
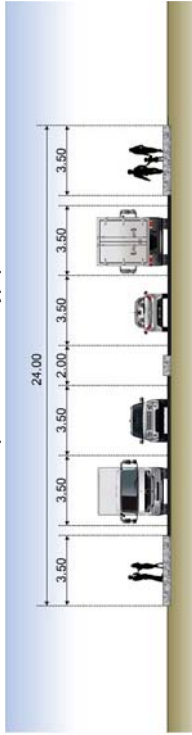


| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|---|------------------------------|---|---|
| | V-4-3 | Développement du Réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN) Voie V2 | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | Objectifs principaux | La Voie V2 (V-4-3) est la centrale de trois routes parallèles allant d'Ouest en Est en parcourant la zone sud de Yopougon. 500 mètres de cette route ont déjà été construits et 650 mètres impliqueront l'élargissement d'une route actuelle. La section restante doit être nouvellement construite. Elle aidera à réduire les embouteillages à Yopougon. | | Etudes 552 Investissement initial 5 523 Dépenses courantes (par an) 306 | |
| | Composantes | Le Projet consiste en la construction d'une nouvelle artère routière : - Longueur de la route: 5,4 km (Nouvelle route sur 4,7 km et élargissement de route de 0,7 km) - 4 voies de trafic - Emprise: 25 m - 4 nouvelles intersections avec la L1, la Voie Principale, la Voie V1 (V-4-12) et la Voie V6 (V-4-4) - 4 Carrefours | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | Travaux préparatoires 1,5 an Principaux travaux 2,5 ans Année d'achèvement 2024 | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-3 est une artère routière Est-Ouest traversant la commune de Yopougon. (Voir cartes en annexe) | | Projets connexes (Codes) V-4-4, V-4-7 | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | |
| | Implication du Secteur privé² | Aucune | | Politique du Réseau routier - TI 13: Développement routier Implication communautaire B Autres parties prenantes D | |
| | Nécessité de soutien externes² | Aucune | | Assistance financière C Coopération avec le secteur privé D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Les Ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils et des Ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition des terrains et la réinstallation des populations. | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/2)

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Volume futur du trafic journalier (2030): V = 11 979 UVP (à partir du modèle de trafic) |
|--|---|
| Année de début d'exécution: 2021 (moyen-terme) Classification routière route : Route Secondaire | Carte de localisation  |
| Conception et plans du projet | Coupe Transversale Typique  |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| Hypothèses | VAN 358,3 Milliards F.CFA TIRE 173,3% |
| Indicateurs ⁴ d'évaluation | Ratio Coût Profit : 131,52 Projet Groupe : 9 |
| Notes | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable



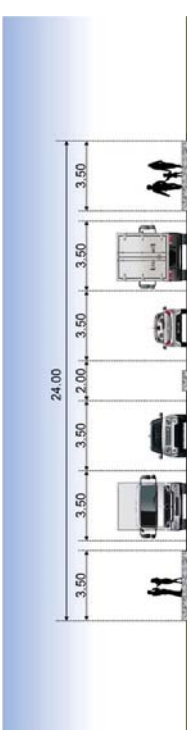
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|--|---|
| V-4-4 | Développement du Réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN) Voie V6 | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La Voie V6 (V-4-4) sera une voie périphérique de Yopougon qui servira de liaison directe entre la zone du futur Port de Yopougon et la Route de Dabou. La section Ouest sera utilisée pour la ligne de BHNS reliant Yopougon à Dabou (T-2-5). | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle artère routière: | | | Etudes 1 305 |
| Composantes | <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la route: 10,1 km - 4 voies de trafic - 2 voies additionnelles BHNS à l'ouest 4,0 km - Emprise: 35 m pour la section BHNS, 25 m pour la section restante - 4 pont-cadres | | | Investissement initial 13 065 Dépenses courantes (par an) 785 |
| Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-4 est la Périphérique Sud de Yopougon. | | | Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 3 ans Année d'achèvement 2019 |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (Voir cartes en annexe) | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Aucune | B | D | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | C | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les Ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils et des Ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme(MCLAU) seront allouées pour l'acquisition des terrains et la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/3)

| | |
|---|---|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Volume futur du trafic journalier (2030): V = 9 667 UVP (à partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début d'exécution : 2016 (court-terme) Classification routière route : Route Secondaire</p> <p style="text-align: center;">Carte de localisation</p>  |
| Conception et plans du projet | <p style="text-align: center;">Coupe Transversale Typique – Section Ouest</p>  <p style="text-align: center;">Coupe Transversale Typique – Section Est</p>  |

| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | | (3/3) | |
|--|--|---|----------------------|
| Hypothèses | Coût: en 2014 | Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 206,1 Milliards FCFA |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 18,77 | TIRE | 71,0% |
| | - Projet Groupe : 10 | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


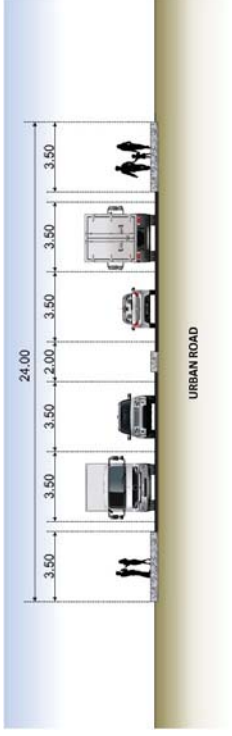
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | |
|-----|---|---|---|---------------------|---|---|
| | V-4-5 | Développement du Réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN) Voie V9 | T.A. FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| | | Description du projet | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | Objectifs principaux | La V-4-5 est prévue être une nouvelle route sur l'axe Ouest de la ZI de Yopougon. Ce sera un accès additionnel à la zone industrielle qui permettra de réduire les embouteillages à répétition à ses deux principales entrées. | | | Etudes 392 Investissement initial 3 916 Dépenses courantes (par an) 227 | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle artère routière: - Longueur de la route: 4,1 km - 4 voies de trafic - Emprise: 25 m - 1 nouvel échangeur sur l'Autoroute du Nord - 4 pont-cadres | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires 1,5 an Principaux travaux 1,5 an Année d'achèvement 2022 | |
| | Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | Projets connexes (Codes) V-4-6, V-4-10 | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-5 est située à l'Ouest de la zone industrielle de Yopougon. (Voir cartes en annexe) | | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Politique du Réseau routier - T1 13: Développement routier Implication communautaire Autres parties prenantes D | | | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | Assistance financière B Coopération avec le secteur privé B | | | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Les Ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils et des Ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition des terrains et la réinstallation des populations. | | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: C- 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|--|----------------------|------|-------|
| Analyse qualitative et justificatifs | Volume futur du trafic journalier (2030): $V = 3\,409$ UVP (à partir du modèle de trafic) | | | |
| | Année de début d'exécution 2020 (court à moyen terme) Classification routière route : Route Secondaire Carte de localisation  | | | |
| Conception et plans du projet | Coupe Transversale Typique  | | | |
| | Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet Coût en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN) : 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 150,9 Milliards FCFA | TIRE | 65,0% |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 37,11 - Projet Groupe : 11 | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


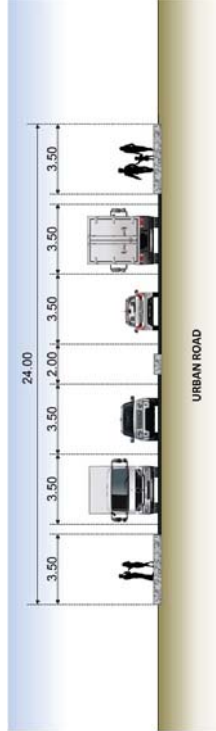
*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|-------|--|--|---|---|
| | V-4-6 | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN) La route principale de la zone industrielle de Yopougon | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | | La V-4-6 proposé est une liaison alternative entre l'autoroute du Nord et la zone industrielle de Yopougon, qui offre un accès supplémentaire à la zone industrielle qui connaît une congestion à ses deux entrées principales. | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) | 386 3 816 227 |
| Composantes | | Le projet consiste à construire une nouvelle grande artère: - Longueur de la route: 3,8 km - 4voies de circulation - Emprise: 25 m | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| Bénéficiaires | | Les habitants du Grand Abidjan | | Travaux préparatoires Principaux travaux Année d'achèvement | 1 an 2 ans 2025 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | La V-4-6 est située dans la partie Nord de Yopougon. | | Projets connexes (Codes) | V-4-5 |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (Voir cartes jointes) | |
| Implication Secteur privé² | | PPP Aucune | Implication communautaire B | Réseau routier-Règlement TI 13: Construction de route Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes² | | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé B | |
| Allocation de ressources pour le projet | | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutive AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D- - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: C- 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| | |
|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 5 451 UVP (A partir du modèle de trafic),</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Année de début de mise en œuvre 2023 (moyen-terme) Classification routière: Route Secondaire</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  |

| | | |
|--|--|--|
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> |
| | <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>VAN 150,9 Milliards FCFA TIRE 65,0%</p> |
| <p>Notes</p> | | <p>- Ratio Coût Profit : 37,11 - Projet Groupe : 11</p> |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)



*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|-------|--|--|--|---|
| | V-4-7 | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon Voie V28 – Tronçon Nord | TA, FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | | La V-4-7 est le tronçon Nord de la Voie V-28, une voie express qui traverse Yopougon du Nord au Sud, de l'autoroute du Nord au tronçon Sud de la rocade (V-1-9). Ce tronçon a été construit pour amorcer le développement de l'île boulay et permettre la mise en œuvre de l'extension du port et détourner le trafic généré des poids lourds directement vers l'autoroute du Nord afin d'éviter la circulation des camions dans les rues de Yopougon. | | | |
| Composantes | | Le projet consiste à construire une nouvelle autoroute: - Longueur de la route: 6,0 km - 6 voies de circulation - Emprise: 60 m - 3 nouveaux échangeurs avec la P208-S584, la voie V28 (V-4-8) et la voie V6 (V-4-4) | | | |
| Bénéficiaires | | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | La V-4-7 est le tronçon Nord d'une autoroute Nord-Sud qui traverse Yopougon. (Voir cartes jointes) | | | |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | PND-Direction des services de transport et infrastructures-Action 3.1.8 | Réseau de transport de marchandises-Règlement T19:interdit aux camions | | |
| Implication du Secteur privé² | | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | | D | B | D | |
| Nécessité de soutien externes² | | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | Conception et plans du projet |
|---|---|
| <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 19 846 UVP (A partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2015 (court-terme) Classification routière: Route principale</p> <p>Cartographie du site</p>  | <p>Coupe Transversale Typique</p>  |

(2/4)

(3/4)

Vue du plan de l'intersection avec la route V23



Vue en plan de l'intersection avec la route V6



Conception et plans du projet

(4/4)

| | | | | | |
|---|--|---|----------------------|------|-------|
| Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 625,4 Milliards FCFA | TIRE | 23,8% |
| | Notes | - Ratio Coût Profit : 3,86 - Projet Groupe : 4 | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


