration et le commerce sous régionaux.

2.1.2 Sur le plan spécifique, le projet permettra en Phase 1: (i) d'améliorer le niveau de service de la route transfrontalières Bondoukou-Soko-Frontière du Ghana; (ii) augmenter les capacités de transformation, de conservation et de commercialisation des produits agricoles dans la Zone d'Influence Directe du Projet (ZIDP); et (iii) d'améliorer les conditions de scolarisation et l'employabilité des jeunes et des femmes dans la ZIDP.

2.1.3 Pour atteindre cet objectif, les activités qui seront réalisées sont regroupées dans les trois composantes ci-après.

Tableau 2.1 - Composantes de l'ensemble du projet

Composantes	Description
Composante A	Elle porte sur l'aménagement et le bitumage de routes transfrontalières et de pistes rurales, avec les aménagements qui s'y rattachent (éclairage public, assainissement, ...)
Composante B	Elle porte sur les aménagements connexes au profit des populations locales de Bondoukou et de Soko
Composante C	Elle est consacrée aux activités classiques de gestion du projet

2.1.4 La solution technique retenue pour les routes du projet est l'aménagement et le bitumage en Béton Bitumineux, aux normes géométriques adoptées par l'UEMOA. L'étude de 2011 avait adopté pour le dimensionnement des structures de chaussée un trafic de classe T2. Trois solutions techniques avaient été analysées. La solution retenue est : 20 cm de couche de fondation en latérite naturelle améliorée au ciment, 15 cm de couche de base en grave concassée et 5 cm de revêtement en béton bitumineux. La Chaussée aura une largeur de 10 ml répartie en 7 ml (2x3,5) pour le roulement et deux accotements de 1,50 ml chacun en rase campagne. En agglomération de Bondoukou et de Soko, il est prévu d'élargir la chaussée à 2x2 voies avec berme central variable en fonction de la disponibilité des emprises, des caniveaux fermés et des trottoirs revêtus ou en pavés de 2 m ou adaptés à la localité.

2.1.5 En outre, des aménagements et appuis connexes constitués d'infrastructures socio-économiques, d'appui aux femmes ainsi qu'aux jeunes et aux personnes à motricité réduite sont également prévus pour la transformation et la conservation des produits agricoles. De même, sera également pris en compte la formation pratique des jeunes aux métiers du bâtiment et des travaux publics et métiers spécifiques pour les jeunes filles déscolarisées.

2.1.6 Les solutions techniques de substitution envisagées et les raisons de leur rejet sont résumées dans le tableau (2.2) ci-après.

Tableau 2.2- Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

Solution de substitution	Brève description	Cause du rejet
1-Couche de base en latérite ciment et revêtement en sandasphalt	1- 20 cm en grave naturelle en couche de fondation et 18 cm de latérite ciment en couche de base et 4 cm de Sand Asphalt en revêtement	Durabilité du corps de chaussée jugée moindre par rapport à la solution retenues, surtout dans le cas de trafic de poids lourds de plus en plus élevé et de plus en plus agressif en raison des difficultés de faire respecter la limitation de la charge à l'essieu. La solution sol-ciment pose des problèmes de mise en œuvre que l'on connaît au niveau de tous les projets qui l'ont adoptée. De plus, les couches de base en sol/ciment sont sujet à des fissurations préjudiciables au revêtement bitumineux en couche de roulement. Cela découle des leçons tirées de la mise en œuvre des projets en cours.
2 - Couche de base en latérite ciment et revêtement en béton bitumineux	2- 20 cm de grave naturelle en couche de fondation, 18 cm de latérite ciment en couche de base et 5 cm de béton bitumineux en couche de roulement	

2.2 Type de projet

2.2.1 Il s'agit d'une opération nationale autonome d'investissement. Les interventions des bailleurs de fonds dans les infrastructures de transport en Côte d'Ivoire se font généralement à travers ce type d'opération. En effet, les ressources sollicitées auprès de la Banque seront utilisées pour financer des infrastructures sociales et économiques connues. En outre, les investissements pour lesquels les fonds seront décaissés sont spécifiques et bien définies ce qui fait du prêt spécifique le meilleur instrument pour l'intervention de la Banque dans ce projet.

2.3 Coûts estimatifs et dispositif de financement de la Phase 1 du projet

Phasage

2.3.1 En rappel, le coût total hors taxes et douanes de l'ensemble du projet, y compris les imprévus physiques et les aléas financiers, est estimé à 331,57 millions d'Unités de Compte (MUC), équivalent à 260 353,627 millions de FCFA au taux de change de 1 UC = 785,220 FCFA.

2.3.2 Compte tenu des financements importants à mobiliser, le Gouvernement ivoirien a sollicité la Banque pour financer ce projet en plusieurs Phases. **La Phase 1** va concerner la réalisation de routes transfrontalières dans la Zone de Bondoukou, notamment, l'axe Bondoukou-Soko-Frontière du Ghana. Le coût HT/HD y compris les imprévus physiques et les aléas financiers de la Phase 1 du projet est estimé à 25,30MUC, soit 30,29 millions d'Euros.

2.3.3 Les activités qui seront réalisées dans la Phase 1 sont regroupées dans les trois composantes résumées dans le tableau ci-après.

Tableau 2.3- Composantes de la Phase 1 du projet

Nom de la composante	Coût en Mo UC	Description
A - Aménagement de Routes	21,86	(i) Aménagement et bitumage de 11 km de routes transfrontalières avec des sections en 2x2 voies à la traversée des agglomérations y compris l'éclairage public et l'assainissement; (ii) Aménagement et bitumage de 7 km de voiries y compris l'éclairage public et l'assainissement; (iii) Aménagement de 20 km de pistes; (iv) Contrôle et Surveillance des travaux ; (v) insertion dans les marchés de travaux et contrats de surveillance desdits travaux de la prise en charge de jeunes ingénieurs ou techniciens stagiaires ; (vi) Sensibilisation au VIH/SIDA, aux violences basées sur le genre, prévention des mariages et grossesses précoces, à la mobilisation sociale, à la protection de l'environnement à la nutrition et à la sécurité routière ; et (vii) Libération des emprises (Expropriations) et suivi environnemental
B - Aménagements et Appuis Intégrés	2,26	(i) une unité de transformation du manioc pour l'Association des jeunes de Bondoukou ; (ii) 2 unités de transformation du manioc pour les groupements des femmes de Soko ; (iii) matériel et équipement pour la commercialisation des produits de la FAGFEG ; (iv) 2 moulins pour l'Association des personnes à mobilité réduite de Soko; (v) revitalisation, replantation et protection de la forêt des singes sacrés de Soko pour le tourisme; et appui au centre artisanal de tissage de Soko ; (vi) réhabilitation/construction, clôture et équipements de 4 écoles y compris les logements d'enseignants et un centre de santé de Soko ; (vii) construction d'un Collège de proximité à Soko et d'un centre de métier mixte féminin à Bondoukou ; (viii) aménagement de 3ha et d'un forage équipé pour irrigation au profit des activités de maraîchage et de riziculture des groupements de femmes et des hommes de Soko ; (ix) ferme avicole pour les jeunes de Soko ; (x) appui de l' ANADER aux organisations de femmes, de jeunes et aux hommes (xi) appui à l'amélioration de l'employabilité des jeunes à travers des formations de courte durée de jeunes en chantiers écoles à divers métiers du BTP (maçons, peintres bâtiment, plombier, entretien routier, aide topographe, laborantin etc.) ; (xii) études architecturales des infrastructures scolaires ; (xiii) contrôle et surveillance des travaux connexes ; et (xiv) étude de la stratégie de développement de la zone de Bondoukou
C- Gestion du projet	1,19	(i) suivi-évaluation des impacts socio-économiques; (ii) audit technique et de sécurité routière ; (iii) audit comptable et financier; (iv) audit de la passation des marchés, (v) communication; et (vi) fonctionnement de l'organe d'exécution

Coûts par composante et dispositif de financement de la Phase 1

2.3.4 Le coût total hors taxes et douanes de la Phase 1 du projet, y compris les imprévus physiques et les aléas financiers, est estimé à 25,30 millions d'UC, soit 30,29 millions d'Euros au taux de 1UC=1,197 Euros. Le tableau ci-après résume le coût estimatif.

Tableau 2.4 - Coûts estimatifs par composante de la Phase 1 du projet en millions d'UC)

COMPOSANTES	Millions de FCFA			Millions d'UC			Millions d'Euros		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
A - Aménagement de Routes	12 071,28	3 363,06	15 434,34	15,37	4,28	19,66	18,40	5,13	23,53
B - Aménagements et Appuis Intégrés	1 275,69	318,92	1 594,61	1,62	0,41	2,03	1,94	0,49	2,43
C- Gestion du projet	250,50	587,42	837,92	0,32	0,75	1,07	0,38	0,90	1,28
Coût de base	13 597,47	4 269,40	17 866,87	17,32	5,44	22,75	20,73	6,51	27,24
Imprévus physiques	1 359,75	426,94	1 786,69	1,73	0,54	2,28	2,07	0,65	2,72
Hausse des prix	162,84	51,13	213,96	0,21	0,07	0,27	0,25	0,08	0,33
COUT TOTAL	15 120,05	4 747,47	19 867,53	19,26	6,05	25,30	23,05	7,24	30,29

2.3.5 La Phase 1 du projet sera financé par la Banque à travers les guichets BAD et FAD et le Gouvernement comme indiqué dans le tableau ci-après. La contribution de la BAD (8,72 millions d'UC, soit 10,44 millions d'Euros) qui représente 34,46% du coût du projet servira à prendre en charge une partie du coût de la composante A. La contribution du FAD (11,00 millions d'UC, soit 13,17 millions d'Euros) qui représente 43,48% du coût du projet servira à prendre en charge une partie du coût des composantes A, B, et C. La contrepartie de la Côte d'Ivoire au financement du projet (5,58 millions d'UC, soit 6,68 millions d'Euros) qui représente 22,06% servira à prendre en charge une partie du coût des composantes A ainsi que l'intégralité des frais de compensations pour expropriation estimés à environ 345 millions de FCFA et du coût de fonctionnement de l'organe d'exécution.

Tableau 2.5 - Sources de financement de la Phase 1 du projet

SOURCES	Millions FCFA			Millions UC			Millions Euros			%
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total	
PRÊT BAD	6 845,96	0,00	6 845,96	8,72	0,00	8,72	10,436	0	10,436	34,46%
PRÊT FAD	8 274,09	363,33	8 637,42	10,54	0,46	11	12,613	0,554	13,167	43,48%
GOUV.		4 382,99	4 382,99	0	5,58	5,58	0	6,681	6,68	22,06%
Total	15 120,05	4 746,32	19 866,37	19,26	6,04	25,30	23,05	7,24	30,28	1,00

Tableau 2.6 - Coûts par catégorie de dépense de la Phase 1 du projet

CATEGORIES DE DEPENSES	Millions d'UC			Millions d'Euros			%
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total	
A – Biens	0,07	0,02	0,09	0,09	0,02	0,11	0,35%
B – Travaux	15,89	3,97	19,86	19,02	4,76	23,78	78,51%
C – Services	1,35	0,58	1,93	1,62	0,69	2,31	7,63%
D – Divers	0,00	0,87	0,87	0,00	1,04	1,04	3,43%
COUT DE BASE	17,32	5,44	22,75	20,73	6,51	27,24	89,93%
<i>Imprévus Physiques</i>	1,73	0,54	2,28	2,07	0,65	2,72	8,99%
<i>Aléas financiers</i>	0,21	0,07	0,27	0,25	0,08	0,33	1,08%
COUT TOTAL	19,26	6,05	25,30	23,05	7,24	30,29	100,00%

Tableau 2.7 - Calendrier de dépenses par composantes de la Phase 1 (en millions d'UC)

Composantes	2019	2020	2021	2022	Total
A -Aménagement de Routes	3,31	7,69	8,66	0,00	19,66
B - Aménagements et Appuis Intégrés	0,04	0,97	0,99	0,04	2,03
C- Gestion du projet	0,23	0,27	0,33	0,23	1,07
Coût de base	3,57	8,93	9,98	0,27	22,75
Imprévus physiques	0,36	0,89	1,00	0,03	2,28
Hausse des prix	0,04	0,11	0,12	0,00	0,27
Total	3,98	9,93	11,10	0,30	25,30
Total en %	15,71%	39,25%	43,85%	1,19%	100,00%

Tableau 2.8 - Calendrier de dépenses par source de financement de la Phase 1(en millions d'UC)

Source	2019	2020	2021	2022	Total
PRÊT BAD	1,26	3,42	4,02	0,01	8,72
PRÊT FAD	1,44	4,44	4,93	0,19	11,0
Gouv. Côte Ivoire	1,28	1,79	1,86	0,64	5,58
Total	3,98	9,657	10,817	0,84	25,3
Total en %	15,71%	39,25%	43,85%	1,19%	100%

2.4 Zone et bénéficiaires visés par le projet

2.4.1 La Côte d'Ivoire est un pays d'Afrique de l'Ouest d'une superficie de 322.462 km². La population est estimée en 2016 à 23,3 millions d'habitants. Elle est limitée au Nord par le Mali et le Burkina Faso, à l'Ouest par le Libéria et la Guinée, à l'Est par le Ghana et au Sud par l'océan Atlantique. Sa frontière maritime est longue de 532 km. La Côte d'Ivoire est divisée en 31 Régions, qui sont sous-divisées en 108 départements, qui sont sous-divisés en 509 **sous-préfectures**, et enfin sont sous-divisées en 8000 villages et 197 communes.

2.4.2 Les activités retenues à réaliser en phase 1 sont situées dans la Région du Zanzan, particulièrement la Préfecture du Gontougo. Cette Préfecture constitue la Zone d'influence Directe du Projet (ZIDP). Mais ce tronçon routier faisant partie du corridor routier entre le Ghana et la Côte d'Ivoire, la Zone d'Influence Elargie (ZIEP) couvre la région du Zanzan au niveau de la Côte d'Ivoire et la Région Bron Ahanfo au Ghana. La ZIDP couvre une superficie de 38118 km², soit 12% de la superficie du pays et abrite une population estimée en 2015 à 934 352 habitants, soit près de 4% de la population totale du pays. La proportion de femmes dans la ZIDP est de 49,5%. La structure par âges montre que dans la ZIDP la proportion des moins de 25 ans représente 65% de la population, les moins de 15 ans 49% et les 10 à 19 ans sont plus de 22%.

2.4.3 L'incidence de la pauvreté dans la ZIDP (66,70% est supérieure à la moyenne nationale (46,70%). L'économie de la ZIDP est essentiellement à vocation agricole. La ZIDP dispose de plusieurs types de sols propices à l'agriculture. De par sa richesse en ressources forestières, sa production agricole, son potentiel en matière d'élevage et de tourisme, la ZIDP est souvent considérée comme potentiellement riche. La moyenne des précipitations tourne autour de 1084 mm par an. Plus de 80% des ménages pratiquent l'agriculture. Les spéculations dominantes restent l'igname, le manioc, l'anacarde. L'exploitation forestière et l'arboriculture, notamment, fruitière constituent une source alternative de revenus pour les populations. Le secteur minier est en plein essor dans la ZIDP. On y trouve des gisements de manganèse, de bauxite et de l'or qui est exploité artisanalement. Une société privée fait l'extraction du manganèse dans le département de Bondoukou. Une usine de traitement est opérationnelle depuis 2014, permettant ainsi la création d'emplois.

2.4.4 Le projet aura un impact positif appréciable sur l'accessibilité en réduisant les temps d'accès aux infrastructures de base (moins de 2km de marche à pieds pour atteindre une route carrossable, augmentation de la vitesse de circulation sur le réseau routier, distance de marche à pieds pour atteindre un point d'eau potable réduite et incitation à l'amélioration de l'accessibilité à une connexion internet grâce à la réservation et à l'amorce de la fibre optique). Le projet aura aussi un impact positif sur les activités des populations de la ZIDP en général et sur celles des femmes ainsi que des jeunes en particulier par l'amélioration de leur employabilité, l'augmentation des offres d'emploi dans le BTP, le renforcement des activités commerciales, une meilleure accessibilité aux infrastructures socio-économiques et l'augmentation des revenus grâce aux formations et aux appuis qui sont prévus. La sécurité routière sera renforcée de par les normes de construction, la sensibilisation et une meilleure prise en charge et évacuation des blessés d'accidents de la route.

2.5 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.5.1 L'approche participative a été intégrée au processus d'instruction du projet aussi bien lors des études de faisabilité détaillées qu'au cours des missions de préparation et d'évaluation du projet. Dans le cadre de la préparation de ce projet, le Gouvernement avait engagé en 2011, dans toute sa zone d'influence, des séances plénières d'information et de consultation avec les autorités administratives, décentralisées et politiques, les responsables des services techniques déconcentrés, et les populations. Lors de la mission de préparation du projet, des rencontres ont été tenues à Bondoukou et Soko qui ont regroupé près de 160 personnes comprenant les autorités déconcentrées et décentralisées, les usagers et opérateurs de transports, les populations bénéficiaires, notamment, les femmes et les jeunes, les ONG locales etc. Ces consultations qui ont été poursuivies dans le cadre de l'actualisation des études et de la mission d'évaluation du projet en septembre 2018 et ont permis d'identifier les besoins en infrastructures sociales, économiques et marchandes (centres de santé, forages, écoles, activités économiques des femmes et jeunes etc.) des populations de la zone du projet en vue de les intégrer au projet.

2.5.2 Au cours de la mise en œuvre du projet, il est prévu de poursuivre cette démarche participative, notamment, pendant les missions de supervision et de revue à mi-parcours ainsi que lors de l'évaluation de son impact sur le développement. Des consultations publiques sont également préconisées pour la mise en œuvre du PGES.

2.6 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet

2.6.1 A fin septembre 2018, le portefeuille actif de la Banque en Côte d'Ivoire comprenait 11 opérations du secteur public national pour un montant de 511,2 MUC, 5 opérations régionales totalisant 202,2 MUC, et 7 opérations du secteur privé d'un montant de 215,8 MUC. Ce portefeuille est financé principalement par les ressources BAD (70,9%), les ressources FAD (22,8%) et les Fonds spéciaux (FSN, FAPA, AWTF etc.) à hauteur de 6,3%. Ce portefeuille totalise des engagements nets de 929,2 millions d'UC (MUC) majoritairement orientés vers les infrastructures d'énergie et de transport. La répartition sectorielle du portefeuille met en exergue le transport (56,3%), l'énergie (28,8%), l'agriculture (11,8%), la gouvernance (2,8%) et la finance (0,2%).. L'orientation du portefeuille est cohérente avec les priorités du Gouvernement déclinées dans le PND 2016-2020 ainsi qu'avec les cinq grandes priorités de la Banque, appelé les « Top 5 » qui visent la transformation structurelle de l'Afrique.

2.6.2 La revue du portefeuille conduite en avril 2018 a conclu que la performance du portefeuille est satisfaisante avec une note de 3 sur une échelle de 1 à 4. Les indicateurs de la performance mettent en exergue le rajeunissement du portefeuille dont l'âge est passé à 2,5 ans en 2018 contre 6,6 ans en 2011, lié essentiellement à l'approbation récente de 8 nouvelles opérations et à la clôture de 5 projets âgés. La performance porte également sur le relèvement du taux de décaissement du portefeuille à 22% en avril

2018 (12,7% pour les projets nationaux, 14,6% pour les projets régionaux et 54% pour secteur privé), ainsi que l'absence de projet à risque. Les principaux défis identifiés lors de la revue portent sur : (i) le retard dans la mise en place ou la reconstitution des équipes projets ; (ii) l'instabilité des structures en charge de la gestion des projets ; (iii) la faiblesse des capacités des entreprises locales et des consultants individuels dans l'exécution des projets; (iv) le retard dans le processus de passation de marchés, conséquence d'une insuffisance de compréhension et de connaissance des règles et procédures de la Banque ; (v) l'insuffisance du suivi du plan de travail et du plan de passation des marchés des projets ; (vi) les longs délais dans l'octroi des avis de non-objection de la Banque dus au sous-effectif des équipes des Divisions ; (vii) la mise à disposition tardive des fonds de contrepartie ; (viii) l'insuffisance de coordination des projets et (ix) la faiblesse du dispositif de suivi-évaluation.

2.6.3 En ce qui concerne le secteur des transports, les rapports d'achèvement et de supervision des projets en Côte d'Ivoire sont régulièrement produits et les enseignements et leçons sont tirés. De façon générale, les opérations financées par la Banque dans le secteur des transports ont été relativement bien exécutées. Les principaux problèmes de mise en œuvre sont : (i) l'insuffisante qualité des études; (ii) la faiblesse des capacités dans la mise en œuvre; et (iii) des retards accusés dans le processus d'acquisition dus à un manque de connaissance des Règles et Procédures de la Banque ainsi que les risques fiduciaires. Les principales leçons tirées de ces projets ont été pris en compte dans le cadre de la conception du présent projet comme suit: (i) les études de 2011 ont été actualisées en 2018 ; (ii) les AAA vont raccourcir les délais des acquisitions et permettre ainsi de ne pas observer un temps long entre la date de réalisation des études et celle de l'exécution du projet; (iii) des séances de formation du personnel des organes d'exécution des projets sur les règles et procédures de la Banque en matière d'acquisition et de décaissement seront organisées, et (iv) l'Equipe de Gestion du projet au niveau de l'AGEROUTE va s'appuyer en ce qui concerne les questions fiduciaires et de passation des marchés sur les mêmes personnes qui suivent les projets en cours de la Banque afin de capitaliser l'expériences qu'elles ont déjà acquises.

2.7 Principaux indicateurs de performance

2.7.1 Les principaux indicateurs de performance identifiés et les résultats attendus à l'achèvement du projet qui figurent dans le cadre logique axé sur les résultats sont regroupés en trois groupes suivants : (i) l'augmentation des échanges entre les Etats en Afrique de l'Ouest, la réduction des coûts généralisés de transport (CEV et temps de transport) sur les routes transfrontalières ; (ii) l'augmentation des revenus de femmes grâce aux différents appuis qui seront apportés pour la production, la transformation et la conservation des produits agricoles; (iii) l'amélioration des conditions de vie des populations du fait de l'amélioration de l'accessibilité aux infrastructures de base; (iv) l'amélioration de la sécurité au niveau des zones transfrontalières grâce à une meilleure facilité de déploiement des forces de sécurité ; (v) l'indice d'accessibilité rurale (IAR), c'est-à-dire le pourcentage de la population située à moins de 2 km d'une route carrossable ; (vi) le renforcement de l'employabilité des jeunes grâce aux formations pratiques qui seront dispensées ; et (vii) la réduction des mariages précoces et des grossesses précoces avec la construction d'un lycée ou collège de proximité qui évitera de mettre en tutorat les adolescentes et la sensibilisation.

2.7.2 Outre ces indicateurs de résultats et les indicateurs de réalisation qui figurent dans le cadre logique, il y a également des indicateurs de performance de l'exécution du projet qui seront suivis. Ils ont été retenus en rapport avec les indicateurs institutionnels de performance de la Banque. Il s'agit principalement : (i) du délai de mise en vigueur et de satisfaction des conditions préalables au premier décaissement des fonds ; (ii) des délais de passation des marchés; (iii) de l'indicateur moyen de l'état d'avancement du projet (IP) ; et (iv) de l'évolution du taux de décaissement en fonction du calendrier des dépenses. Ces indicateurs seront suivis lors des missions de supervision et dans la gestion quotidienne du projet.