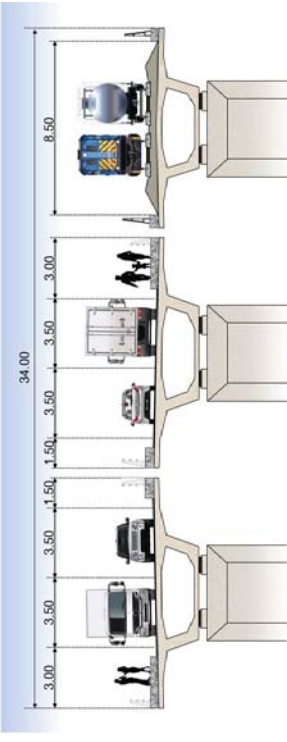
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|---|--------------------------------------|---|
| V-4-8 | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon Voie V28 – 4 ^e Pont | TA, FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le 4 ^e pont (V-4-8) traversera la lagune Ebrié au niveau d'Azito permettant à la voie V28, une autoroute urbaine qui traverse Yopougon du Nord au Sud de relier l'autoroute du Nord au tronçon Sud de la rocade Y4 (V-1-9). L'objectif est d'amorcer le développement de l'île boulay qui n'est pas encore connectée au reste du réseau routier par le biais d'un pont. | | | |
| Composantes | Le projet consiste à construire une nouvelle autoroute urbaine: - Longueur de la route: 2.0 km - 4 Voies de circulation - Emprise d'accès aux routes: 35 m - Longueur du pont: 1200 m - 1 Nouvel échangeur avec la route principale de l'île Boulay (V-4-13) | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-2-8 est le tronçon de la route V28 qui traverse la lagune Ebrié au niveau d'Azito à Yopougon. (Voir cartes jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale PND – Direction des services de transport et infrastructures - Action 3.1.6 | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau de transport de marchandises-Règlement T19: Interdit aux camions | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP D | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique A | Coopération avec le secteur privé A | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: B- - Bruit et vibrations: B- - Matériel use: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Cartographie du site | |
|---|--|---|
| Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 29 427 UVP (À partir du modèle de trafic) |  | |
| Année de début de mise en œuvre: 2018 (Court à moyen terme) | Rocade Y4 | |
| Classification routière: Route principale | Conception et plans du projet | |
| |  | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| | Indicateurs d'évaluation⁴ | VAN 625,4 Milliards FCFA TIRE 23,8% |
| | Notes | - Ratio Coût Profit : 3,86 - Projet Groupe : 4 |

(2/2)

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

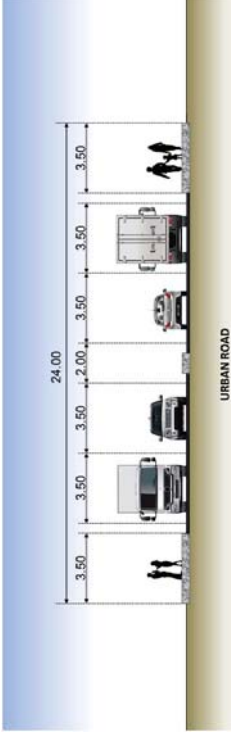
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

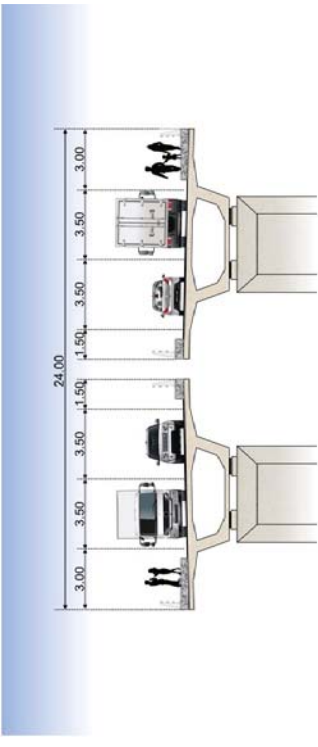
(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|---|---|
| V-4-9 | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon - Voie V28 - Section Sud | TA, FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | La V-4-9 est le tronçon Sud de la voie V-28, une autoroute urbaine qui traverse Yopougon du Nord au Sud, depuis l'autoroute jusqu'au tronçon Sud de la Rocade Y4 (V-1-9). Cette voie a été conçue pour amorcer le développement de l'île bouley en initiant le projet de l'extension du port et aider à détourner le trafic des poids lourds généré directement vers l'autoroute du Nord pour que les gros camions ne soient plus dans les rues de Yopougon. Le projet consiste à construire une nouvelle autoroute urbaine: - Longueur de la route: 6,2 km - 4 Voies de circulation - Emprise: 25 m - Longueur du pont: 600 m - 1 Nouvel échangeur sur le tronçon Sud de la Rocade (V-1-9) | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) | 630 6 300 370 |
| Composantes | Echéanciers de réalisation du projet | | | |
| | Travaux préparatoires Principaux travaux Année d'achèvement | | 1 an 2 ans 2025 | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | Projets connexes (Codes) V-4-7, V-4-8, V-4-13, V-1-9 | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-9 est le tronçon Sud de l'autoroute urbaine Nord-Sud qui traverse Yopougon jusqu'aux îles Bouley. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (Voir cartes jointes) | |
| | | Réseau de transport de marchandises-Règlement T19 Interdit aux camions | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | D | B | D | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | B | A | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/3)

| | |
|---|---|
| Analyse qualitative et justificatifs | Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 13 933 UVP (A partir du modèle de trafic) |
| Conception et plans du projet | <p>Année de début de mise en œuvre: 2023 (Moyen terme) Classification routière: Route principale</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique - Tronçon de route</p>  |

(3/3)

| Conception et plans du projet | | Coupe Transversale Typique – Tronçon de pont | |
|--|--|--|--|
|  | | <p>Hypothèses</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN) : 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> | |
| <p>Indicateurs d'évaluation⁴</p> <p>VAN 625,4 Milliards F.CFA</p> <p>TIRE 23,8%</p> | | <p>Notes</p> <p>- Ratio Coût Profit : 3,86</p> <p>- Projet Groupe : 4</p> | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


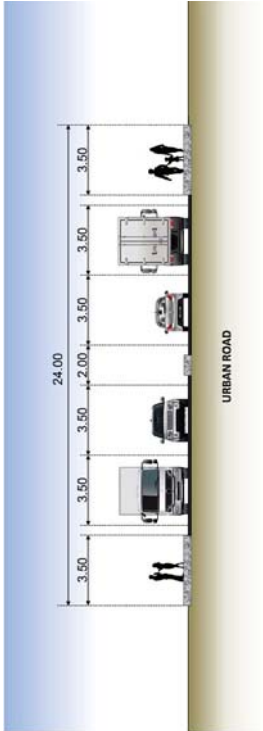
*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

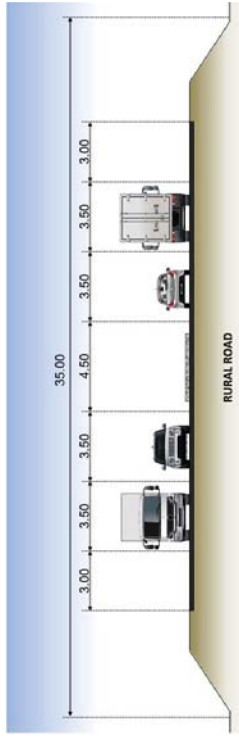
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--------|------|--|------------------------------|---------------------|---|
| V-4-10 | | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon Élargissement de la route de Dabou | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | <p>La route de Dabou est la route principale qui permet la circulation en aller et retour vers la partie Ouest du pays. La V-4-10 consiste à élargir la route actuelle de deux à trois voies de circulation. Notamment, le tronçon de la route situé sur le bord Ouest de Yopougon qui a commencé à se rétrécir au point de ralentir la circulation et créer une congestion à l'autoroute du Nord. L'échangeur sur l'autoroute du Nord sera relocalisé sur l'alignement de la voie V9 (V-4-5)</p> <p>Le projet consiste à construire une nouvelle route:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la route: 35,0 km (Élargissement de la voie actuelle: 34,1 km; 0,9 km de nouvelle route près de l'autoroute du Nord) - 4 voies de circulation - 2 voies de circulation supplémentaires qui partent de Yopougon à Dabou (31,3 km) - Emprise: 24 m au sein de Yopougon et 35 m en dehors de Yopougon - 4 nouveaux échangeurs: un sur l'autoroute du Nord, un sur la bretelle de l'Ouest de Yopougon (V-4-11) et deux vers Songon - 3 pont-cadres - 2 nouveaux ponts côte-à-côte ou ponts parallèles (longueur: 50m) près de Dabou | | | |
| | | Objectifs principaux | | | |
| | | <p>Etudes 2 996</p> <p>Investissement initial 29 962</p> <p>Dépenses courantes (par an) 2 081</p> | | | |
| | | Composantes | | | |
| | | <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <p>Travaux préparatoires 1 an</p> <p>Principaux travaux 3 ans</p> <p>Année d'achèvement 2026</p> | | | |
| | | Bénéficiaires | | | |
| | | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | | |
| | | La V-4-10 s'étend de Yopougon à Dabou. | | | |
| | | Justificatifs | | | |
| | | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | | Transport commun - Règlement T1 4: Corridors de transport commun à grande capacité | | | |
| | | Implication du Secteur privé² | | | |
| | | PPP | | | |
| | | Aucune | | | |
| | | Nécessité de soutien externes² | | | |
| | | B | | | |
| | | Allocation de ressources pour le projet | | | |
| | | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| | | Impact environnemental³ | | | |
| | | <p>1) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D <p>2) Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D <p>3) Environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |
| | | Autres parties prenantes | | | |
| | | D | | | |
| | | Coopération avec le secteur privé | | | |
| | | D | | | |

| | |
|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 19 676 UVP (À partir du modèle de trafic)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Année de début de mise en œuvre: 2017 (Court terme) Classification routière: Route principale</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Remarque: Les figures montrent la demande de trafic journalier en 2030</p> <p>Coupe Transversale Typique – Zone urbaine au sein de Yopougon</p>  |

| | | | | | |
|--|--|------|------------------------|------|--------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Coupe Transversale Typique – Zone rurale</p>  | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <p>Indicateurs ^{*4} d'évaluation</p> <table border="1"> <tr> <td>VAN</td> <td>3 581,4 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>189,4%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 159,78 - Projet Groupe : 12 | VAN | 3 581,4 Milliards FCFA | TIRE | 189,4% |
| VAN | 3 581,4 Milliards FCFA | TIRE | 189,4% | | |

Note:


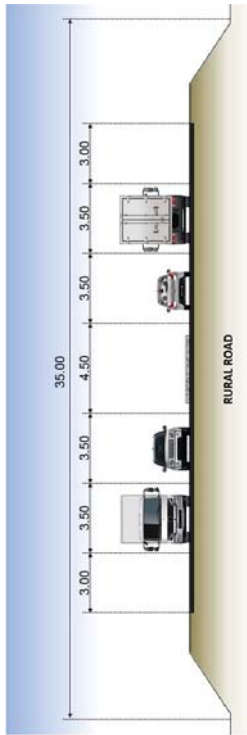
- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.