3 FAISABILITE DU PROJET

3.1 Performance économique et financière

3.1.1 Les comptages de trafic en 2010 sur l'axe Bondoukou-Sampa-Frontière Ghana donnaient un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 234 véhicules (4 roues et plus) et 166 deux Roues. Le trafic des véhicules 4 roues et plus est dominé par les taxis brousse et des voitures particulières avec près de 72% du trafic total moyen journalier. Le trafic de véhicules de transport marchandises évalué à un peu plus de 5% du total moyen journalier annuel. Il est attendu un trafic induit de l'ordre de 193 véhicules toutes catégories confondues à partir de la mise en service de la route.

3.1.2 Pour mener l'analyse économique, les éléments suivants ont été pris en considération : (i) une durée d'analyse de 20 ans, une valeur résiduelle variant entre 43% et 45% en fonction des solutions techniques, des taux de croissance des flux de transport voyageurs et marchandises évalués à 4% par an les dix premières années de la durée de vie du projet et 3% pour les années restantes; et (ii) les coûts d'investissement et les coûts d'entretien avant et après projet (entretien périodique déclenché en fonction de l'IRI), les coûts d'exploitation des véhicules avant et après projet, une valeur du temps en fonction du motif du déplacement et de l'activité. L'analyse économique a été menée à l'aide du module HDM.4 et a donné un taux de rentabilité (TRIE) qui varie entre 28,8% et 30,4% en fonction des solutions techniques et l'analyse de sensibilité pour le cas le plus défavorable (+10% des coûts et - 10% des avantages) a donné un TRIE de 19,06%.. Ces taux sont supérieurs au taux de renoncement du capital qui est 12%. Le projet est donc économiquement rentable. Il reste que la mise à jour de l'étude de la route Bondoukou-Sampa qui est en cours donnera une situation plus actuelle. Cependant, en attendant les résultats de cette étude, l'analyse économique a été reconstituée en se basant sur les mêmes hypothèses que l'étude de 2011, mais en prenant un taux de croissance moyen du trafic de 2% par an entre 2011 et 2017 et les coûts des travaux actualisés. Le tableau ci-dessous récapitule l'analyse économique du projet.

Tableau 3.1 - Résumé de l'analyse économique

	TRI	Valeur Actuelle Net (VAN) à 12% (Millions de FCFA)
Option d'aménagement		
1. Option de base : Bitumage (4SA+18 LC+ 20LN)	24,32%	4 451,98
2. Variante 1 : Bitumage (5 BB + 15 GC+ 20LNC)	23,39%	4 363,57
3. Variante 2 : Bitumage (5 BB + 18 GC+ 20LN)	23,08%	4 265,67
Tests de Sensibilité sur la solution de base		
1. Sensibilité 1 : (+10% Coût projet)	21,10%	3 794,38
2. Sensibilité 2 : (-10% Avantages)	20,89%	3 367,81
3. Sensibilité 3 : (+10% Coût et -10% Avantages)	19,06%	2 896,51

3.2 Impacts environnementaux et sociaux

Environnement

3.2.1 Conformément aux exigences du Système de Sauvegardes Intégré (SSI) de la Banque, le projet a été classé en catégorie 2 pour les raisons suivantes : (i) le linéaire limité du projet sur 11,4 km (ii) la faible importance de l'impact négatif sur le milieu biologique en raison de l'existence de la plate-forme de la route et du trafic régulier entre Bondoukou et la frontière du Ghana ; (iii) l'absence d'aire protégée dans la zone du projet, (iv) le nombre limité de biens impactés (bâtiments, hangars, plantations, champs) sur l'emprise de la route et le nombre de personnes impactés inférieur à 120 aux traversées des localités

de Bondoukou et de Soko. Les résumés de l'EIES et du PAR abrégé seront publiés au plus tard le 26 octobre 2018 sur le site de la Banque.

3.2.2 Réinstallation Le projet occasionnera la destruction partielle de 116 biens socio-économiques à Bondoukou et à Soko : 48 maisons d'habitation, 27 parcelles vides, 23 plantations d'anacardiens, et 18 champs de manioc et de d'igname. L'AGEROUTE a procédé à l'actualisation de l'étude environnementale et sociale du projet et à l'élaboration d'un Plan d'action de réinstallation abrégé. Les résumés de l'EIES et du PAR abrégé seront diffusés sur le site de la Banque le 28 octobre au plus tard.

Changement climatique

3.2.3 Concernant les changements climatiques, le projet a un impact modérément nuisible sur l'environnement biologique du fait de: (i) la faible destruction de ressources végétales due à l'existence de la plateforme de la route ; et (ii) la limitation de la vulnérabilité de la route au changement climatique et au risque d'altération par suite d'inondations qui surviendraient. Or ce risque peut être évité en anticipant en phases de conception et d'exécution du projet par le dimensionnement conséquent des ouvrages hydrauliques et des caniveaux de drainage des eaux pluviales à la traversée des localités de Bondoukou et de Soko, puis en phase d'exploitation par l'entretien régulier des caniveaux. Compte tenu de ce qui précède, le projet a été classé en catégorie 2 selon le CCS de la Banque.

Genre

3.2.4 La construction de la route Bondoukou aura un impact positif sur les femmes et sur les hommes. En effet, les femmes et les hommes ont des responsabilités et des besoins de transport différents, exprimés différemment et exigeant des réponses spécifiques appropriées. Les femmes représentent un peu plus de 49% de la population totale de la ZIDP, soit 465 000 personnes. A l'absence de la route, les femmes font face aux difficultés d'accès aux marchés, aux services sociaux de base, notamment les centres de santé, ce qui accentue les risques d'accouchements sans assistance médicale et augmenterait le taux de mortalité maternelle. La crise qu'a connue la Côte d'Ivoire a contribué à dégrader le cadre de vie et les conditions socio-économiques de ces femmes. L'INS estime qu'en 2015 : (i) la pauvreté touche 47,4% des ivoiriennes contre 45,5% des hommes, et (ii) le taux d'alphabétisation est de 51,2% pour les hommes et 36,3% pour ces femmes. Ces phénomènes sont aggravés par le problème de grossesses précoces surtout en milieu scolaire. La conséquence en est une grande déperdition scolaire engendrant la précarité. Les femmes de la ZIDP sont massivement impliquées dans les activités informelles pour assurer la survie des membres de leurs ménages. Ce projet prévoit appuyer la consolidation des acquis en matière de genre et le renforcement des activités génératrices de revenus en faveur des femmes regroupées en association à Bondoukou et à Soko.

3.2.5 Globalement, le projet va favoriser l'évacuation des produits agricoles et d'autres échanges commerciaux vers le Ghana et d'autres centres urbains. Grâce à la route, les femmes auront plus de confort dans les déplacements, moins de pénibilité, moins de nuisance, plus de sécurité et de gain de temps. En plus, la route favorisant l'augmentation de la production agricole et la baisse des déperditions, les femmes bénéficieront d'un accroissement de leurs revenus. La construction de la route avec éclairage public réduira sensiblement les cas de violences basées sur le genre faites aux femmes et contribuera à augmenter la sécurité des femmes et des jeunes filles. La route favorisera l'accès facile aux centres de soins, notamment, pour les accouchements, et en conséquence va réduire le taux de mortalité maternelle et infantile.

3.2.6 Les domaines d'appui aux activités spécifiques des femmes, émergent des demandes exprimées lors des séances de travail organisées pendant les missions de préparation en juillet 2018 et d'évaluation en septembre 2018 avec (i) les responsables des groupements et associations de femmes du Gontougo basées à Bondoukou et à Soko, (ii) les présidents des associations de jeunes de Bondoukou et de Soko, (iii) le Maire de Bondoukou et les responsables des Administrations décentralisées en charge des femmes. Il s'agit des appuis portant sur : (i) les activités génératrices de revenus ; et (ii) la réhabilitation d'infrastructures socio-économiques de base.

3.2.7 Le projet prévoit appuyer les chaînes de valeurs de transformation, valorisation et commercialisation pour le manioc. Plus concrètement, il est prévu de réaliser les actions suivantes (avec l'accompagnement de l'Agence Nationale des Actions de Développement Rural (ANADER) pour certaines d'entre elles) : (i) ***appui la transformation et commercialisation du manioc et ses dérivés***, : 1050 femmes de la Fédération des Associations et Groupements Féminins du Gontougo (FAGFEG) impliquées dans les activités de transformation et de commercialisation du manioc bénéficieront d'un véhicule utilitaire, de 02 tricycles, d'une bâche, de 100 chaises, d'un ordinateur ; 350 femmes de la coopérative des femmes de Soko vont bénéficier de matériel de transformation du manioc en attiékè et placali (broyeur), d'une décortiqueuse de maïs, de 02 tricycles, ii) ***la construction et l'équipement d'un centre de formation et le développement des compétences et renforcement des capacités des jeunes filles et des femmes***, en divers métiers au profit des jeunes filles de la région du Gontougo à Bondoukou, iii) ***autonomisation économique des femmes et des jeunes filles à travers l'organisation d'un paquet des formations sur la transformation des produits agricoles, élaboration des projets bancables, accès au financement et accès au marché pour varier les sources de revenus pour les ménages***, iv) ***changement des mentalités et comportements en matière de l'égalité de genre, violences basées sur le genre & harcèlement sexuel, santé de reproduction, mariage précoces et leadership communautaire***.

3.2.8 Tenant compte des inégalités sociales d'ordre général, le projet apportera également des appuis aux organisations rurales des hommes à travers : (i) ***l'appui à l'achèvement et à l'équipement du centre artisanal de tissage au profit des tisserands de Soko*** ; (ii) ***l'aménagement d'un bas-fonds de 3 ha pour la production maraichère et du riz par la coopérative des riziculteurs de Soko*** et (iii) ***l'appui aux jeunes de Soko pour la création d'une ferme d'élevage de volaille locale***, et (iv) ***deux moulins pour l'association des personnes à mobilité réduite de Soko***. Le projet est classé catégorie 2 selon le système de catégorisation genre « gender marker system ». Le budget total alloué aux activités de promotion du genre et autonomisation des femmes est de **1 272 290 d'UC dont 1 129 790 d'UC pour l'autonomisation des femmes**. L'analyse genre et le plan d'action détaillé de la mise en œuvre des activités sur le genre sont présentés à l'annexe technique. Une attention particulière sera portée au recrutement des sociétés qui vont construire la route. A cet effet, l'élaboration des termes de référence et tout le processus de recrutement privilégiera les sociétés qui ont des compétences avérées dans la lutte contre le harcèlement sexuel au travail et qui respectent les principes de l'égalité de genre.

Situation sociale et emplois des jeunes

3.2.9 En Côte d'Ivoire les taux de chômage et de sous-emploi sont des préoccupations des autorités. Afin d'améliorer la situation de l'emploi dans le pays, la Côte d'Ivoire s'est dotée d'une Politique Nationale de l'Emploi (PNE) en Juin 2012. En juillet-août 2016, les personnes au chômage représentent 2,8% (contre 5,3% selon l'Enquête de 2013) de la main d'œuvre, inégalement réparties (proportionnellement) entre les différents sous-groupes. En effet, les chômeurs sont plus présents en milieu urbain (84,1%), avec une forte concentration à Abidjan (49,6%), chez les jeunes de 14-35 ans (70,3%) et parmi les personnes ayant un niveau d'instruction « secondaire » ou « supérieur » (54,2%). Toutefois, on observe une répartition presque égale des chômeurs entre hommes et femmes (49,5% chez les premiers contre 50,5% chez les secondes).

3.2.10 La Banque a adopté en 2016 la Stratégie pour l'Emploi des Jeunes en Afrique 2016-2020 qui implique dans le cadre de son pilier I l'intégration de l'emploi dans l'ensemble des opérations sectoriels de la Banque. Le secteur du BTP qui absorbe une bonne partie des budgets d'investissements de la Côte d'Ivoire devrait donc participer fortement à l'atteinte des objectifs de cette Stratégie. Le projet apportera un appui en s'alignant sur les stratégies nationales de promotion d'emplois. L'appui du projet à cette initiative se fera par: (i) l'intégration de mesures incitatives à l'utilisation de la main d'œuvre locale dans les dossiers d'appels d'offres des travaux; (ii) la prise en compte dans les dispositions relatives aux acquisitions pour les travaux connexes dont le montant total alloué est de 1,428 milliards de FCFA, des marchés de tailles pouvant permettre aux PME nationales de participer aux appels d'offres ; (iii) la prise en charge des formations pratiques pour augmenter l'employabilité des jeunes et des femmes dans le

domaine des métiers du BTP et de l'entretien routier, à travers des « chantiers écoles » dont le budget alloué est de 112,5 millions de FCFA ; et (iv) l'intégration dans les marchés des travaux et les contrats pour le contrôle et la surveillance des travaux la prise en charge et la formation des jeunes.

3.2.11 La réalisation de ce projet aura un impact en matière de création d'emplois directs et indirects. Le dispositif de suivi-évaluation prévu permettra d'en mesurer exactement l'ampleur. Mais en se basant sur l'expérience issue des autres projets du Département des Transports de la Banque, et en prenant comme critère pondérant le linéaire de la route, on peut s'attendre à la création d'au moins 3339 h/jrs d'emplois directs (dont 35% pour les jeunes de moins de 35 ans et 15% pour les femmes). En plus de ces emplois inhérents aux travaux, le projet prévoit des actions d'appuis à l'employabilité des jeunes Ingénieurs ou techniciens supérieurs chômeurs. En effet, dans le marché des travaux et les contrats pour le contrôle des travaux, une provision sera prévue afin de prendre en charge l'immersion des jeunes dans l'exécution des travaux pendant la durée des travaux (8 mois). Ces jeunes seront placés sur les chantiers du projet auprès des entreprises (2 pour les travaux routiers et 2 pour les travaux connexes) et du bureau de contrôle des travaux routier et du cabinet d'architecture pour les bâtiment (02). Ce qui ferait six jeunes avec au moins 40% de femmes. Ils auront l'obligation de produire un rapport trimestriel dans lequel ils indiqueront les activités auxquelles ils auront pris part durant la période. Ces rapports, visés par l'entreprise ou la mission de contrôle, selon le cas, seront transmis à l'organe d'exécution. Par expérience, à la fin des travaux, les ingénieurs formés pourront soit rejoindre l'administration, soit être recrutés dans les grandes entreprises ou bureaux d'études, soit s'auto-employer. Dans tous les cas, l'expérience acquise pourra les aider à intégrer le milieu professionnel. Dans les Dossiers d'appel d'offres et demandes de propositions il sera exigé des soumissionnaires d'indiquer la méthodologie d'encadrement des jeunes pendant l'exécution des travaux et leur accompagnement après les travaux.

3.2.12 Les femmes représentent en moyenne 49,5% de la population totale de la ZIP. Tout comme dans les autres régions du pays, on note de nombreuses inégalités de genre dans presque tous les domaines. Ainsi par exemple, la distribution de l'occupation, selon le sexe, montre que les hommes occupent la majorité des emplois formels dans les secteurs de l'agriculture, de l'industrie et des services avec des proportions respectives de 70,1 %, 68,4 % et 60,5 % en 2015. Par contre, les femmes sont majoritairement représentées dans le commerce et occupent 59,5 % des emplois. Il est à noter que la majorité des femmes exercent leur activité dans le milieu informel. Ainsi le taux d'emplois vulnérables est de 78,9% pour les femmes contre 64% pour les hommes.

3.2.13 La politique nationale de l'emploi 2016-2020 montre que les emplois domestiques formels (services aux ménages) sont occupés en 2015 à 51,6% par les femmes et à 77% par les jeunes (14-35 ans). La part de la main d'œuvre féminine a diminué entre 2014 et 2015 passant de 42,9 % à 39,9% alors que la population hors main d'œuvre passait de 55,7% à 61,4%. En somme, le chômage des femmes est plus élevé que celui des hommes.

3.2.14 Dans la région du Gontougo dont Bondoukou est le chef-lieu, les grossesses précoces et les mariages précoces constituent des facteurs amenuisant les résultats scolaires des jeunes filles. Ainsi par exemple, durant l'année scolaire 2016 – 2017, la Direction Régionale de l'Education Nationale a dénombré 28 cas de grossesses au cycle primaire et 288 cas au cycle secondaire dont 13 en milieu rural et 275 cas en milieu urbain (Bondoukou). Ces élèves mères ne fréquentent plus l'école et sont, de ce fait, exclues du circuit scolaire ; elles sont réduites aux travaux domestiques en famille, aux petits commerces, à être des domestiques, etc.

Sécurité routière

3.2.15 En Côte d'Ivoire, il faut noter déjà que la tendance en valeur absolue des statistiques d'accidents recueillies auprès de l'office de la sécurité routière (OSER) a été de 6.000 accidents en moyenne par an entre 2000 et 2013 avec 600 tués en moyenne et 8.000 blessés (légers et graves pris ensemble). De 2014 à 2017 ce chiffre est passé à environ 10.210 accidents en moyenne avec un peu plus de 1000 tués et un peu plus de 17.000 blessés en moyenne (légers et graves confondus). Toutefois, cette tendance à la hausse est à nuancer dans la mesure où les statistiques de 2000 à 2013 comprennent la période de guerre

pendant laquelle, elles n'ont concerné que la moitié du pays. Au niveau de la ZIDP pour la période 2015 à 2017, les statistiques en moyenne annuelle sont de 32 accidents, 7 tués et environ 55 blessés (graves et légers confondus)..

3.2.16 Les principales raisons sont: (i) le comportement des conducteurs et l'état des véhicules; (ii) l'état et/ou les caractéristiques géométriques de certaines routes qui ne sont pas conformes aux normes et standards admis; et (iii) l'insuffisance de mécanismes adaptés pour l'évacuation et la prise en charge rapide des accidentés de la route. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté en mars 2010 la résolution A/RES/64/255 par laquelle elle proclame la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Par ailleurs, l'UEMOA a édicté plusieurs textes concernant la sécurité routière (Directive n°13/2009/cm/UEMOA portant institution de l'audit de sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA ; Décision n°04/2009/cm/UEMOA portant création, organisation et fonctionnement du Comité régional de sécurité routière (CRSR) de l'UEMOA et Directive n° 12/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA). A ce titre, des actions sont menées en Côte d'Ivoire par l'Office de Sécurité Routière (OSER), établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et l'autonomie financière créé par la loi n° 78-661 du 04 Août 1978, qui est l'organe institutionnel chargé du suivi et de la coordination de la mise en œuvre de tous les moyens destinés à accroître la sécurité routière.

3.2.17 En application des Décisions et Directives de l'UEMOA en matière de sécurité routière, le Gouvernement a mis en place par Décrets une Commission nationale de sécurité routière et un Audit de sécurité routière. En effet, le Décret N° 2017-71 du 1^{er} septembre 2017 porte création, organisation et fonctionnement de la Commission nationale de Sécurité routière et le Décret N° 2015-653 du 23 septembre 2015 porte institution de l'Audit de sécurité routière en Côte d'Ivoire. Ces organes, de par leurs attributions, ont à vocation d'améliorer la sécurité sur les routes et réduire les taux de mortalité et de gravité des accidents de la route.

3.2.18 La conception du projet prévoit des mesures pour améliorer la sécurité routière par (i) le respect des réglementations et des normes techniques en vigueur, relatives à la sécurité routière concernant la géométrie, la signalisation, les pentes, les dévers et les déviations ; (ii) l'aménagement d'aires de dégagement des véhicules en stationnement temporaire et de repos des conducteurs à Bondoukou et à Soko ; (iii) des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière qui vont cibler les usagers et la population des zones riveraines ; et (iv) l'audit de la sécurité routière au démarrage, en cours d'exécution et à l'achèvement des travaux.

4 EXECUTION

4.1 Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution

4.1.1 Le Maître d'Ouvrage est le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER qui va s'appuyer sur l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) qui a une bonne expérience en matière de mise en œuvre de projets similaires. Il a été mis en place au sein de l'AGEROUTE, une Équipe de Gestion du Projet (EGP) chargée de piloter et de contrôler la mise en œuvre générale du projet. L'EGP est composée d'un ingénieur routier, coordonnateur, d'un spécialiste des acquisitions, d'un environnementaliste et d'un financier. La composition de l'EGP a tenu compte de la nécessité de: (i) disposer d'une équipe opérationnelle connaissant les procédures de la Banque afin d'assurer un démarrage rapide des processus de passation des marchés ; et (ii) d'éviter la multiplication des équipes de projets et de limiter ainsi la pression sur les ressources humaines de l'AGEROUTE.

4.1.2 L'EGP assurera principalement les tâches suivantes : (i) veiller au respect des engagements de l'Etat figurant dans les accords de financement ; (ii) préparer les documents permettant au Gouvernement de procéder à la satisfaction des conditions attachées aux prêts ; (iii) préparer les dossiers d'appel d'offres à soumettre à la non objection de la Banque et prendre en charge les dossiers d'acquisition du projet ; (iv) assurer le respect du calendrier d'exécution du projet ; (v) préparer les rapports d'avancement du projet ; (vi) préparer les budgets de contrepartie et s'assurer de leur mise à disposition dans les délais prévus ; (vii) assurer la gestion financière du projet (vérification des décomptes, transmission à la Banque des demandes de paiements directs et s'assurer du dépôt, dans les délais, des rapports d'audit comptable et financier du projet) ; (viii) assurer le suivi-évaluation des impacts ; et (ix) tenir un tableau de bord exhaustif où seront consignées les dates de transmission et de réception des réponses des documents, rapports et demandes de paiement aux autres services de l'Administration et à la Banque.

4.1.3 Enfin, compte tenu de l'importance du volet des aménagements socio-économiques, l'équipe du projet bénéficiera dans leur mise en œuvre de l'appui de correspondants des Ministères et Administrations concernées. D'ores et déjà, l'Agence nationale des actions de développement rural (ANADER) appuiera l'AGEROUTE dans l'encadrement des femmes et des jeunes dans leurs activités de maréchages et d'élevage de volaille. Le Ministère de l'Education nationale et de l'enseignement technique interviendra pour les infrastructures scolaires.

Dispositions en matière d'acquisitions des biens, travaux et services

4.1.4 Toutes les acquisitions de biens, travaux et services de consultants financés par les ressources de la Banque, se feront conformément à la Politique de passation des marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque (« Politique d'acquisition de la BAD »), édition octobre 2015 et selon les dispositions mentionnées dans l'Accord de financement. En outre, conformément à la « Dérogation à la règle d'origine pour des cas spécifiques » approuvé par le Conseil de la Banque les acquisitions de biens, travaux et services utilisant les ressources de la Banque seront ouvertes aux pays qui ne sont pas États membres de la Banque puisque le projet est cofinancé par la Banque et le Fonds africain de développement. Par ailleurs, suite aux différentes évaluations conduites, il a été convenu que : (a) toutes les acquisitions de Biens Travaux et services dont les montants sont respectivement inférieur à 300000 UC, 3 000000 UC et 200000 UC à l'exception des missions d'audit et des contrats par entente directe se feront conformément au système de passation des marchés du pays (« Système National ») incarné par le décret n°2009-259 du 06 août 2009 portant code des marchés publics tel que modifié par les décrets n°2014-306 du 27 mai 2014 et n°2015-525 du 15 juillet 2015 et les divers arrêtés d'application ; (b) les acquisitions suivantes (i) toutes les prestations de services de montants prévisionnels supérieurs à 200000 UC, les missions d'audits et les contrats par entente directe ; (ii) les appels d'offres relatifs aux biens et travaux de montants respectivement supérieurs ou égaux à 300000 UC et 3 000000 UC se feront conformément au système de passation des marchés de la Banque (« Système de la BAD »).

4.1.5 L'utilisation du Système National permet d'améliorer l'efficacité grâce, entre autres, aux actions suivantes : (i) une meilleure appropriation du système de passation des marchés à utiliser par l'agence d'exécution ; (ii) un gain de temps avec l'absence d'un deuxième contrôle (après celui des entités nationales) que représente, la revue a priori de la Banque. **Toutefois, la Banque se réserve la possibilité de demander à l'emprunteur de revenir à l'utilisation du Système de la Banque si :** (a) le cadre légal des marchés publics ivoirien venait à changer pour évoluer vers un système non satisfaisant pour la Banque ; (b) les dispositions en vigueur n'étaient pas respectées par l'agence d'exécution ou (c) les mesures appropriées d'atténuation des risques incluses dans le plan d'actions relatif à l'évaluation des risques n'étaient pas respectées.