(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|---|---|
| V-4-11 | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon La Rocade Ouest de Yopougon | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La V-4-11 est la rocade Ouest de Yopougon. Elle est conçue pour assurer une liaison alternative entre l'autoroute du Nord et la Route de Dabou afin d'éviter une congestion sur le tronçon de la route de Dabou au sein de Yopougon. Elle sert également de limite à l'extension urbaine vers l'Ouest. | | | |
| Composantes | Le projet consiste à construire une nouvelle artère: - Longueur de la route: 3,9 km - 4 voies de circulation - Emprise: 35 m - 1 nouvel échangeur avec l'autoroute du Nord | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-11 est La rocade Ouest de Yopougon. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (Voir cartes jointes) | |
| Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/3)

| | |
|---|--|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 5 506 UVP (A partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2029 (long-terme) Classification routière: Route Secondaire</p> <p style="text-align: center;">Cartographie du site</p>  |
| Conception et plans du projet | <p style="text-align: center;">Coupe Transversale Typique</p>  |

(3/3)

| | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|------|----------------------|------|--------|-------|--|--|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Vue du plan de l'intersection sur l'autoroute du Nord</p>  | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="917 1512 1013 1960"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> <td>610,7 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>340,3%</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="4">- Ratio Coût Profit : 204,34 - Projet Groupe : 13</td> </tr> </table> | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 610,7 Milliards FCFA | TIRE | 340,3% | Notes | - Ratio Coût Profit : 204,34 - Projet Groupe : 13 | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 610,7 Milliards FCFA | TIRE | 340,3% | | | | | | | |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 204,34 - Projet Groupe : 13 | | | | | | | | | | |

Noté:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


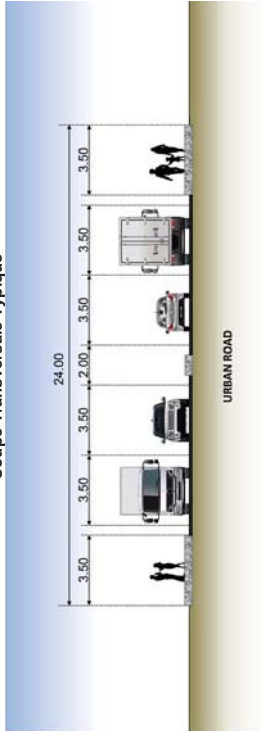
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--|------|---|------------------------------|---------------------|---|
| V-4-12 | | Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon Elargissement de la Voie V1 | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | | La V-4-12 est l'élargissement de l'actuelle route Nord-Sud dans la partie Ouest de Yopougon Ce projet sert également à améliorer le flux du trafic. | | | |
| Composantes | | Le projet consiste à construire une nouvelle artère: - Longueur de la route: 3,1 km (Elargissement de la route actuelle sur 1,6 km et construction d'une nouvelle route sur 1,5 km) - 4 voies de circulation - Emprise: 25m - 4 nouveaux carrefours | | | |
| Bénéficiaires | | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | La V-4-12 est située dans la partie Ouest de Yopougon. | | | |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| Implication du Secteur privé ² | | PPP Aucune | | | |
| Nécessité de soutien externes ² | | Assistance technique C | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | | Assistance financière B | | | |
| Impact environnemental ³ | | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|--|--|--|--------|---------------------|------|--------|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 3 116 UVP (A partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2025 (Moyen à long-terme) Classification routière: Route locale</p> | | | | | |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> | <p>Indicateurs ^{*4} d'évaluation</p> <table border="1"> <tr> <td>VAN</td> <td>610,7 Millions FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>340,3%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 204,34 - Projet Groupe : 13 | VAN | 610,7 Millions FCFA | TIRE | 340,3% |
| VAN | 610,7 Millions FCFA | TIRE | 340,3% | | | |


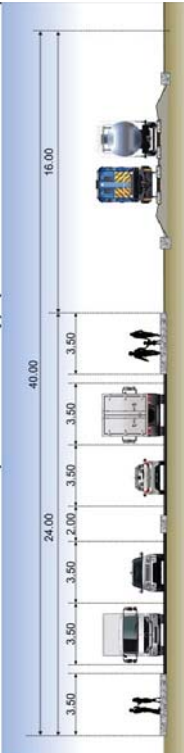
Note:

- *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| <p>No.</p> | <p>Description du projet</p> | | <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> | <p>Organisations concernées</p> |
| <p>Code</p> | <p>Intitulé du Project</p> | <p>Type de Project¹</p> | <p>Agences d'exécution</p> | <p>Ministère des Infrastructures Economiques</p> |
| <p>V-4-13</p> | <p>Réaménagement du réseau routier de la zone de Yopougon</p> | <p>TA, FA, PP</p> | <p>AGEROUTE</p> | <p>Ministère des Infrastructures Economiques</p> |
| <p>Objectifs principaux</p> | <p>La V-4-13 est la route principale de la future extension du port sur l'île boulay dont tout le réseau routier de l'île va dépendre. Cela va constituer l'ossature de l'extension du port, canalisant tout le trafic des gros camions généré par la future zone industrielle.</p> | | | |
| <p>Composantes</p> | <p>Le projet consiste à construire une nouvelle artère: - Longueur de la route: 4,2 km (nouvelle voie sur 3,6 km et élargissement de la route actuelle sur 1,6 km) - 4 voies de circulation - Besoin d'augmentation de la largeur pour le transport des marchandises - Emprise: 40 m (y compris l'emprise pour la voie ferroviaire)</p> | | | |
| <p>Bénéficiaires</p> | <p>Les habitants du Grand Abidjan</p> | | | |
| <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> | <p>La V-4-13 est située sur l'île boulay.</p> | | | |
| <p>Justificatifs</p> | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> | <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> | | |
| <p>Implication du Secteur privé²</p> | <p>PND-Direction des services de transport et des infrastructures-Action 3.1.8</p> | <p>PPP</p> | <p>Implication communautaire</p> | <p>Autres parties prenantes</p> |
| <p>Nécessité de soutiens externes²</p> | <p>Assistance technique</p> | <p>Assistance financière</p> | <p>Coopération avec le secteur privé</p> | <p>Projets connexes (Codes)</p> |
| <p>Allocation de ressources pour le projet</p> | <p>Assistance technique</p> | <p>Assistance financière</p> | <p>Coopération avec le secteur privé</p> | <p>Projets connexes (Codes)</p> |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutive AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population.</p> <p>1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C-</p> | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|---|---|--------------------------|------|---------------------|------|-------|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 10 977 UVP (À partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2019 (court-terme) Classification routière: Route locale</p> | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="1181 1523 1236 1825"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation</td> <td>VAN</td> <td>625,4 Millions FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>23,8%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 3,86 - Projet Groupe : 4 | Indicateurs d'évaluation | VAN | 625,4 Millions FCFA | TIRE | 23,8% |
| Indicateurs d'évaluation | VAN | 625,4 Millions FCFA | TIRE | 23,8% | | |

Note:
*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

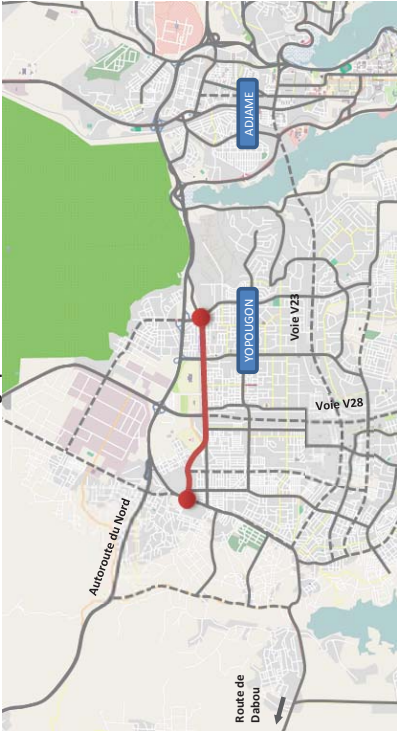
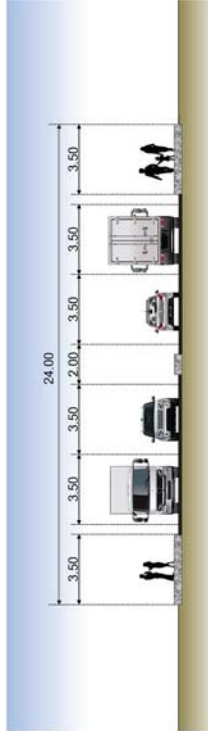
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | | |
|---|--|----------------------------|------------------------------------|---|---------------------------------|
| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-4-14 | Raménagement du réseau routier de la zone de Yopougon Elargissement de la voie Siporex-Sable | TA. FA. | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| Objectifs principaux | <p>Description du projet</p> <p>La voie Siporex-Sable est la route Est-Ouest traversant le nord de Yopougon, reliant plusieurs carrefours congestionnés tels que le carrefour Siporex, le carrefour Sable et le carrefour Gabriel Gare. La route a été réhabilitée en 2011 mais demeure un goulot d'étranglement majeur pour le trafic. Le projet doit améliorer le trafic et réduire les embouteillages.</p> | | | | |
| Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | <p>Etudes : 585</p> <p>Investissement initial : 5 848</p> <p>Dépenses courantes (par an) : 363</p> | | | | |
| Composantes | <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires : 1 an - Principaux travaux : 2 ans - Année d'achèvement : 2030 <p>Projets connexes (Codes)</p> <p>V-4-7, V-4-10, V-4-12, V-8-5</p> | | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-4-14 est située dans la partie Nord de Yopougon | | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Réseau routier-Règlement T1 13: Construction de route</p> | | | | |
| Implication du Secteur privé² | <p>PPP</p> <p>Non</p> | | | | |
| Nécessité de soutien externes² | <p>Assistance technique</p> <p>C</p> <p>Assistance financière</p> <p>B</p> | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | <p>Des ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutive AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population.</p> | | | | |
| Impact environnemental³ | <p>1) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D <p>2) Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D <p>3) Environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|---|---|---------------------------------------|------|--------------------------|------|--------|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 15 842 UVP (À partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2028 (long-terme) Classification routière: Route locale</p> | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <p>Coût en 2014</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="1165 1523 1276 1948"> <tr> <td>Indicateurs⁴ d'évaluation</td> <td>VAN</td> <td>3 581,4 Milliards F. CFA</td> <td>TIRE</td> <td>189,4%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 159,78 - Projet Groupe : 12 | Indicateurs ⁴ d'évaluation | VAN | 3 581,4 Milliards F. CFA | TIRE | 189,4% |
| Indicateurs ⁴ d'évaluation | VAN | 3 581,4 Milliards F. CFA | TIRE | 189,4% | | |

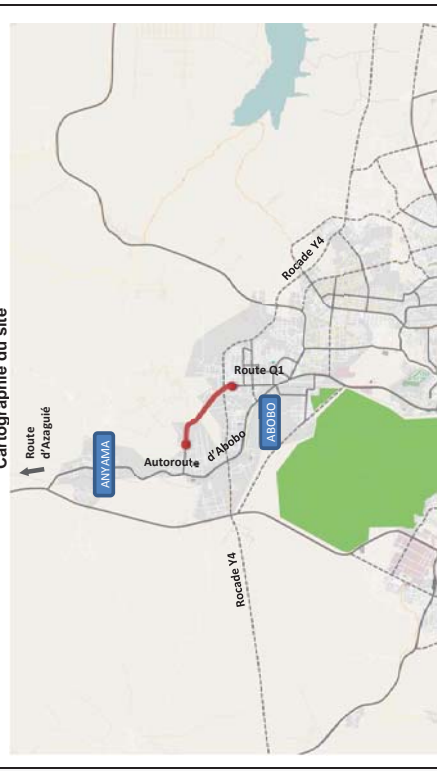
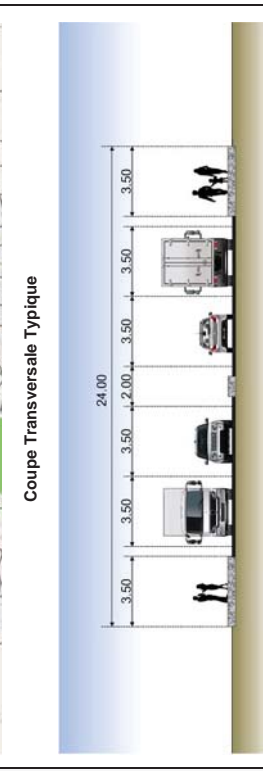
Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | |
|---|--|
| No. | (1/2) |
| Code | V-5-1 |
| Intitulé du Project | Construction du réseau routier de la zone d'Abobo(ABARN) Extension de Q1 |
| Type de Project¹ | TA, FA |
| Agences d'exécution | AGEROUTE |
| Organisations concernées | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | Etudes: 452 Investissement initial: 4 522 Dépenses courantes (par an): 276 |
| Objectifs principaux | La V-5-1 est l'extension de la route Q1 entre Abobo et Anyama, qui sont en fait séparés par un talweg. Tout le trafic local entre Abobo et Anyama doit passer par l'autoroute d'Abobo qui connaît une forte congestion. L'extension de Q1 devra contribuer à réduire le volume du trafic sur l'autoroute d'Abobo en détournant une partie du trafic entre Anyama et Abobo. |
| Composantes | Le projet consiste à construire une nouvelle artère: - Longueur de la route 5,4 km (Une nouvelle route sur 3,7 km et élargissement de la route actuelle sur 1,7 km) - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m - 1 Coffre-caniveau |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-5-1 est l'arrière du Nord qui traverse la péninsule de Bingerville |
| Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau routier-Règlement TI 13: Construction de route |
| Implication du Secteur privé² | PPP Aucune |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique B |
| Allocation de ressources pour le projet | Implication communautaire B Assistance financière B |
| Impact environnemental³ | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutive AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- |