4.1.6 **Evaluation des risques et des capacités en matière d'acquisitions (ERCA) :** afin de tenir compte des spécificités du projet, la Banque a évalué : (i) les risques aux niveaux national, sectoriel et du projet ; et (ii) les capacités de l'agence d'exécution. Les résultats de ces évaluations ont conclu à un niveau de risque *Modéré* pour la passation des marchés et ont permis de déterminer sous réserve de l'application de mesures d'atténuation proposées au paragraphe 5.9 de l'Annexe B.5, le groupe

d'acquisitions à conclure selon le système de la Banque et celui susceptible d'être mise en œuvre, sans risque majeur, selon le Système National.

Décaissement et Audit

4.1.7 Les modalités de décaissement et de gestion financière sont le paiement direct et le remboursement. Les méthodes de décaissement pour les travaux, les prestations de services de consultants et l'acquisition des biens sont le paiement direct. La méthode de remboursement sera effectuée pour rembourser les dépenses faites par la partie ivoirienne, mais autorisées par la Banque. L'ouverture par le projet d'un compte spécial sera nécessaire pour la mise en œuvre du fonds de roulement. Toutefois, il y a lieu de préciser que, mis à part les avances qui sont cautionnées, les paiements s'effectuent après services faits.

4.1.8 Concernant la contribution du gouvernement au financement du projet, il sera décaissé à travers un compte de contrepartie. Ce compte, ouvert au Trésor public, sera géré par un Agent comptable assermenté du Trésor.

4.1.9 En ce qui concerne l'audit, la vérification annuelle des comptes du projet sera effectuée par un cabinet d'audit indépendant et les rapports y relatifs seront transmis à la Banque conformément aux règles et procédures en vigueur, dans les six mois suivant la clôture de l'exercice audité. Il est prévu trois audits pour ce projet, pour les exercices 2019-2020 et 2021, et l'appréciation positive de la Banque du premier rapport d'audit sera la condition de la poursuite du contrat.

Gestion financière

4.1.10 Le cadre de gestion financière du projet sera la comptabilité d'engagement et non la comptabilité de trésorerie, le projet produira à travers un logiciel de comptabilité adapté, les budgets annuels d'exécution, les rapports trimestriels de suivi financier, les rapprochements bancaires mensuels et les réconciliations du compte spécial jointes à chaque situation financière produite, les états financiers annuels (bilan, tableau des ressources et des emplois, inventaire annuel des immobilisations, l'état de rapprochement des décaissement de la Banque avec les fonds enregistrés dans la comptabilité du projet et les états annexes du compte spécial et des autres comptes du projet. Pour assurer une gestion fiable et transparente du projet, le manuel de procédures des projets en vigueur à l'AGEROUTE sera appliqué au projet.

4.2 Suivi-évaluation

4.2.1 Le suivi de l'exécution du projet sera assuré par l'AGEROUTE et les principaux prestataires de services. Des rapports mensuels et semestriels seront produits. Les missions de supervision de la Banque et du Gouvernement permettront de compléter ce suivi d'exécution. En ce qui concerne le suivi-évaluation de l'impact socioéconomique du projet, un bureau de consultant sera recruté pour ; (i) proposer et retenir les indicateurs à suivre et établir la situation de référence avant le début des travaux, (ii) établir une évolution de ces indicateurs à mi-parcours de l'exécution du projet ; et (iii) procéder à l'évaluation quantitative et à l'évaluation par les bénéficiaires à la fin du projet. L'évaluation par les bénéficiaires vise à appréhender les changements attribuables au projet tels que perçus par les différents groupes sociaux touchés sera menée.

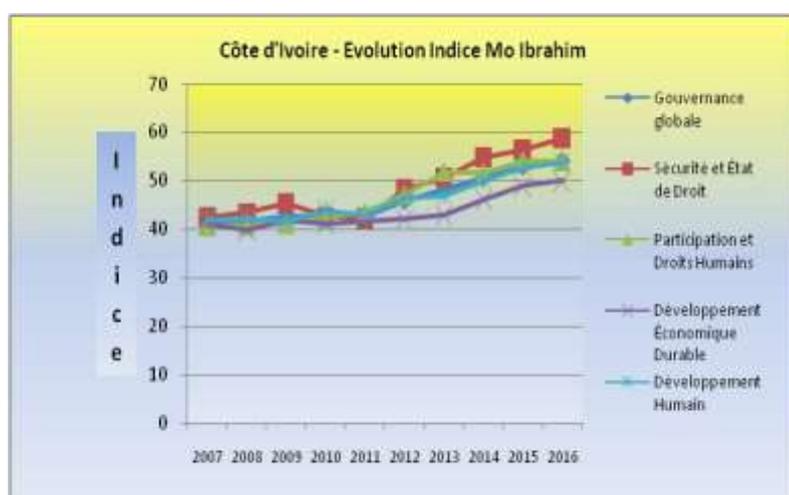
Tableau 4.1–Calendrier de suivi et de supervision du projet

Date approximative	Activité	Composition mission	Hommes-semaines
18/12/2018	Lancement	Chargés du projet (Économiste transport et Ingénieur civil), un chargé de décaissement, un chargé des acquisitions, un spécialiste du secteur social et un expert en environnement	6
19/08/2019	Supervision	Chargés de projet (Économiste transport et Ingénieur civil) et chargé des infrastructures des bureaux nationaux de la Banque et spécialiste du secteur social	7
18/02/2020	Supervision	Chargés des infrastructures et des acquisitions des bureaux nationaux de la Banque et un spécialiste du secteur social	5
19/08/2020	Supervision	Chargés de projet (Économiste transport et Ingénieur civil) et chargés des infrastructures des bureaux nationaux de la Banque et un spécialiste du secteur social	7
18/02/2021	Revue à mi-parcours du projet	Chargés du projet (Économiste transport et Ingénieur civil), un chargé de décaissement, un chargé des acquisitions, un expert en environnement et un spécialiste du secteur social	9
16/09/2021	Supervision	Chargés de projet (Économiste transport et Ingénieur civil), un chargé de décaissement, un chargé des acquisitions, un environnementaliste et chargés des infrastructures des bureaux nationaux de la Banque et un spécialiste du secteur social	11
17/08/2022	Rapport d'achèvement	Économiste transport, un Ingénieur civil et un spécialiste du secteur social	6
	Total		51

4.3 Gouvernance

4.3.1 En matière de Gouvernance, les autorités de Côte d'Ivoire sont résolument engagées dans la lutte contre l'impunité et la promotion de la gouvernance économique. Les mesures prises en matière de transparence économique et budgétaire portent sur la modification du décret n° 2014-219 du 16 avril 2014 portant modalités de déclaration de patrimoine. « Ce décret réorganise, en application de l'ordonnance n° 2018-25 du 17 janvier 2018 modifiant l'ordonnance n° 2013-660 du 20 septembre 2013 relative à la prévention et à la lutte contre la corruption. La Cour des comptes, élément important de surveillance des comptes publics, est mise en place. La Haute autorité pour la bonne gouvernance a été mise en place depuis le 20 septembre 2013.

4.3.2 Le pays est classé 22ème parmi les 54 pays d'Afrique dans l'indice Mo Ibrahim publié en 2018 de la gouvernance en Afrique et 103ème sur 183 pays dans l'indice 2017 de perception de la corruption



calculé par Transparency International. Avec un score de 36 points pour l'indice de Transparency International, le pays est le 6ème meilleur élève dans la zone CEDEAO. Une évaluation conduite récemment par la Banque a conclu que les procédures de passation des marchés en vigueur en Côte d'Ivoire prennent en compte les principes d'économie, d'efficacité et de transparence en matière de passation des marchés et peuvent être appliquées aux appels d'offres nationaux prévus dans le cadre des projets financés par la

Banque.

4.3.3 Parmi les défis à relever pour la bonne gouvernance du secteur des transports, figurent les longs délais et la transparence dans la passation des marchés, la mise en place d'un cadre de référence pour la planification des investissements, la transparence dans la gestion financière de l'entretien des

infrastructures et les obstacles à la circulation le long des routes. La Côte d'Ivoire a adopté un nouveau code des marchés publics conforme au cadre réglementaire et juridique par rapport aux normes internationales et aux dispositions de la Directive de l'UEMOA et qui s'appuient sur le principe de séparation des fonctions de régulation et de contrôle (Autorité de Régulation des Marchés publics, Direction Générale des Marchés publics et Commissions de passation des marchés au sein de chaque ministère). La conception du projet intègre également des mesures spécifiques d'atténuation du risque de gouvernance afin de veiller à ce que les ressources soient utilisées de manière efficace et aux fins auxquelles elles sont destinées. L'examen préalable ou à posteriori par la Banque de toutes les activités d'acquisition sera exigé. En outre, le projet prévoit des auditeurs indépendants qui effectueront les audits comptables, financiers et de passation de marchés du projet.

4.4 Durabilité

4.4.1 La durabilité des investissements du projet dépend de la qualité des travaux et des dispositions qui seront prises pour assurer la maintenance et le renouvellement des infrastructures. Les structures de chaussées retenues sont de nature à accommoder des trafics assez agressifs. Les routes, voiries et pistes du projet sont éligibles, pour leur entretien, au Fonds d'Entretien Routier (FER). Institué par ordonnance n°2001-591 du 19 Septembre 2001 puis créé par décret n°2001-593 du 19 Septembre 2001, le Fonds d'Entretien Routier (FER) de Côte d'Ivoire est un fonds de deuxième génération parce que basé sur les deux (02) principes fondamentaux suivants (Commercialisation de la route : l'entretien de la route étant considéré comme un service rendu aux usagers justifiant un paiement et Co-gestion des fonds routiers: tous les usagers de la route sont représentés au Conseil d'Administration du fonds). Le FER a pour objet d'assurer le financement des prestations relatives aux études et travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier, à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre des études et travaux d'entretien routier.

4.4.2 La durabilité des infrastructures sociales du projet a été une préoccupation durant les phases de préparation et d'évaluation du projet. En effet les sous – composantes prévues au titre du projet au profit des organisations féminines (équipements de transformation du manioc et de transport, moyens de transport), des associations des Personnes à Mobilité Réduite (moulins), des organisations de jeunes (ferme d'élevage de volaille locale), aux tisserands (appui à l'achèvement et équipement du centre de tissage artisanal), aux riziculteurs (aménagement d'un bas-fonds de 3 ha pour la production maraichère et du riz) ne peuvent connaître de succès que si un accompagnement conséquent est apporté à ces différents groupes de bénéficiaires. Pour cela, l'Agence Nationale de Développement Rural (ANADER), organisme d'Etat spécialisé dans les activités de développement rural et l'appui conseil aux organisations paysannes a été identifiée pour cet accompagnement. Le Ministère de la femme, de la protection de l'enfant et de la solidarité, assurera la coordination des activités d'autonomisation des femmes et des filles. En outre, les investissements dans le domaine scolaire (lycée de proximité de Soko, logements d'enseignants du primaire) sont proposés sur la base des préoccupations par la Direction Régionale de l'Education de Bondoukou et validés par le Ministère qui en tiendra compte dans ses futurs budgets annuels pour l'allocation des ressources humaines, matérielles et financières. Enfin, la formation de 90 jeunes de la région aux métiers du BTP (maçonnerie, peinture bâtiment, plomberie) par le Centre de Formation Professionnelle de Bondoukou est assortie de la dotation d'un kit d'appui à l'insertion socio-professionnelle dès la fin de la formation.