(2/2)

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------|---|--|--|---------------------------------------|-----|---------------------|------|-------|--|--|--|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 10 425 UVP (À partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de début de mise en œuvre: 2017 (court terme) Classification routière: Route principale</p> | | | | | | | | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  | | | | | | | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1021 1825 1053 1966">Hypothèses</td> <td colspan="3" data-bbox="1021 1198 1262 1825"> Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1053 1825 1085 1966">Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td data-bbox="1053 1657 1085 1825">VAN</td> <td data-bbox="1053 1523 1085 1657">270,6 Millions FCFA</td> <td data-bbox="1053 1198 1085 1523">TIRE</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1085 1825 1262 1966">Notes</td> <td colspan="3" data-bbox="1085 1198 1262 1825"> - Ratio Coût Profit : 7,82 - Projet Groupe : 14 </td> </tr> </table> | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 270,6 Millions FCFA | TIRE | Notes | - Ratio Coût Profit : 7,82 - Projet Groupe : 14 | | |
| Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 270,6 Millions FCFA | TIRE | | | | | | | | | | |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 7,82 - Projet Groupe : 14 | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:


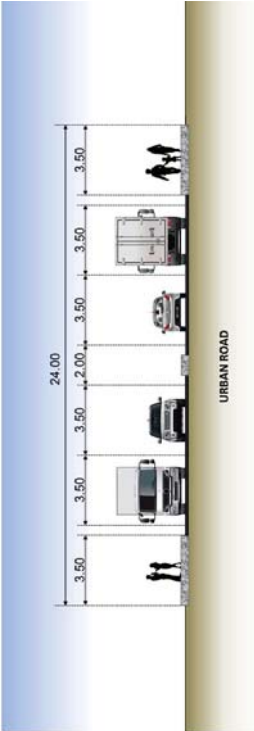
*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

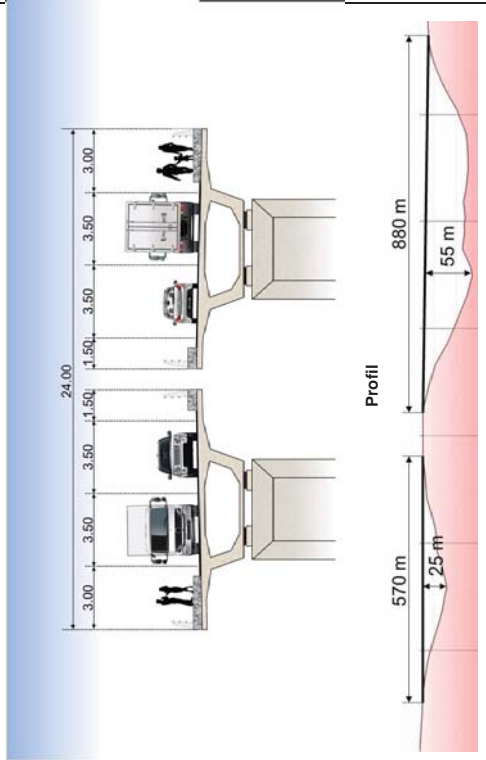
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| | | | |
|---|---|--|--|
| No. | (1/3) | | |
| Code | Intitulé du Project | Type de Project¹ | Agences d'exécution |
| V-5-2 | Construction du réseau routier de la zone d'Abobo(ABARN) Bretelle Ouest d'Abobo | TA, FA | AGEROUTE |
| Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | <p>La V-5-2 est une nouvelle route conçue qui joint les lignes de hautes tensions à l'extrême Ouest d'Abobo. La bretelle Ouest d'Abobo est conçue pour servir d'alternative à l'autoroute d'Abobo, qui connaît une forte congestion surtout aux grands carrefours (V-8-2 and V-8-3)</p> | | |
| Composantes | <p>Le projet consiste à construire une nouvelle artère:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la route: 7,1 km - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m - 2 Nouveaux échangeurs sur l'autoroute d'Abobo et la bretelle Ouest de la forêt Abobo (V-5-3) - 1 Nouvelle intersection avec une route locale - 2 ponts (longueur: 570 m and 880 m) | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-5-2 est située à l'extrême Ouest d'Abobo. | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | Assistance technique | Coopération avec le secteur privé |
| Allocation de ressources pour le projet | C | Assistance financière | D |
| Impact environnemental³ | <p>Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutive AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population.</p> | | |
| | <p>1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D</p> <p>2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C-</p> | | |

| | |
|--|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 6 484 LVP (A partir du modèle de trafic)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Année de début de mise en œuvre: 2029 (long-terme) Classification routière: Route Secondaire</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe Transversale Typique – Tronçon de route</p>  |

| | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|------|----------------------|------|-------|--------------|---|--------------------------|---|--------------------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Coupe Transversale Typique – Section du Pont</p>  | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> <td>270,6 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>85,3%</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>-</td> <td>Ratio Coût Profit : 7,82</td> <td>-</td> <td>Projet Groupe : 14</td> </tr> </table> | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 270,6 Milliards FCFA | TIRE | 85,3% | Notes | - | Ratio Coût Profit : 7,82 | - | Projet Groupe : 14 |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 270,6 Milliards FCFA | TIRE | 85,3% | | | | | | | |
| Notes | - | Ratio Coût Profit : 7,82 | - | Projet Groupe : 14 | | | | | | | |

Note:

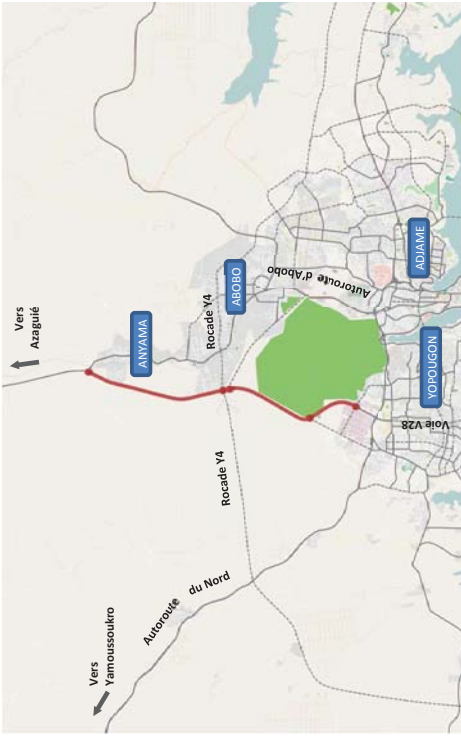
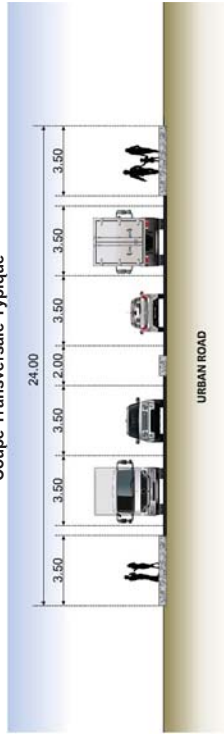
- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|----------------------------|---|
| V-5-3 | Développement du Réseau Routier de la zone d'Abobo (AbARN) Prolongement de la Voie N'Dotte | T.A. FA. | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le prolongement de la voie N'Dotte est une route nord-sud connectant Anyama et Abobo ainsi que l'Autoroute du Nord, qui sera prolongé dans Yopougon avec la Voie V28 (V-4-7). Par conséquent, le trafic va probablement augmenter après l'achèvement de la voie V28 et la route à deux-voies devra donc être élargie pour permettre de fluidifier le trafic venant ou allant au Nord. | | | |
| Composantes | Le projet consiste à élargir et renforcer une voie existante : <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la route: 16,4 km - 4 voies de circulation - Emprise: 35 m - 2 Nouveaux échangeurs avec la voie V28 (V-5-3) et avec le boulevard du Vridi | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-5-3 relie la zone industrielle de Yopougon à l'autoroute du Nord dans le voisinage d'Anyama. (voir cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | Réseau de Transport de Fret – Politique TI 9 : Interdire les Camions | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: D - Matériel use : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D |

(2/2)


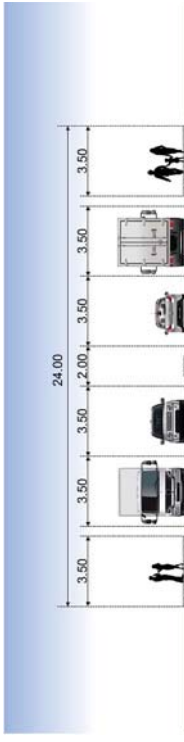
| Analyse qualitative et justificatifs | Volume futur de trafic (2030): V = 9 431 UVP (selon le modèle de trafic) | |
|---|---|---|
| Conception et plans du projet | L'année de démarrage de mise en œuvre : 2018 (Court terme) Classification des routes: Route principale | |
| | <p>Carte de localisation</p>  <p>Coupe Transversale Typique</p>  | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| | Indicateurs d'évaluation⁴ | VAN 282,3 Milliards F.CFA TIRE 48,1% |
| Notes | Ratio Coût Profit : 14,45 Projet Groupe : 15 | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|---|-----------------------------------|---|---|
| | V-5-4 | Développement du réseau routier de la zone d'Abobo (ABARN) Élargissement de la route d'Alépé | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | Objectifs principaux | La route d'Alépé est la principale voie reliant le Ghana et la zone Est du pays. C'est en fait une route à 2 voies et certaines sections nécessitent une réhabilitation. Afin d'assurer un accès rapide et sécurisé aux transports de marchandises circulant entre Abidjan et le Ghana, cette route doit être élargie jusqu'à Alépé dans un premier temps et ensuite au Ghana dans une seconde étape. | | Etudes | 7 165 |
| | Composantes | Le projet consiste en l'élargissement et le renforcement de la route existante: - Longueur de la route: 45,2 km - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m en zone urbaine et 35 m en zone rurale | | Investissement initial | 71 650 |
| | Bénéficiaires | Citoyens de l'agglomération d'Abidjan | | Dépenses courantes (par an) | 4 652 |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-5-4 est la route reliant Abobo à Alépé. | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Travaux préparatoires | 1 an |
| | Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Principaux travaux | 1 an |
| | Nécessité de soutien externes² | Aucune | Assistance financière | Année d'achèvement | 2030 |
| | Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique C | Coopération avec le secteur privé | Projets connexes (Codes) | V-1-3, V-1-4, V-6-2, V-8-2, V-8-8 |
| | Impact environnemental³ | Les ressources dégagées par le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence d'exécution l'AGEROUTE seront allouées aux travaux de génie civil et les ressources fournies par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées à l'achat de terrain et à la réinstallation des populations déguerpies. | | (Voir cartes ci-jointes) | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: D - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | (2/3) |
|---|--|
| Volume futur du trafic /jour (2030): V = 7 645 UVP (selon le modèle de trafic) |  |
| Année de mise en œuvre: 2029 (long terme) Classification des routes : Route principale |  |
| Conception et plans du projet | Carte de localisation Coupe Transversale Typique- Zone urbaine |

(3/3)


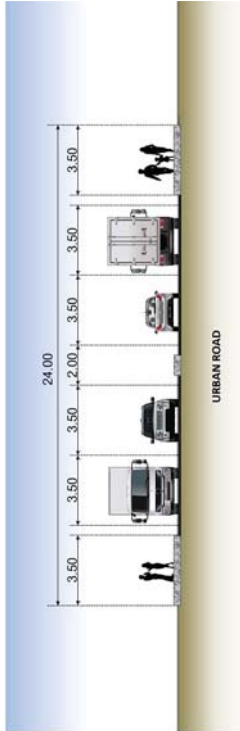
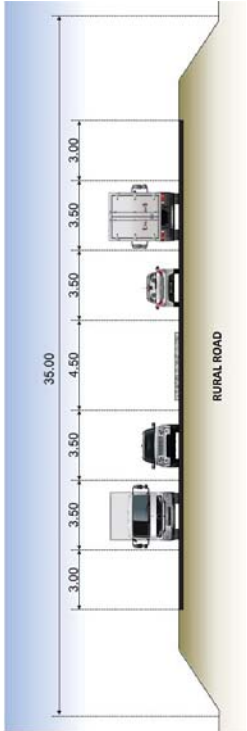
| Conception et plans du projet | |
|-------------------------------|---|
| | |
| Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| | Indicateurs ⁴ d'évaluation VAN 543,2 Milliards FCFA TIRE 132,0% |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 31,51 - Projet Groupe : 16 |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
 Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
 *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
 *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
 *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|------|--|---|---------------------|---|
| V-5-5 | | Développement du réseau routier de la zone d'Abobo (ABARN) Elargissement de l'Autoroute d'Abobo | TA,FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | | |
| Objectifs principaux | | L'Autoroute d'Abobo est à présent mise à niveau et transformée en une voie express à 4 voies sur le tronçon entre le quartier PK18 d'Abobo et l'hôpital d'Anyama. Le projet dénommé V-5-5 vise à élargir cette principale route jusqu'à Azagué afin de fournir une liaison Nord-Sud rapide et fiable entre Adjamé et la zone Nord de la Grande agglomération d'Abidjan | | | Etudes 2 536 Investissement initial 25 355 Dépenses courantes (par an) 1 683 |
| Composantes | | Le projet consiste en l'élargissement et le renforcement de la route existante: - Longueur de la route: 20 km - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m en zone urbaine (3,5 km) et 35 m en zone rurale (16,5 km) | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires 2 ans Principaux travaux 2 ans Année d'achèvement 2023 |
| Bénéficiaires | | Les citoyens de la grande agglomération d'Abidjan | | | Projets connexes (Codes) V-5-3 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | Le V-5-5 est la route reliant Anyama à Azagué. (Voir cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | | PND – Services du secteur Infrastructure et Transport - Action 2.3.21 PPP Aucune | Réseau routier - Politique T1 13: Développement routier Implication communautaire Autres parties prenantes B D | | |
| Nécessité de soutien externes² | | Assistance technique C | Assistance financière Coopération avec le secteur privé B D | | |
| Allocation de ressources pour le projet | | Les ressources dégagées par le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence d'exécution l'AGEROUTE seront allouées aux travaux de génie civil et les ressources fournies par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées à l'achat de terrain et à la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | | 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: D - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| | |
|--|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Volume futur de trafic journalier (2030): V = 4 410 LVP (à partir du modèle de trafic)</p> <p>Année de mise en œuvre: 2020 (Court à moyen terme) Classification des routes: route principale</p> <p>Carte de localisation</p>  |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Section transversale typique – Section du sud d'Anyama</p>  <p>Section transversale typique –Section nord</p>  |

| | | |
|--|------------------------------------|--|
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> |
| <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>VAN</p> | <p>282,3 Milliards FCFA</p> |
| <p>Notes</p> | <p>- Ratio Coût Profit : 14,45</p> | <p>- Projet Groupe : 15</p> |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire


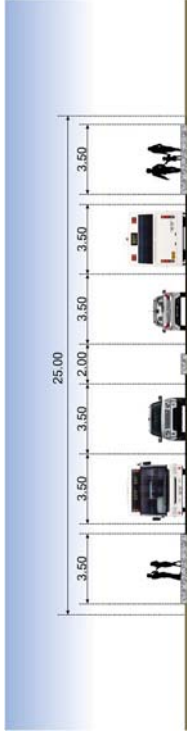
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|---------------------|---|
| V-5-6 | Développement du réseau routier de la zone d'Abobo (AbARN) Barreau Transversal Est-Ouest Abobo-Cocody | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La plupart des routes de déagagement dans le secteur Abobo-Adjamé-Cocody sont orientées selon l'axe Nord-Sud, en concentrant tout le trafic est-ouest sur quelques artères est-ouest, comme le boulevard François Mitterrand. Cette nouvelle liaison est donc censée offrir une alternative pour les utilisateurs de la route et d'améliorer la circulation dans cette partie nord de la ville. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 5,8 km (construction de nouvelles routes sur 4,3 km et l'amélioration des routes existantes sur 1,5 km) • 4 voies de circulation • Voie: 25 m La nouvelle route traversera les routes existantes avec intersection à niveau. | | | |
| Bénéficiaires | Citizens of the Greater Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | The V-5-6 va connecter la Voie Y3 à Cocody à l'Autoroute d'Abobo. (see Maps attached) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Réseau routier-Règlement TI 13: Construction de route Implication communautaire B Autres parties prenantes D | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique B | Assistance financière B Coopération avec le secteur privé D | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: D - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Cartographie du site | |
|--|--|---------------------|
| Volume Trafic journalier Futur (2030): V = 5 465 PCU (A partir du modele de trafic) |  | |
| Debut de mise en oeuvre: 2015 (cours terme) | | |
| Classification Route: Route secondaire | | |
| Conception et plans du projet |  | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 270,6 Milliards CFA |
| Notes | Ratio Coût-profit: 7,82 Projet groupe 14 | |
| | TIRE | 85,3% |

Note:

*1: Type de projet: les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:


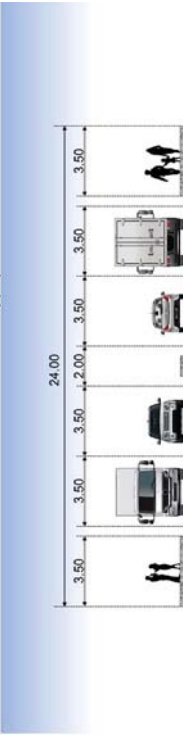
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|---------------------|---|
| V-6-1 | Développement du réseau routier de la zone de Cocody (CoARN) Prolongement du Boulevard Latrille | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La région Est de Cocody est un quartier résidentiel en pleine expansion. Pour organiser le développement urbain de la commune de Cocody, une grande artère a été projetée dans le prolongement du boulevard Latrille (V-6-1). La voie fournira une liaison Nord-Sud rapide pour la population qui vivra dans le nouveau quartier résidentiel. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route artérielle : - Longueur de la route: 20 km (nouvelles routes sur 6,7 km et élargissement des routes existantes jusqu'à 3km) - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m en zone rurale - 1 ponceau | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) |
| Composantes | Echéanciers de réalisation du projet | | | |
| | Travaux préparatoires | | | 1,5 an |
| | Principaux travaux | | | 2,5 ans |
| | Année d'achèvement | | | 2019 |
| Bénéficiaires | Projets connexes (Codes) | | | V-1-4, V-6-2, V-6-3 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Les citoyens de la grande agglomération d'Abidjan | | | |
| Justificatifs | Le V-6-1 part du quartier Ambassade en passant par les principales zones commerciales des Deux Plateaux jusqu'à Angré, le Nord de la commune de Cocody. (voir cartes ci-jointes) | | | |
| Implication du Secteur privé² | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | Réseau routier - Politique TI 13: Développement routier | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | PPP | | | Autres parties prenantes |
| | Aucune | | | B D |
| Impact environnemental³ | Assistance technique | | | Coopération avec le secteur privé |
| | C | | | B B |
| | Des ressources dégagées par le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence d'exécution l'AGEROUTE seront allouées aux travaux de génie civil et les ressources fournies par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées à l'achat de terrain et à la réinstallation des populations. | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| Analyse qualitative et justificatifs | Futur volume du trafic (2030): V = 2 203 UVP (selon le modèle de trafic) |
|---|---|
| Année de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classification des routes: route secondaire | Carte de localisation |
| Conception et plans du projet |   |
| Evolution économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| Hypothèses | |
| Indicateurs d'évaluation | VAN 268,4 Milliards FCFA TIRE 35,6% |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 7,17 - Projet Groupe : 17 |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Auctune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable



*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|--------------------------|---|
| V-6-2 | Développement du réseau routier de la zone de Cocody (CoARN) Voie Y3 | TA,FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le V-6-2 est prévu comme une artère Nord-Sud reliant la Route d'Alépé au Boulevard François Mitterrand. Il est conçu pour désengorger les autres artères nord-sud s'étendant entre Abobo et Cocody, particulièrement le boulevard Latrille et la rue des Jardins pendant les heures de pointe. En outre, avec l'achèvement du pont Riviera-Marcoy, cette route facilitera un accès direct à l'île de Petit-Bassam depuis Abobo. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route artérielle : <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la route: 7,9 km (nouvelles routes sur 4,8 km et élargissement des routes existantes sur 3,1km) - 4 voies de circulation - Emprise: 25 m | | | |
| Bénéficiaires | Les citoyens de la grande agglomération d'Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-6-2 est une artère nord-sud reliant la Route d'Alépé à Abobo et le Boulevard François Mitterrand à Cocody. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Réseau routier - Politique TI 13: Développement routier | | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Allocation de ressources pour le projet | Aucune | B | D | |
| Impact environnemental³ | Assistance technique | Coopération avec le secteur privé | | |
| | C | D | | |
| | Les ressources dégagées par le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et son agence d'exécution l'AGEROUTE seront allouées aux travaux de génie civil et les ressources fournies par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées à l'achat de terrain et à la réinstallation des populations. | | | |
| | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Futur volume du trafic (2030): V = 3 810 LVP (selon le modèle de trafic) |
|---|---|
| Conception et plans du projet | Année de mise en œuvre: 2017 (court terme) Classification des routes: route secondaire Carte de localisation  |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Section transversale typique  |
| Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% |
| Indicateurs⁴ d'évaluation | VAN 268,4 Milliards FCFA TIRE 35,6% |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 7,17 - Projet Groupe : 17 |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


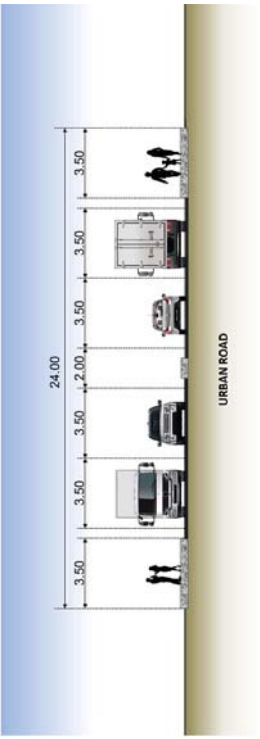
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|---|------------------------------|---------------------|---|
| | V-6-3 | Développement du Réseau Routier de Cocody (COARN) Ancienne voie Y4 | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | | | | Etudes 847 |
| | | | | | Investissement initial 8 468 |
| | | | | | Dépenses courantes (par an) 372 |
| | | | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | | Travaux préparatoires 1 an |
| | | | | | Principaux travaux 2 ans |
| | | | | | Année d'achèvement 2024 |
| | | | | | Projets connexes (Codes) |
| | | | | | V-6-1, V-6-5, T-1-3 |
| | | | | | Populations du Grand Abidjan |
| | | | | | La V-6-3 est une voie allant du Nord au Sud dans la partie Est de Cocody. (voir Carte ci-joint) |
| | | | | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles |
| | | | | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement du Réseau |
| | | | | | Adéquation avec la politique nationale |
| | | | | | PPP |
| | | | | | Aucune |
| | | | | | Implication communautaire |
| | | | | | B |
| | | | | | Autres parties prenantes |
| | | | | | D |
| | | | | | Assistance technique |
| | | | | | C |
| | | | | | Assistance financière |
| | | | | | B |
| | | | | | Coopération avec le secteur privé |
| | | | | | D |
| | | | | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis, et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. |
| | | | | | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- |