4.4.3 De 2012 à 2017, l'AGERROUTE a élaboré et mis en œuvre trois programmes d'entretien du réseau routier (courant et périodique). L'engagement moyen par programme a été de 114,5 milliards de FCFA couverts à concurrence de 93,3 milliards de FCFA soit un taux de couverture moyen de 80%. Ces ressources ont été fournies essentiellement par le FER qui a eu recours à deux emprunts bancaires dans la période. L'état du réseau qualifié de vieillissant nécessite beaucoup de ressources pour sa réhabilitation et son entretien. Le FER devra rénover en matière de mobilisation de ressources pour satisfaire les besoins annuels qui vont crescendo. A ce titre, le Gouvernement ivoirien s'est engagé, dans le cadre du MCC, à augmenter annuellement les ressources du FER de façon à absorber le gap de financement dans les cinq ans du MCC (2019-2024). L'augmentation sera de 20% en 2019 et de 10% les autres années. Cette progression a été déterminée suite à une étude sur les besoins de l'entretien

routier. Le niveau des ressources actuelles est de l'ordre de 100 milliards de FCFA. *La preuve de la mise en œuvre de cet engagement est une condition des prêts pour le présent projet.* .

4.4.4 En ce qui concerne le contrôle de la charge à l'essieu, l'UEMOA a édicté le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA en date du 16/12/2005. Compte tenu des difficultés de son application intégrale et concomitante, les Etats ont décidé de mettre en place une stratégie d'application progressive. Ainsi, la feuille de route de 2017 avait banni l'extrême surcharge (+40% par rapport à la norme autorisée). Le 21 juin 2018, les Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Terrestres des Etats membres de l'UEMOA, de la Guinée et du Ghana ont, pour consolider les acquis et conserver l'élan observé dans l'application du Règlement 14, arrêté la stratégie suivante : (i) du 1^{er} juillet au 31 décembre 2018 application d'une tolérance de 20% et application des sanctions et du délestage au-delà des 20% ; et (ii) du 1^{er} janvier au 30 juin 2019 application d'une tolérance de 15%, application des sanctions et du délestage au-delà des 15% ; et (iii) évaluation en juillet 2019 en vue de l'application intégrale du Règlement 14.

4.4.5 En application des décisions de la réunion des Ministres du 21 juin 2018, le Gouvernement ivoirien, à travers les instances du Comité technique de la Commission nationale de sécurité routière, a déjà entrepris la campagne de sensibilisation qui s'achèvera au 30 septembre 2018. A cet effet, le FER a édité des supports sous forme d'affiches, de plaquettes et flyers qui sont distribués aux professionnels et usagers de la route. Ces supports publicitaires précises les gabarits et poids qui sont tolérés pour les véhicules. Cette campagne sera suivie par la phase de contrôle à la fin du mois de novembre 2018. Un Comité de pilotage a été mis en place qui comprend les Administrations concernées, les syndicats des transporteurs, les chargeurs de la sous-région (Mali, Burkina, Niger, etc.) etc. *La preuve de la mise en application des décisions en vigueur des Ministres des transports portant sur le Règlement 14*

4.5 Gestion des risques

4.5.1 Les principaux risques pouvant entraver l'atteinte des résultats : (1) la durabilité des investissements ne soit pas assurée du fait: (a) de l'insuffisance des ressources du Fonds d'entretien routier ; (b) du faible taux de recouvrement des taxes affectées au FER du fait qu'elles transitent, par le Trésor public, et (2) des résistances à l'application intégrale du Règlement 14 de l'UEMOA portant sur le contrôle de la charge à l'essieu des camions qui dégradent prématurément les routes .

4.5.2 **Le premier risque** est atténué par le fait que le gouvernement s'est engagé à : (i) sécuriser et à augmenter les ressources du FER en réorganisant l'entretien routier et en identifiant de nouvelles sources de recettes; et (ii) la dénomination du Ministère en charge des routes (Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER)) qui dénote de la volonté du Gouvernement d'accorder une priorité à l'entretien du réseau routier. **Le deuxième risque** est atténué par le fait que le 21 juin 2018, les Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Terrestres des Etats membres de l'UEMOA, de la Guinée et du Ghana ont, pour consolider les acquis et conserver l'élan observé dans l'application du Règlement 14, pris une décision pour éradiquer l'extrême surcharge et poser les bases pour son application concomitante progressive. *La mise en œuvre de ces engagements est une condition des prêts pour le projet.*

4.5.3 Les risques pouvant entraver l'exécution du projet sont : **(1)** la hausse du coût des travaux par rapport au budget estimatif ; **(2)** les délais et retards importants pour la passation de marchés; et **(3)** les difficultés et/ou retards dans la mobilisation de contrepartie. **Le premier risque** est atténué par (i) la disponibilité d'études d'exécution détaillées réalisées en 2011 et actualisées en septembre 2018, une estimation réaliste des coûts qui s'est basée sur des marchés de travaux similaires qui ont démarré entre 2017 et 2018 ; une provision adéquate pour imprévus physiques et aléas financiers. **Le deuxième risque** est atténué par le fait de s'appuyer sur l'expérience de la même équipe de gestion de projet que celle qui suit les projets de transports en cours d'exécution et financés par la Banque en Côte d'Ivoire. **S'agissant du troisième risque,** la contrepartie attendue pour la Phase 1 du projet estimée à environ 4 382,69 millions de FCFA (5,58 MUC) est supportable. *Toutefois, pour sécuriser les ressources de la contrepartie, l'ouverture d'un compte de contrepartie au Trésor public qui sera géré par un Agent*

comptable assermenté du Trésor et son alimentation régulière en ressources est une des conditions des prêts pour le projet.

4.6 Développement des connaissances

4.6.1 Les connaissances qui devraient sortir de la mise en œuvre du projet porteront sur les bonnes pratiques en matière de conduite de projet routier et de son suivi-évaluation. Les bonnes pratiques seront diffusées au niveau des parties prenantes au projet à travers des réunions périodiques et des notes de synthèses. L'accent mis sur l'évaluation de l'impact du projet vise, notamment, à répondre au besoin de développement des connaissances. En effet, l'établissement de la situation de référence avant le début des activités du projet permettra de disposer d'une base de comparaison afin d'apprécier, de manière réaliste, le niveau d'atteinte des impacts de ce projet. Les données de comparaison proviendront de l'évaluation des résultats du projet à réaliser à la fin des travaux. La tenue d'un atelier national permettra la dissémination des connaissances tirées de ces études. Il sera aussi question de l'entretien de la route à travers le mécanisme qui sera mis en place pour garantir la durabilité de l'investissement.

4.6.2 Les principales connaissances et leçons tirées seront gérées à partir d'une base de données relationnelle au niveau de l'AGEROUTE. Cette base de données facilitera effectivement la gestion de toutes les connaissances accumulées sur les activités, les réalisations, les principaux résultats et les leçons tirées de ce projet. Des résumés pourront être publiés sur le site Web de la Banque.

5 CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument légal

L'instrument destiné à financer ce projet est un prêt BAD et un prêt FAD

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Engagements

5.2.1 La République de Côte d'Ivoire s'engage à la satisfaction de la Banque, à :

- i) Exécuter le Projet, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et le plan de réinstallation (PR) abrégé et les faire exécuter par ses contractants conformément au droit national, aux recommandations, prescriptions et procédures contenues dans le PGES, dans le PR abrégé ainsi qu'aux règles et procédures de la BAD en la matière ;
- ii) Ne pas démarrer des travaux sur une zone concernée sans que les personnes affectées sur cette zone aient été complètement indemnisées ; et
- iii) Fournir à la Banque des rapports trimestriels relatifs à la mise en œuvre du PGES et du PR, y inclus le cas échéant les défaillances et actions correctrices engagées ou à engager.

B. Conditions préalables à l'entrée en vigueur des prêts BAD et FAD

5.2.2 L'entrée en vigueur des Accords de prêts BAD et FAD sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues à la section 12.01 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie de la BAD et du FAD.

C. Conditions préalables au premier décaissement des prêts BAD et FAD

5.2.3 Le premier décaissement des prêts BAD et FAD est subordonné à la réalisation, par l'Emprunteur, de la condition ci-après :

- (i) Fournir à la Banque la preuve de l'ouverture au Trésor public d'un compte de contrepartie géré par un Agent comptable assermenté du Trésor et de son alimentation initiale à hauteur de 345 millions de FCFA correspondant aux frais d'expropriation (para 4.5.3)

D. Autres Conditions des prêts BAD et FAD

- i) Fournir à la Banque, tous les semestres ; la preuve de l'alimentation en ressources, à hauteur des besoins, du compte de fonds de contrepartie (para 4.5.3);
- ii) Fournir, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et, en tout état de cause avant tout début des travaux sur une zone concernée, la preuve de l'indemnisation des personnes affectées par le Projet sur ladite zone, conformément au plan de réinstallation et aux règles et procédures de la Banque en la matière, notamment, la *Politique en matière de déplacement involontaire de populations* de la BAD (paragraphe 3.2.2);
- iii) Fournir à la Banque, annuellement, la preuve de la mobilisation de ressources adéquates pour le Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire (FER) (para 4.4.3).
- iv) fournir à la Banque, annuellement, la preuve de l'application de la feuille de route adoptée par les Ministres des Transports de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) le 21 juin 2018 à Niamey au Niger dans le cadre de la mise en œuvre du Règlement 14 (N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005), et relative au contrôle de la charge à l'essieu sur les axes routiers en fournissant les résultats de campagne de contrôle de charge à l'essieu dans les postes de pesage existants sur le réseau routier en Côte d'Ivoire.
- v) (para 4.4.4).

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Ce projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.

6 RECOMMANDATION

La Direction recommande que les Conseils d'administration approuvent la proposition d'un prêt BAD d'un montant 10,44 millions d'euros et d'un prêt FAD d'un montant de 11,00 millions d'UC à la République de Côte d'Ivoire, pour le financement de la Phase 1 du présent projet et selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

I. Indicateurs socio-économiques comparatifs

Côte d'Ivoire
Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs

Indicateur	Année	Côte d'Ivoire	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés	Charts
Basic Indicators						Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)
Superficie ('000 Km ²)		322.5	30,046.4	80,976.0	54,668.4	
Population totale (millions)	2014	20.8	1,136.5	5,628.5	1,068.7	
Population urbaine (% of Total)	2014	53.5	40.6	44.8	77.7	
Densité de la population (au Km ²)	2012	62.5	34.5	66.6	23.1	
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2013	1,450.0	1,989.6	2,780.3	39,688.1	
Participation de la Population Active - Total (%)	2014	39.7	37.5	0.0	0.0	
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2014	38.7	42.6	39.8	43.3	
Valeur de l'Indice sexospécifique de dével. humain	2007	0.5	0.9	..	0.9	
Indice de développement humain (rang sur 189 pays)	2013	171.0	..	..	..
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2008	23.8	..	25.0	..	
Indicateurs Démographiques						Taux d'accroissement de la population totale (%)
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2014	2.4	2.5	1.4	0.7	
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2014	3.7	3.4	2.4	1.0	
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2014	41.2	40.8	29.2	17.7	
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2014	3.2	3.5	6.0	15.3	
Taux de dépendance (%)	2014	77.6	77.3	62.8	..	
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2014	103.8	100.0	94.9	948.3	
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2014	23.8	24.0	53.3	47.2	
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2014	51.1	59.6	65.7	79.8	
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2014	52.1	60.7	68.9	82.7	
Taux brut de natalité (pour 1000)	2014	36.4	35.0	21.5	12.0	
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2014	14.0	10.2	8.2	8.3	
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	71.3	56.1	53.1	5.8	
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2013	100.0	84.0	51.4	6.3	
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2014	4.8	4.6	2.7	1.8	
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2013	720.0	411.5	440.0	10.0	
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2014	19.7	34.9	61.0	75.0	
Indicateurs de Santé et de Nutrition						Accès à l'eau salubre (% de la population)
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2008	14.4	15.1	77.0	287.0	
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2008	48.3	..	98.0	782.0	
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)	2012	58.4	..	39.0	99.3	
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2012	80.2	88.8	94.0	98.6	
Accès aux services de santé (% de la population)	1988	60.0	65.2	80.0	100.0	
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2012	21.9	39.4	54.6	99.8	
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA	2013	2.7	3.8	161.9	14.1	
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2013	170.0	246.0	..	..
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2013	84.0	84.1	89.0	99.0	
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2013	74.0	76.2	76.0	92.6	
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2012	15.7	..	27.0	0.1	
Apport journalier en calorie par habitant	2011	2,781.0	2,617.8	2,675.2	3,284.7	
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2012	1.9	5.9	4.0	6.9	
Indicateurs d'Education						Secondaire - Total
Taux brut de scolarisation au (%)		..	..	..	..
Primaire - Total	2013	96.4	100.7	106.0	101.5	
Primaire - Filles	2013	89.4	97.1	104.6	101.2	
Secondaire - Total	2013	39.1	50.1	62.3	100.3	
Secondaire - Filles	2013	31.5	47.1	60.7	100.0	
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2013	25.0	45.5	..	..
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2012	41.0	..	19.0	..	
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2012	30.5	..	..	..
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2012	51.6	..	..	..
Dépenses d'éducation en % du PIB	2008	4.6	5.3	..	5.4	
Indicateurs d'Environnement						
Terres arables en % de la superficie totale	2011	9.1	8.4	9.9	11.8	
Taux annuel de déforestation (%)	2000	3.1	0.6	0.4	-0.2	
Taux annuel de reboisement (%)		..	..	..	..
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2010	0.3	1.1	..	..

Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD;
Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.
Notes: n.a. Non Applicable ; .. : Données non disponibles.

dernière mise à jour: octobre 2015

PORTEFEUILLE DES PROJETS EN COURS D'EXECUTION DE LA BANQUE EN COTE D-IVOIRE-octobre 2018



4.1 PROJETS NATIONAUX

Secteur / Opération		Date Approbation	Montant approuvé (M UC)	Montant décaissé (M UC)	Taux décais	Date limite décaissement	
ENERGIE 							
1	Projet de renforcement des réseaux électriques de transport et de distribution (PRETD) - BAD	16-nov-16	113.86	17.75	15.5%	31-déc-20	
Sous-total			113.86	17.75	15.5%		
AGRICULTURE 							
2	Projet d'Appui aux Infrastructures Agricoles dans la région de l'Indénié-Djuablin (PAIA-ID) - FAD	01-mars-12	21.60	16.04	74.0%	28-févr.-19	
3	Projet de pôle agro-industriel dans la région Béliér (2PAI-BELIER)-	25-jan-17	53.17	3.64	7.0%	31-déc-22	
	BAD	25-jan-17	26.04	1.48	5.7%	31-déc-22	
	FAD (Prêt) FAD (Don)	25-jan-17	3.40	0.84	24.8%	31-déc-22	
4	PPF – Enable Youth Côte d'Ivoire - FAD	07-juil-16	1.00	0.10	10.5%	31-Aout-19	
5	Projet de développement de chaîne de valeurs dans la région de l'Indénié – Djuablin (PDC-ID) - FSN	21-Oct-16	4.00	0.09	0,2%	30-juin-20	
Sous-total			109.45	21.91	20.0%		
TRANSPORT 							
6	Projet de transport urbain d'Abidjan (PTUA) - BAD	16-déc-16	196.3	0.7	0.4%	31-déc-21	
		FEM 16-déc-16	5,1	0.03	1.0%	31-déc-21	
7	Projet de transport urbain d'Abidjan –Phase 2- BAD	16-oct-18	261,49	0	0.0%	31-déc-21	
8	Projet Air Côte d'Ivoire - BAD	8-nov-17	42.46	41.16	96.9%	31-déc-23	
	FAD (Garantie)	8-nov-17	14.15	0.00	0%	31-déc-23	
	FAD (Prêt)	8-nov-17	3.55	0.00	0%	31-déc-23	
Sous-total			523.05	41.89	8.0%		
GOVERNANCE 							
9	Projet d'appui au renforcement de la compétitivité du secteur industriel (PARCSI) - FAD	30-sep-15	10.00	1.7	17.0%	30-nov-19	
10	Projet d'appui à la gestion économique et financière	FAD (Prêt)	30-mars-17	6.55	0.87	13.2%	31-déc-19
		FAD (Don)	30-mars-17	0.21	0.00	0%	31-déc-19
		FAT (Prêt)	30-mars-17	9.61	0.13	1.3%	31-déc-19
		FAT (Don)	30-mars-17	0.03	0.02	95.3%	31-déc-19
Sous-total			26.40	2.72	10.3%		
EAU & ASSAINISSEMENT 							
11	Projet d'appui valorisation déchet liquide et promotion emploi à Bouake et Katiola (FAE)	4-sep-13	1.04	0.31	29.4%	31-déc-18	
Sous-total			1.04	0.31	29.4%		
TOTAL			769,75	84.58	10,98%		

* Source: SAP-PS

4.2 PROJETS REGIONAUX

Secteur / Opération		Date d'approbation	Montant approuvé (ML UC)	Montant décaissé (MUC)	Taux décais	Date limite décaissement
ENERGIE 						
1	CLSG-Interconnexion - Cote d'Ivoire-Transco -FAD	6-nov-13	26.17	2.64	10.1%	31-oct-20
2	CLSG - WAPP- Cote d'Ivoire - FAD	6-nov-13	0.72	0.43	59.5%	31-oct-20
3	CLSG - Projet d'électrification rurale - FAD	06-nov-13	6.10	3.11	50.9%	31-oct-20
Sous-total			32.99	6.18	18.7%	
TRANSPORT 						
4	Programme d'Aménagement de Routes et de Facilitation des Transports - Union du Fleuve Mano (PARFT/UFM) - FAD (initial) FAT (FAT) FAD (Prêt additionnel)	18-déc-14	41.5	9.56	22%	30-juin-20
		18-déc-14	22.82	5.02	22%	30-juin-20
		3-juin-15	31.18	6.89	22%	30-juin-20
5	CI - Projet d'aménagement et de Facilitation de Transport sur le Corridor Bamako-Zantiebougou-BAD FAD	26-nov-15	42.5	8.8159	21%	30-juin-21
		26-nov-15	30.00	4.44	14.79%	30-juin-21
Sous-total			169.22	34.54	20.4%	
TOTAL			202.21	40.72	20.1%	

* Source: SAP-PS

4.3 OPERATIONS DU SECTEUR PRIVE

Secteur / Opération		Date d'approbation	Montant approuvé (million UC)	Montant décaissé (million UC)	Taux décais	Date limite décaissement
ENERGIE 						
1	Projet d'extension de la Centrale Electrique (CIPREL)-BAD FAT	24-juil-13	41.18	41.18	100%	13-aout-28
		24-juil-13	12.44	0.00	0%	13-aout-28
2	Projet d'expansion de la centrale d'AZITO - BAD	19-déc-12	25.53	25.53	100%	27-fév-20
3	Projet de centrale hydroélectrique de Singrobo - BAD	06-déc-17	41.49	0.0	0%	01-jan-21
Sous-total			120.64	66.71	55.3%	
FINANCE 						
4	Prise de participation au Capital de MCI - FAPA	16-avr-10	0.70	0.59	84.5%	31-mai-18
Sous-total			0.70	0.59	84.5%	
TRANSPORT 						
5	Air Côte d'Ivoire Project Private - BAD	8-nov-17	35.20	0.00	0%	19-jan-21
6	Henry Konan Bédié Toll Bridge - BAD FAT	1-mars-12	46.06	46.06	100%	28-juin-27
		4-nov-15	8.76	0.00	0%	28-juin-27
7	Riviera Toll Bridge Stand By - BAD FAT	1-mars-12	2.07	2.07	100%	28-juin-27
		4-nov-15	0.63	0.00	0%	28-juin-27
Sous-total			92.72	48.13	51.9%	
TOTAL			214.06	115.43	53.9%	

PRINCIPAUX PROJETS CONNEXES FINANCES PAR LA BANQUE ET D'AUTRES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT EN COTE D'IVOIREOUVRAGES	NATURE DES TRAVAUX	MONTANT (Millions FCFA)	PERIODE DE MISE EN ŒUVRE	FINANCEMENT	OBSERVATIONS
Prolongement de l'autoroute du Nord	Construction d'une autoroute en 2x2 voies de 85,9 km	166 400	Date de fin de mise en service : décembre 2013	BADEA - OFID BID – FSD – FKDEA - ETAT	
Bitumage de la route Boundiali-Bolona - 92,5 km	Bitumage en 2x1 voies	23 930	Date de fin de mise en service : décembre 2013	BOAD -ETAT	
Bitumage de la route Abobo-Anyama – 5,6 km	Bitumage en 2x2 voies	9 400	Date de fin de mise en service : mars 2015	BOAD -ETAT	
Voiries urbaines – Agboville – Bingerville - Abobo	Travaux de voiries	30 000	Date de fin de mise en service : mars 2015	IDA	
Autoroute Abidjan-Bassam	Extension de la voie express Place Akwaba - Gonzagueville (2x2 voies) en 2x3 voies sur 10,68 km ; Construction en 2x3 voies de 17,45 km de l'autoroute Gonzagueville - Grand Bassam ; Renforcement de la route existante (2x1 voies) sur 14,04 km ; 05 Passerelles piétonnes	65 000	Date de fin de mise en service : septembre 2015	Eximbank-Chine ETAT	
Route Bolona-Tengréla – 40 km	Travaux de bitumage	15 000	Date de fin de mise en service : juin 2016	BID - ETAT	Travaux en cours – Réalisé à 30%
Renforcement de la route Aboisso-Noé	Renforcement de 60,9 km de route existante Aboisso-Noé en 2x1 voies ; Réhabilitation et élargissement de la voirie urbaine de 1,407 km à Aboisso et de 1,408 km à Noé en 2x2 voies ; Dédoulement des ponts d'Aboisso et de Noé	22 000	Date de fin de mise en service : juin 2016	IDA	Travaux en cours – Réalisé à 34%

Bitumage de la route Bouna-Doropo-Frontière Burkina	Bitumage de la route Bouna-Doropo-Frontière Burkina Faso en 2x1 voies sur une longueur 91 km ; construction de 03 ponts dalle en béton armé de 54m (4 travées 12-15-15-12) ; Infrastructures connexes	33 400	Date de fin de mise en service : juillet 2017	BOAD - BADEA FSD – FKDEA - ETAT	Travaux en cours – Réalisé à 2%
Renforcement de la route Pont comoé-Agnibilekro-Abengourou	Renforcement de la route existante sur 87,5 km - section interurbaine en 2x3,5m et 2x1,5m d'accotement avec 3m d'aire de stationnement par endroit - d'Abengourou en 2x6m et 2x2m de pavés autobloquants pour accotement	32 000	Date de fin de mise en service : septembre 2016	Union Européenne	Travaux en cours – Réalisé à 46%
Renforcement de la route Adzopé-Akoupé-Pont	Renforcement de la route en 2x1 voies existantes	21 000	Date de fin de mise en	C2D	Travaux en cours – Réalisé à
comoé	sur 78km + 5 km de voirie à adzopé + 3 km de voirie à Akoupé	service : octobre 2016	25%		
Renforcement de la route Ferké-Ouangolo	Renforcement de la route du Nord : Section Ferké-Ouangolo sur 46 km	18 200	Date de fin de mise en service : septembre 2016	C2D	Travaux en cours – Réalisé à 17%
Bitumage de la route Agboville-Rubino-Cechi	Bitumage en 2x1 voies de la route Agboville Rubino-Cechi sur : - 6 km de voiries ; - 60 km de routes interurbaines	36 000	Date de fin de mise en service : septembre 2017	Eximbank-Chine ETAT	Travaux en cours – Etat de démarrage
Bitumage de la route Odienné-Gbéléban	Bitumage en 2x1 voies de la route Odienné-Gbéléban sur 72 km	38 300	Date de fin de mise en service : septembre 2017	Eximbank-Chine ETAT	Travaux en cours – Etat de démarrage
Bitumage de la route Boundiali-Odienné	Aménagement et bitumage en 2x1 voies de la route Boundiali-	62 000	Date de démarrage : janvier 2016	BID - ETAT	Processus de passation des marchés en cours