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 4 142 UVP (à partir du modèle) | | | | |
|--|---|------|----------------------|------|-------|
| Année de démarrage: 2022 (Court terme) Classificateur: Route secondaire | | | | | |
| Conception et plans du projet |   | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | <table border="1"> <tr> <td>VAN</td> <td>268,4 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>35,6%</td> </tr> </table> | VAN | 268,4 Milliards FCFA | TIRE | 35,6% |
| VAN | 268,4 Milliards FCFA | TIRE | 35,6% | | |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 7,17 - Projet Groupe : 17 | | | | |

Note:



*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|---|--|----------------------------------|---|
| | V-6-4 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Extension du Boulevard de France | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | Objectifs principaux | | | 930 |
| | | | | | Investissement initial |
| | | | | | 9 298 |
| | | | | | Dépenses courantes (par an) |
| | | | | | 420 |
| | | Composantes | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | | Travaux préparatoires |
| | | | | | 1 an |
| | | | | | Principaux travaux |
| | | | | | 3 ans |
| | | | | | Année d'achèvement |
| | | | | | 2022 |
| | | Bénéficiaires | | | Projets connexes (Codes) |
| | | Populations du Grand Abidjan | | | V-6-3, V-6-5 |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | | |
| | | La V-6-4 est une route située dans la zone Est de Cocody. | | | |
| | | Justificatifs | | | |
| | | | | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales |
| | | | | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement du Réseau |
| | | Implication Secteur privé ² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes |
| | | | Aucune | B | D |
| | | Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé |
| | | | C | B | D |
| | | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | |
| | | Impact environnemental ³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | |

| Analyse qualitative et justificatifs | | Projection future du volume du trafic (2030): V = 1 725 UVP (à partir du modèle) | |
|---|--|---|--|
| | | Début de mise en œuvre: 2019 (court et moyen terme) | |
| | | Classification: Route secondaire | |
| Conception et plans du projet | |   | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | |
| | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN 268,4 Milliards FCFA TIRE 35,6% |
| | | Notes | - Ratio Coût Profit : 7,17 - Projet Groupe : 17 |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations: A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucunes: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|---|------------------------------|---|---|
| | V-6-5 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Boulevard de France Redressé | TA, FA | AGERROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | | | | Etudes | 761 |
| | | | | Investissement initial | 7 614 |
| | | | | Depenses courantes (par an) | 378 |
| | | | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | | | | Travaux préparatoires | 1,5 an |
| | | | | Principaux travaux | 2,5 ans |
| | | | | Année d'achèvement | 2019 |
| | | | | Projets connexes (Codes) | V-2-3, V-6-3, V-6-4, V-7-2 |
| | | | | Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan |
| | | | | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-6-4 est située à Cocody, reliant le Boulevard de France près du 3è Pont à la Route de Bingerville. |
| | | | | Justificatifs | (voir Cartes ci-joints) Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales Réseau Routier - Politique T1.13: Développement Routier |
| | | | | Implication Secteur privé² | Implication communautaire Autres parties prenantes D |
| | | | | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique Coopération avec le secteur privé C B |
| | | | | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGERROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. |
| | | | | Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- |

(1/2)

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 11 950 UVP (à partir du modèle) Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classificateur: Route secondaire |
|--|--|
| Conception et plans du projet | Carte de Localisation |
| | Coupe Transversale |
| Evolution économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ |
| Notes | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

Coût: en 2014

Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)

Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80

Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation

Coût d'opportunité du Capital: 12%

VAN 268,4 Milliards FCFA

TIRE 35,6%


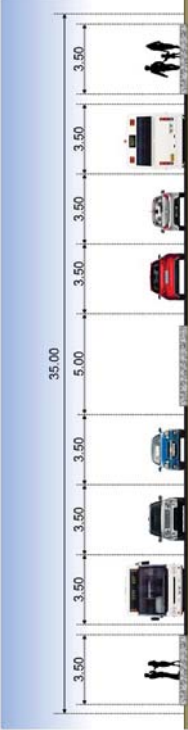
Ratio Coût Profit : 7:17

Projet Groupe : 17

(1/2)

| Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations |
|---|--|------------------------------|--------------------|---|
| V-6-6 | Développement du réseau Réseau Routier de la zone de Cocody (CoARN) Élargissement du Boulevard Latrille | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du Projet | | | | |
| Objectifs principaux | Le Boulevard Latrille est l'une des plus importantes artères nord-sud traversant Cocody, supportant un volume de trafic important transitant entre Cocody et du Plateau. C'est actuellement une route à 2x2 voies avec suffisamment d'espace pour être élargie. Le projet devrait augmenter la capacité de cette route et réduire la congestion aux heures de pointe. L'élargissement aidera également la mise en place de voies réservées aux autobus le long de cette route (G-2-1). | | | |
| Composantes | Le projet consiste en l'élargissement de la route existante: <ul style="list-style-type: none"> Longueur du projet: 9,8 km 6 voies de circulation Voie: 35 m | | | |
| Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-6-6 est située à Cocody. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier | | | |
| Implication du Secteur privé² | Implication communautaire Autres parties prenantes D | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique Coopération avec le secteur privé C | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, de l'Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| | | | | |
|--|--|--|----------------------|--|
| Analyse qualitative et justificatifs | Volume journalier prévu (2030): V = 20 725 UVP (à partir du modèle de trafic) | | | |
| Conception et plans du projet | Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classificateur: Route secondaire   | | | |
| Evolution économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | |
| Indicateurs d'évaluation⁴ | VAN | | 268,4 Milliards FCFA | |
| Notes | - Ratio Coût Profit: 7,17 | | - Projet Groupe: 17 | |
| TIRE: 35,6% | | | | |

Note:


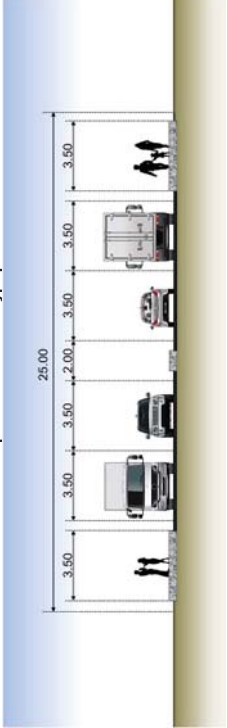
*1: **Type de projet**: les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | (1/2) | | | |
|---|---|---------------------------------------|---|---|
| Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-6-7 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Elargissement de la Rue des Jardins | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Économiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La rue des Jardins est une route parallèle au boulevard Latrille. Le projet V-6-7 comprend l'élargissement de cette voie et de son prolongement jusqu'à la route du zoo. L'élargissement devrait résoudre une partie des problèmes de congestion auxquels les usagers sont confrontés quand ils utilisent cette route pendant les heures de pointe. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en l'élargissement de la route existante: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 5,0 km • 4 voies de circulation • Emprise: 35 m | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-6-7 est située à Cocody, reliant la route du zoo au boulevard Mitterrand. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau routier-Règlement TI 13: Construction de route | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| Necessity of External Supports | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du Ministère des Infrastructures Économiques (MIE) et son agence exécutante AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrain et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Écosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| | | | | |
|---|---|--|----------------------|------|
| Quantitative Analysis and Rationales | Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 14 630 UVP (À partir du modèle de trafic) Année de début de mise en œuvre: 2019 (Court-terme) Classification routière: Route locale | | | |
| Conception et plans du projet |   | | | |
| Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | |
| | Indicateurs d'évaluation⁴ | VAN | 268,4 Milliards FCFA | TIRE |
| Notes | - Ratio Coût Profit: 7,17 - Projet Groupe: 17 | | | |

Note:

*1: Type de projet: les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


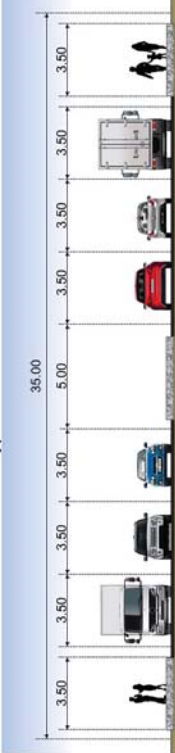
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|----------------------------------|--|---|
| V-6-8 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Elargissement du Boulevard de la Comiche | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Project Description | | | | |
| Objectifs principaux | Le Boulevard de la Comiche est une route à 2x2 voies reliant Cocody et le Plateau. Le volume de trafic est prévu d'augmenter le long de cette route avec l'élargissement du boulevard Lartrille, l'ouverture du 5 ^e Pont et de la Percée Reboul, et la construction du Boulevard de France redressé. Le projet consiste en l'élargissement de la route avec deux voies de circulation supplémentaires des deux côtés jusqu'à la Cathédrale Saint-Paul. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en l'élargissement de la route existante: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 5,9 km • 6 voies de circulation • Voie: 35 m | | | |
| Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | The V-6-8 est située à Cocody. (voir Cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique T1.13: Développement Routier | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | C | B | D | |
| Environmental Considerations³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|---|---|----------------------|------|
| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 28 020 UVP (à partir du model) Début de mise en œuvre: 2017 (court terme) Classification : Route secondaire | | | |
| Conception et plans du projet | <p style="text-align: center;">Carte de Localisation</p>  <p style="text-align: center;">Typical Cross-Section</p>  | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | |
| | Indicateurs d'évaluation⁴ | VAN | 268,4 Milliards FCFA | TIRE |
| | Notes | - Ratio Coût Profit : 7,17 - Projet Groupe : 17 | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:


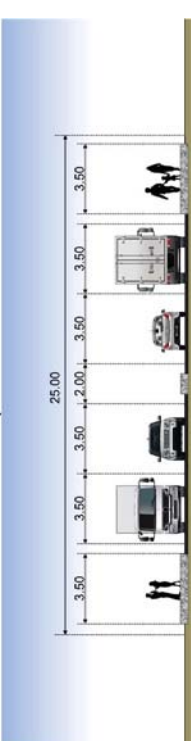
*2: Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*3: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*4: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|--|-----------------------------|---------------------|---|
| | V-6-9 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Élargissement du Boulevard Atoban | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Main Objectives | | | |
| | | Le boulevard Atoban et son prolongement, la Voie de la 7e tranche, est une importante artère nord-sud parallèle au boulevard Latrille. Durant les heures de pointe du matin et du soir, le trafic routier sur cette 2x1 voies est très encombré et des voies de circulation supplémentaires sont nécessaires pour augmenter la capacité de la route. Le projet est également prévu pour soulager le boulevard Latrille en attirant du trafic supplémentaire. | | | |
| | | Composantes | | | |
| | | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle voie: - Longueur de la voie: 2,9 km - Chaussée à 4 voies - Emprise: 25 m | | | |
| | | Bénéficiaires | | | |
| | | Population du Grand Abidjan | | | |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | | |
| | | La V-6-9 est située à Cocody. (see Maps attached) | | | |
| | | Justificatifs | | | |
| | | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | | |
| | | Implication du Secteur privé² | | | |
| | | PPP | | | |
| | | Non | | | |
| | | Nécessité de soutien externes² | | | |
| | | Assistance technique | | | |
| | | C | | | |
| | | Assistance financière | | | |
| | | B | | | |
| | | Coopération avec le secteur privé | | | |
| | | D | | | |
| | | Allocation de ressources pour le projet | | | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | Impact environnemental³ | | | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 11 481 UVP (à partir du modèle) | | | | |
|---|---|--|----------------------|------|-------|
| | Début de mise en œuvre: 2018(court terme) Classification: Route secondaire | | | | |
| |  | | | | |
| |  | | | | |
| Conception et plans du projet | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 119,5 milliards FCFA | TIRE | 49,0% |
| | Notes | Ratio Coût-Profit: 18,16 Groupe Projet No. 33 | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