	Odienné sur 135 km y compris les voies d'accès de Madinani et de Tiémé				
Renforcement de la route Grand Bassam-Aboisso	Renforcement de 73 km de route existante Grand Bassam - Aboisso en 2x1 voies	30 000	Date de démarrage : novembre 2015	IDA - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Bitumage de la route Danané-Frontière Guinée	Bitumage de la route interurbaine en 2x1 voies sur 47 km	19 000	Date de démarrage : novembre 2015	BAD - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Bitumage de la route Bolequin-Touleupleu Frontière Libéria	Bitumage de la route interurbaine en 2x1 voies sur 65 km	27 000	Date de démarrage : novembre 2015	BAD - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Bitumage de la route Tabou-Prolo	Bitumage de la route interurbaine en 2x1 voies sur 36,5 km	15 000	Date de démarrage : novembre 2015	BAD - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Construction de l'autoroute Yamoussoukro Tiebissou	Aménagement et bitumage de l'autoroute Yamoussoukro-Tiebissou de 30 km, d'une voie express de 6,5 km, de 02 ponts et 02 échangeurs (Lolobo et Tiebissou)	78 000	Date de démarrage : mars 2016	BID - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Renforcement de la route Bouaké-Ferké	Renforcement de 232 km de route existante (en 2x1 voies	59 000	Date de démarrage : juin 2016	C2D	Processus de passation des marchés en cours
Elargissement du Boulevard de Marseille et bitumage de la voirie de la ZI de Yopougon	Elargissement du Boulevard de Marseille en 2x2 voies sur environ 7 km et les voies attenantes Aménagement et de bitumage en 2x1 voies sur 1,281 km de la voirie de la zone industrielle de Yopougon	25 000	Date de démarrage : novembre 2015	FER (BOAD)	Processus de passation des marchés en cours
Echangeur sur le VGE	Construction d'un échangeur à 3 niveaux d'environ 2700 m de long à une voie à sens unique de 6m composé de : 16 Ouvrages d'art ;	24 620	Ouvrage d'art achevé en décembre 2014	BOAD - ETAT	

	06 rampes bretelles en sol renforcé				
Pont HKB ou 3 ^e pont	Pont à en 2x3 voies caisson de 1,558 km – 30 travées de 50 m	129 400	Ouvrage d'art achevé en décembre 2014	PPP : BOUYGUES – ETAT	Participation de la Banque à hauteur de
Echangeur du Boulevard de France redressé					
Construction d'un passage supérieur en pont dalle de 52 m et 3 bretelles d'accès au Boulevard de France par la voie autoroutière du pont HKB					
Pont de Jacquerville	Construction d'un pont de 608 m de 15 travées (soit 2 travées de rives de 37,58 m et 13 travées intermédiaires de 38,10 m), en 2x1 voies.	20 340	Ouvrage d'art achevé en mars 2015	BOAD – BADEA – OFID - ETAT	
Ponts de Béoumi	Construction d'un pont de 304 m en 2x1 voies sur le Bandama ; Construction d'un pont de 94 m en 2x1 voies sur le Kan ; Réhabilitation de la route en terre Béoumi-Kounahiri sur 32km	16 300	Date de fin de mise en service : novembre 2015	AFD - ETAT	Travaux en cours – Réalisé à 91%
Construction du pont d'Azito	Construction d'un pont en béton précontraint de 969,1m en 2x1 voies	26 500	Date de démarrage : janvier 2016	BOAD –BIDC ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Réhabilitation du pont FHB	Réhabilitation d'un pont de 372m avec reprise des fondations et renforcement du tablier	28 000	Date de démarrage : janvier 2016	C2D - ETAT	Processus de passation des marchés en cours
Construction du 5 ^e pont d'Abidjan	Construction d'une liaison reliant Yopougon au plateau	100 000	Date de démarrage : août 2016	PPP	

Carte du Projet



Cette carte a été fournie par le personnel de la Banque Africaine de Développement exclusivement à l'usage des lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part du Groupe de la BAD et de ses membres aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ou acceptation de ses frontières

ANNEXES : SOUTIEN DES ARGUMENTS CLES DU RAPPORT

A.1 Coûts estimatifs du projet (détails)

Coût par composante de la Phase 1 du projet

COMPOSANTES	Millions de FCFA			Millions d'UC			Millions d'Euros		
	Devise	M.L.	Total	Devise	M.L.	Total	Devise	M.L.	Total
A - Aménagement de Routes									
Aménagement et revêtement de routes	7 680,00	1 920,00	9 600,00	9,78	2,45	12,23	11,71	2,93	14,64
Aménagement de pistes	320,00	80,00	400,00	0,41	0,10	0,51	0,49	0,12	0,61
Aménagement de voiries	3 360,00	840,00	4 200,00	4,28	1,07	5,35	5,12	1,28	6,40
Mesures environnementales	113,60	28,40	142,00	0,14	0,04	0,18	0,17	0,04	0,22
Contrôle et Surveillance des travaux	573,68	143,42	717,10	0,73	0,18	0,91	0,87	0,22	1,09
Sensibilisation au VIH/SIDA, à la mobilisation sociale, à la protection de l'environnement à la nutrition et à la sécurité routière	24,00	6,00	30,00	0,03	0,01	0,04	0,04	0,01	0,05
Libération des emprises (Expropriations) et suivi environnemental	0,00	345,24	345,24	0,00	0,44	0,44	0,00	0,53	0,53
B - Aménagements et Appuis Intégrés	0,00	0,00	0,00						
Aménagement de forages, bas fonds pour le maraichage et de protection habitat des singes	29,68	7,42	37,10	0,04	0,01	0,05	0,05	0,01	0,06
Appui aux groupements de femmes et jeunes pour la transformation et conservations des produits agricoles	67,17	16,79	83,96	0,09	0,02	0,11	0,10	0,03	0,13
Infrastructures scolaires et sanitaires	964,00	241,00	1 205,00	1,23	0,31	1,53	1,47	0,37	1,84
Eudes et Contrôle et Surveillance des travaux connexes	4,84	1,21	6,05	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01
Appui à l'employabilité des jeunes	90,00	22,50	112,50	0,11	0,03	0,14	0,14	0,03	0,17
Etude sur la stratégie de développement de la zone	120,00	30,00	150,00	0,15	0,04	0,19	0,18	0,05	0,23
C- Gestion du projet									
Suivi-Evaluation de l'impact socio-économique du projet	90,00	90,00	180,00	0,11	0,11	0,23	0,14	0,14	0,27
Audit technique et de sécurité routière	65,00	65,00	130,00	0,08	0,08	0,17	0,10	0,10	0,20
Audit comptable et financier	40,00	40,00	80,00	0,05	0,05	0,10	0,06	0,06	0,12
Audit de la passation des marchés	7,50	7,50	15,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,02
Communication	48,00	48,00	96,00	0,06	0,06	0,12	0,07	0,07	0,15
Fonctionnement de l'O.E	0,00	336,92	336,92	0,00	0,43	0,43	0,00	0,51	0,51
Coût de base	13 597,47	4 269,40	17 866,87	17,32	5,44	22,75	20,73	6,51	27,24
Imprévus physiques	1 359,75	426,94	1 786,69	1,73	0,54	2,28	2,07	0,65	2,72
Hausse des prix	162,84	51,13	213,96	0,21	0,07	0,27	0,25	0,08	0,33
COÛT TOTAL	15 120,05	4 747,47	19 867,53	19,26	6,05	25,30	23,05	7,24	30,29

Plan de financement des catégories de dépenses de la Phase 1 du projet en Mo UC

Catégories	PRÊT BAD			PRÊT FAD			Gouv. Côte Ivoire			Total		
	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total
A – Biens	0	0	0	0,07	0	0,07	0	0,02	0,02	0,07	0,02	0,09
B - Travaux	7,37	0	7,37	8,52	0	8,52	0	3,97	3,97	15,89	3,97	19,86
C - Services de consultants	0,48	0	0,48	0,88	0,42	1,3	0	0,16	0,16	1,35	0,58	1,93
D- Divers	0	0	0	0	0	0	0	0,87	0,87	0	0,87	0,87
Coût de base	7,85	0	7,85	9,47	0,42	9,89	0	5,02	5,02	17,31	5,44	22,75
Imprévus physiques	0,785	0,00	0,79	0,95	0,04	0,99	0,00	0,50	0,50	1,73	0,54	2,28
Hausse des prix	0,09	0,00	0,09	0,11	0,00	0,12	0,00	0,06	0,06	0,20	0,06	0,27
Total	8,72	0,00	8,72	10,53	0,47	11,00	0,00	5,58	5,58	19,24	6,05	25,30

A.2 Dispositions relatives à la passation des marchés

Les différents modes d'acquisition et les montants de marchés en MoUC sont repris dans les tableaux ci-dessous.

COTE D'IVOIRE- PRDZT - PHASE I EN MoUC

CATEGORIES DE DEPENSES	SPM COTE D'IVOIRE			BMP			Non financé par la Banque	TOTAL					
	AOO	AOR	Autres	AOO	AOR	Autres							
TRAVAUX													
Travaux routiers, voiries et pistes				20,31	[15,9]			20,31 [15,9]					
Infrastructures sociales et sanitaires et de Restauration de site touristique	1,73	[1,73]	0,05	[0,05]				1,78 [1,78]					
BIENS								0,00 [0,00]					
Pétits matériel de transformation des produits agricoles, pour les métiers à tisser et mobiliers			0,02	[0,02]				0,02 [0,02]					
Moyens de transports			0,08	[0,08]				0,08 [0,08]					
TOTAL 1	1,73	[1,73]	0,00	[0,00]	0,15	[0,15]	20,31	[19,04]	0,00	[0,00]	0,00	22,19	[17,78]
	SPM COTE D'IVOIRE			BMP			Non financé par la Banque	TOTAL					
	SBQC	SMC / SQC	Autres	SBQC	SMC / SQC	Autres							
SERVICES													
Contrôle et Surveillance des travaux routiers, voiries et pistes				1,02	[0,95]			1,02	0,84]				
Etudes architecturales des infrastructures solaires	0,07	[0,07]						0,07	[0,07]				
contrôle et Surveillance des travaux connexes	0,07	[0,07]						0,07	[0,07]				
Sensibilisation au VIH/SIDA, à la mobilisation sociale, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière	0,04	[0,04]						0,04	[0,04]				
Etude sur la stratégie de développement de la zone				0,21	[0,21]			0,21	[0,21]				
Suivi-Evaluation de l'impact socio-économique du projet				0,25	[0,25]			0,25	[0,25]				
Audit technique et de sécurité routière				0,18	[0,18]			0,18	[0,18]				

APPENDICE IV

Audit comptable et financier							0,11	[0,11]				0,11	[0,11]		
Audit de passation des marchés							0,02	[0,02]				0,02	[0,02]		
Communication						0,14	[0,14]					0,14	[0,14]		
Formation des jeunes									0,16	[0,16]		0,16	[0,16]		
FONCTIONNEMENT/DIVERS															
Fonctionnement de l'Organe d'Exécution											0,48	0,48	[0,00]		
Libération des emprises et (expropriations) et suivi de la mise en œuvre du PGES											0,49	0,49	[0,00]		
TOTAL 2	0,05	[0,05]	0,00	[0,00]	0,00	[0,00]	1,80	[1,74]	0,13	[0,13]	0,16	[0,16]	0,97	3,11	[2,08]
TOTAL	1,78	1,78	0,00	0,00	0,15	0,15	22,11	20,78	0,13	0,13	0,16	0,16	0,97	25,30	[19,72]

AUTRES

*Biens : Consultation de fournisseurs

** Formation des jeunes : Négociations directe avec le Centre de Formation professionnelle de Bondoukou

*** Réhabilitation de sites touristiques à Soko : Négociations directe avec l'ONG "Notre grenier" de Bondoukou