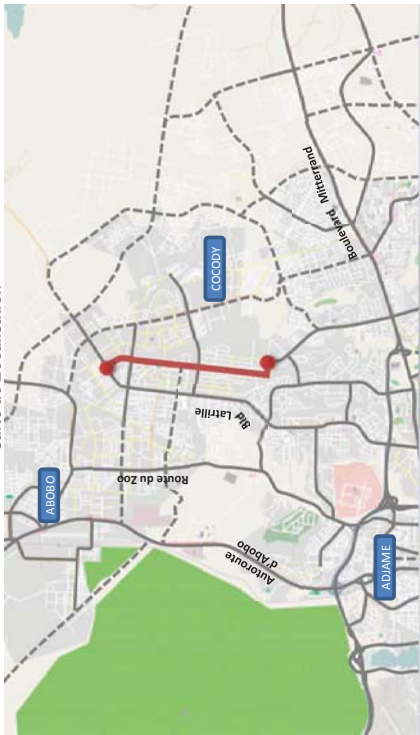
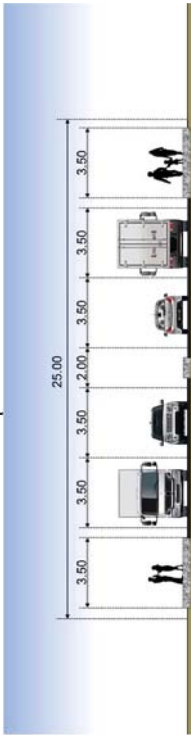
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|---------------------------------------|---|---|
| | V-6-10 | Développement du Réseau Routier dans la zone de Cocody (CoARN) Élargissement de la Voie de la 7 ^e Tranche | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | La Voie de la 7 ^e Tranche est le prolongement du boulevard Attohan dans la partie nord de Cocody. L'élargissement du boulevard Attohan (V-6-9) attirera probablement davantage le trafic sur cette route et l'amélioration de cette route artérielle nord-sud doit être considérée pour éviter de créer un goulot d'étranglement en raison de la réduction du nombre de voies de circulation. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en l'élargissement de la voie existante: - Longueur de la voie: 3,8 km - Circulation à 4 voies - Emprise: 25 m | | | |
| | Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-6-9 est située à Cocody. | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/2)

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): $V = 18\ 302$ PCU (à partir du modèle) Début de mise en œuvre: 2021 (moyen-terme) Classification: Route secondaire | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|--|--|--|---------------------------------------|-----|----------------------|------|-------|--|--|--|
| Conception et plans du projet | <div style="text-align: center;">  <p>Carte de Localisation</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Coupe Transversale</p> </div> | | | | | | | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td colspan="3"> Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% </td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>119,5 milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="3">Ratio Coût - Profit: 18,16 Groupe Projet No. 33</td> </tr> </table> | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 119,5 milliards FCFA | TIRE | Notes | Ratio Coût - Profit: 18,16 Groupe Projet No. 33 | | |
| Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel: 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 119,5 milliards FCFA | TIRE | | | | | | | | | | |
| Notes | Ratio Coût - Profit: 18,16 Groupe Projet No. 33 | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


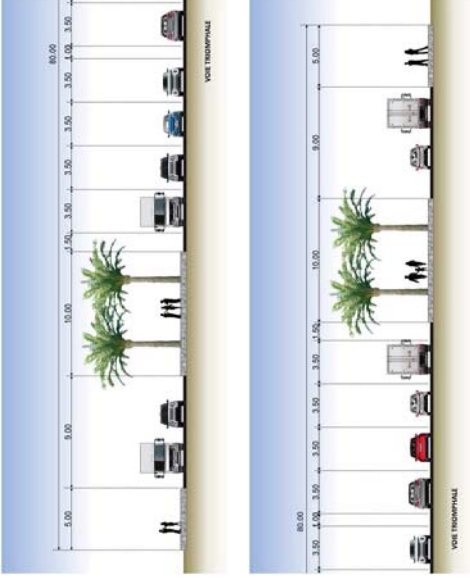
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|------------------------------|--|---|--------------------------|
| V-7-1 | Développement d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Voie Triomphale | TA, FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | L'objectif de cette route était d'aider à l'amélioration de la circulation entre le Plateau et Adjamé. L'idée est d'offrir les mêmes infrastructures urbaines que celles de l'Avenue des Champs Elysées à Paris. Plusieurs bâtiments administratifs doivent être construits le long de cette voie, tels que l'Assemblée Nationale, les bâtiments ministériels et la Cour Suprême, faisant de la Voie Triomphale le centre politique du pays. La construction de cette nouvelle route fait partie d'une série d'interventions urbaines pour un redéveloppement et une rénovation profonde du centre-ville d'Abidjan. | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) | |
| Composantes | Le projet consiste à construire une nouvelle route de référence: - Longueur de la voie: 3.3 km - Circulation sur 8 voies - 2 voies supplémentaires à chaque côté (4 au total) - Emprise: 80 m | | | 4 345 43 450 617 | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-7-1 se situera entre le Boulevard Général de Gaulle à Adjamé et l'extrême Sud du Boulevard Carde au Plateau. | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (voir Cartes ci-joint) | |
| Implication du Secteur privé² | PPP B | | Implication communautaire B | Réseau Routier - Politique T113: Développement Routier | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | | Assistance financière B | Autres parties prenantes D | |
| Allocation de ressources pour le projet | | | Coopération avec le secteur privé B | Coopération avec le secteur privé B | |
| Impact environnemental³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | | |

(2/3)

| | |
|---|---|
| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 20 080 UVP (à partir du modèle) |
| | Début de mise en œuvre: 2023 (moyen et long terme) Classification: Route secondaire |
| | Carte de localisation  |
| Conception et plans du projet | Coupe Transversale  |

| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | | (3/3) | |
|--|---|--|----------------------|
| Hypothèses | Coût: en 2014 | | |
| | Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) | | |
| Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 | | Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | | VAN | 110,2 Milliards FCFA |
| Notes | | TIRE | 31,1% |
| | | - Ratio Coût Profit : 8,57 | |
| | | - Projet Groupe : 18 | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|---|------------------------------|---------------------|---|
| | V-7-2 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CSDRN) 3 ^e Pont | PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | | |
| | | Etudes | | | |
| | | Investissement | | | |
| | | Initial | | | |
| | | Dépenses courantes (par an) | | | |
| | | Inconnu | | | |
| | | Inconnu | | | |
| | | Inconnu | | | |
| | | Objectifs principaux | | | |
| | | Seulement deux ponts ont été construits sur la lagune Ebrié pour rallier la zone industrielle au Sud et les zones résidentielles au Nord. Ces infrastructures sont débordées par le volume du trafic, ce qui retarde le développement d'Abidjan. Le 3 ^e pont (V-7-2) entre Cocody et Marcory, qui est en cours de construction, doit pouvoir gérer une partie du problème. | | | |
| | | Composantes | | | |
| | | Le projet consiste en la construction d'un nouveau pont qui traverse la lagune Ebrié avec ses routes d'accès: | | | |
| | | - Longueur de la voie: 6.4 km | | | |
| | | - Circulation à 6 voies sur le pont | | | |
| | | - Emprise: Inconnue | | | |
| | | - Longueur du pont: 1500m | | | |
| | | - 2 nouveaux échangeurs sur les Boulevard François Mitterrand et Valéry-Giscard d'Estaing | | | |
| | | Bénéficiaires | | | |
| | | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | | |
| | | La V-7-2 traverse la Lagune Ebrié pour rejoindre le Boulevard François Mitterrand à Cocody ainsi que le Boulevard Valéry-Giscard d'Estaing à Marcory. | | | |
| | | Justificatifs | | | |
| | | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | | PND – Infrastructure et Services Secteur des Transport - Action 2.3.30 | | | |
| | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | | Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier | | | |
| | | Implication du Secteur privé² | | | |
| | | PPP | | | |
| | | A | | | |
| | | Implication communautaire | | | |
| | | B | | | |
| | | Assistance technique | | | |
| | | A | | | |
| | | Assistance financière | | | |
| | | A | | | |
| | | Nécessité de soutien externes² | | | |
| | | A | | | |
| | | Autres parties prenantes | | | |
| | | D | | | |
| | | Coopération avec le secteur privé | | | |
| | | A | | | |
| | | Allocation de ressources pour le projet | | | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | Impact environnemental³ | | | |
| | | 1) Pollution | | | |
| | | - Pollution de l'air: D | | | |
| | | - Pollution de l'eau: B- | | | |
| | | - Bruit et vibrations: D | | | |
| | | - Matériel usé: B- | | | |
| | | 2) Environnement naturel | | | |
| | | - Ecosystème: B- | | | |
| | | 3) Environnement social | | | |
| | | - Relocalisation: C- | | | |
| | | - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| | | |
|---|---|------|
| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 26 028 UVP (à partir du model) | |
| Conception et plans du projet | Début de mise en œuvre: 2012 (court terme) Classification: Route principale | |
| Carte de localisation  | | |
| Hypothèses | N/A | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | TIRE |
| Notes | N/A | N/A |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


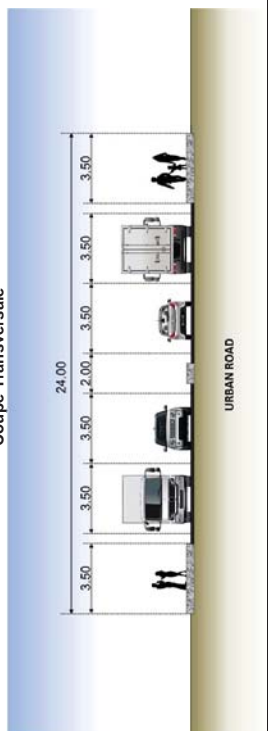
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|------------------------------|---------------------|---|
| V-7-3 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Elargissement du Boulevard Marseille | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | La V-7-3 consiste à un élargissement du Boulevard de Marseille situé entre la rue du Pasteur et le VGE, afin d'accroître sa capacité et ainsi résoudre le problème récurrent de congestion les soirs, du fait de la proximité de plusieurs restaurants. La V-7-3 peut fournir une alternative pour les usagers et les poids-lourds venant du Port, et qui actuellement sont concentrés sur le Boulevard Valéry Ciscard d'Estaing. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en l'élargissement et au renforcement d'une route existante: - Longueur de la voie: 5.4 km - Chaussée à 4 voies - Emprise: 25 m | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-7-3 est située dans la zone Sud de Marcoory. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP Aucune Implication communautaire B | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C Assistance financière B | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: C- - Pollution de l'eau: B- - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- 3) Environnement social - Relocalisation: B- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |
| Projets connexes (Codes) V-7-4, V-7-5 | | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|--|---|---------------------------------------|------|----------------------|------|-------|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Projection future du volume du trafic (2030): V = 10 074 UVP (à partir du model)</p> <p>Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classification: Route Secondaire</p> | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale</p>  | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <p>Coût: en 2014</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="1181 1512 1283 1960"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>332,0 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>61,0%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 9,46 - Projet Groupe : 19 | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 332,0 Milliards FCFA | TIRE | 61,0% |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 332,0 Milliards FCFA | TIRE | 61,0% | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--|---|------------------------------|---------------------|---|
| V-7-4 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Pont de Vridi | TA, FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | La Zone Industrielle de Vridi et le Pont d'Abidjan sont le Cœur de l'économie ivoirienne. Le Pont V-7-4 va apporter un accès supplémentaire à la zone qui aujourd'hui dépend uniquement du Boulevard de Vridi. Reliée au 3e pont en construction (V-7-2), la V-7-4 va dévier les poids-lourds en partance vers le centre-ville par le nouveau pont. | | | |
| Composantes | Le projet consiste à construire un nouveau pont avec des voies d'accès: - Longueur de la voie : 4,1 km - Circulation à 4 voies - Emprise des voies d'accès: 25m - Longueur du Pont: 1900 m | | | |
| Bénéficiaires | Populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-7-4 va relier Marcory à la zone industrielle de Vridi à Port-Bouet en traversant la lagune Ebrié. (voir Cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale PND – Infrastructure and Transport Services Sector - Action 3.1.15 | | | |
| Implication du Secteur privé ² | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | | |
| Nécessité de soutien externes ² | Implication communautaire B Autres parties prenantes D | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique B Coopération avec le secteur privé A | | | |
| Impact environnemental ³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: B- - Bruit et vibrations: D - Matériel usé : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/2)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------------------|---|--|--|---------------------------------------|-----|------------------------|------|-------|---|--|--|--|--|--|-------|
| Analyse qualitative et justificatifs | Projection du volume du trafic (2030): $V = 11\,308$ UVP (à partir du modèle) Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classification: Route secondaire | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conception et plans du projet | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="311 1220 790 1960"> <p>Carte de Localisation</p> </div> <div data-bbox="805 1220 1061 1960"> <p>Coupe Transversale</p> </div> </div> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td colspan="3"> Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% </td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>2 019,4 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="3"> - Ratio Coût Profit : 23,35 - Projet Groupe : 20 </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>33,9%</td> </tr> </table> | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 2 019,4 Milliards FCFA | TIRE | Notes | - Ratio Coût Profit : 23,35 - Projet Groupe : 20 | | | | | | 33,9% |
| Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 2 019,4 Milliards FCFA | TIRE | | | | | | | | | | | | | | |
| Notes | - Ratio Coût Profit : 23,35 - Projet Groupe : 20 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 33,9% | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


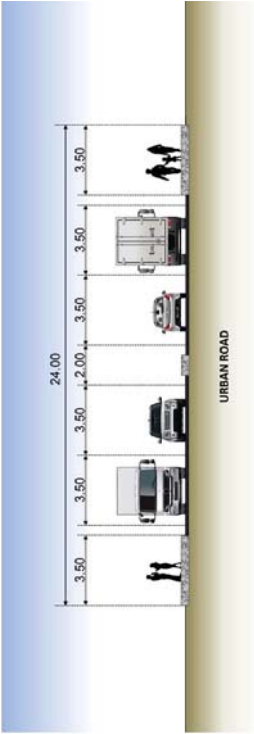
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

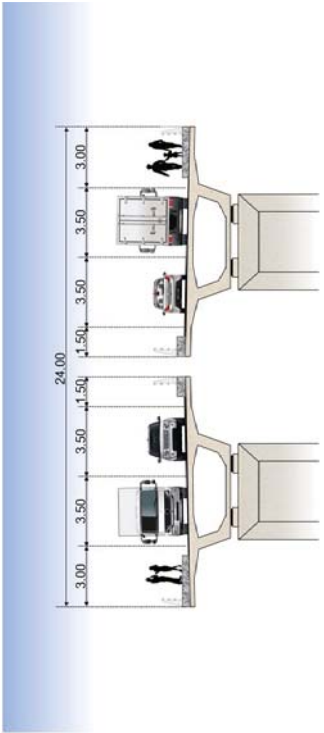
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|---|---|---|
| V-7-5 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Déviation au Nord de Vridi | TA, FA, PP | AGERROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | La zone Industrielle de Vridi et le Port d'Abidjan sont des zones vitales du Grand Abidjan et pour le reste du pays. Actuellement, cette zone reste connectée au réseau routier par le Boulevard de Vridi et le Boulevard Petit-Bassam. Ainsi, tous les poids-lourds venant de la zone industrielle de Vridi doivent transiter par la même voie avant d'atteindre la route principale. La zone portuaire est ainsi très encombrée, ce qui augmente les frais de transport, le temps de livraison ainsi que les risques d'accidents. La voie V-7-5 prévue va renforcer l'accès au Port et à la Zone Industrielle de Vridi, tout en soulageant le Boulevard de Vridi. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route: - Longueur de la voie: 5.4 km (nouvelle route 1.0km et des routes existantes sur 4.4 km) - Route à 4 voies - Emprise: 25 m - Longueur du pont: 600 m | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-7-5 traverse le Port d'Abidjan, la zone de Petit-Bassam et la zone Industrielle entre Treichville et Port Bouet. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier | | |
| Implication Secteur privé² | PPP D | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| Nécessité de soutien externes² | B | Assistance technique B | Coopération avec le secteur privé A | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGERROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: B- - Bruit et vibrations: D - Matériel usé: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

| | |
|---|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Projection du volume du trafic journalier (2030): V = 20 178 UVP (à partir du model)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Carte de Localisation</p>  <p>Debut de mise en œuvre: 2019 (court à moyen terme) Classification: Route secondaire</p> <p>Coupe Transversale – Section de Route</p>  |

| | | | | | |
|---|---|------|----------------------|------|-------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Coupe Transversale – Section du Pont</p>  | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <p>Indicateurs d'évaluation</p> <table border="1"> <tr> <td>VAN</td> <td>332,0 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>61,0%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût Profit : 9,46 - Projet Groupe : 19 | VAN | 332,0 Milliards FCFA | TIRE | 61,0% |
| VAN | 332,0 Milliards FCFA | TIRE | 61,0% | | |



Note:

- *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No. (1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--|---|---|-----------------------------------|---|
| V-7-6 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Voies d'Autobus Express à Koumassi | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | <p>La V-7-6 doit permettre un accès rapide à la rocade Y4 (V-1-6) à partir de Koumassi, en particulier du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing. La Voie Express de Bus (T-2-3) va passer par cette nouvelle route.</p> | | | |
| Composantes | <p>Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route assez grande pour le fonctionnement du BRT (Voie Express de Bus) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 5.8 km (nouvelles routes sur 1,3 km et élargissement des routes existantes sur 4.5 km) - Route à 2 voies - 2 voies supplémentaires pour le BRT - Emprise: 35 m pour les nouvelles routes et 30 m les routes existantes | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-7-6 se trouve à Koumassi, reliant la rocade Y4 au Boulevard Valéry Giscard d'Estaing. (voir Carte ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales | | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | |
| | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique | Assistance financière | | |
| | C | B | Coopération avec le secteur privé | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental ³ | <p>1) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: B- - Bruit et vibrations: D - Matériel usé : B- <p>2) Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: B- <p>3) Environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Projection du volume du trafic journalier (2030): V = 20 361 UVP (à partir du modèle)</p> <p>Début de mise en œuvre: 2024 (moyen terme) Classification: Route secondaire</p> |
|--------------------------------------|--|
| Conception et plans du projet | <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale – Section du Boulevard Antananarivo</p>  |

(3/3)

| Coupe Transversale – Section du Grand Campement | | | | | | |
|--|--|---------------------------------------|------------------------|------------------------|-------|-------|
| Conception et plans du projet | <p>URBAN ROAD WITH BRT</p> | | | | | |
| | <p>Hypothèses</p> <p>Coût en 2014</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN) : 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>2 019,4 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>33,9%</td> </tr> </table> | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 2 019,4 Milliards FCFA | TIRE | 33,9% |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 2 019,4 Milliards FCFA | TIRE | 33,9% | |
| Notes | <p>- Ratio Coût Profit : 23,35</p> <p>- Projet Groupe : 20</p> | | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)






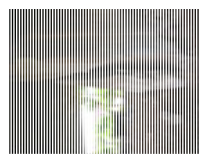
(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | | | | | | |
|--|--|---|-----------------------------|---------------------|---|-----------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|------|
| V-7-7 | | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Réhabilitation du pont Félix Houphouët Boigny | TA, FA, PP | AGEROUTE, AGETU | Ministère des Infrastructures Economiques Ministère des Transports | | | | | | |
| Description du projet | | | | | | | | | | | |
| <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> <p>Etudes 1 738</p> <p>Investissement initial 17 384</p> | | | | | | | | | | | |
| Objectifs principaux | <p>Construit entre 1954 et 1957, le pont Félix-Houphouët-Boigny est l'une des principales liaisons routières entre la partie nord d'Abidjan et de sa zone industrielle sud, soutenant un trafic abondant généré par les zones d'activité de Treichville et de Petit-Bassam. Le pont est aussi un lien vital pour le transport ferroviaire comme étant le seul point de passage de la lagune Ebrié pour les trains allant de la zone industrielle et le port, au reste du pays. Le train urbain, qui sera mis en œuvre dans un proche avenir, est prévu d'utiliser ce pont pour traverser la lagune Ebrié.</p> <p>La dalle inférieure du pont supportant les voies ferrées est endommagée par des poids lourds passant sous l'ouvrage et transportant des marchandises en raison d'un gabarit insuffisant. Des travaux de réparation semblent nécessaires de toute urgence et des mesures de prévention, telles que la construction en amont de portiques de protections, doivent être considérées. En outre, le caisson est devenu le lieu d'habitation de personnes vivant de façon précaire entre les deux hourdis.</p> <p>Le projet consiste en la réhabilitation du pont existant, qui est un pont à caissons, avec un tablier en béton précontraint et composés de deux hourdis permettant aux usagers de la route et des chemins de fer de traverser la lagune. Avec huit travées de 46,5 m chacune, la longueur totale du pont atteint les 372 m avec une largeur de pont de 25 m. Le volume de béton nécessaire à la construction du pont était d'environ 28 000 m³ et le système de précontrainte BBR a été utilisé.</p> | | | | | | | | | | |
| Composantes | <p>Population du Grand Abidjan</p> <p>The V-7-7 consiste en la réhabilitation du pont reliant le Plateau et Treichville.</p> | | | | | | | | | | |
| Bénéficiaires | <p>Projets connexes (Codes)</p> <p>T-1-1</p> | | | | | | | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <table border="1"> <tr> <td>Travaux préparatoires</td> <td>2 ans</td> </tr> <tr> <td>Principaux travaux</td> <td>3 ans</td> </tr> <tr> <td>Année d'achèvement</td> <td>2020</td> </tr> </table> | | | | | Travaux préparatoires | 2 ans | Principaux travaux | 3 ans | Année d'achèvement | 2020 |
| Travaux préparatoires | 2 ans | | | | | | | | | | |
| Principaux travaux | 3 ans | | | | | | | | | | |
| Année d'achèvement | 2020 | | | | | | | | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Action 2.2.23</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier</p> | | | | | | | | | | |
| Implication du Secteur privé² | <p>PPP</p> <p>D</p> <p>Implication communautaire</p> <p>B</p> <p>Autres parties prenantes</p> <p>D</p> | | | | | | | | | | |
| Nécessité de soutien externes² | <p>Assistance technique</p> <p>B</p> <p>Assistance financière</p> <p>B</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>A</p> | | | | | | | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | <p>Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (ME) et de son agence d'exécution AGEROUTE et AGETU seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations.</p> | | | | | | | | | | |

(2/3)

| | |
|--|---|
| <p>Environmental Considerations³</p> | <p>1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C-</p> |
| <p>Analyse qualitative et Justificatifs</p> | <p>Projection future du volume du trafic (2030): V = 51 869 PCU (à partir du model)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) Classification: Route principale</p> <p style="text-align: center;">Carte de Localisation</p>  |

(3/3)

| | | | | | | |
|--|---|---------------------------------------|------|----------------------|------|-------|
| <p>Project Concept, Scheme or Drawings</p> | <p>Etat actuel du pont</p>  <p>Vue du pont</p>  <p>Vue du coffre intérieur</p>  <p>Vue de la berge</p>  <p>Dalle endommagée par les Camions</p>  <p>Pilier endommagé</p>  | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="1077 87 1149 739"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>223,8 milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>42,7%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <p>Ratio Coût Profit: 8,90 Projet Groupe No.21</p> | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 223,8 milliards FCFA | TIRE | 42,7% |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 223,8 milliards FCFA | TIRE | 42,7% | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

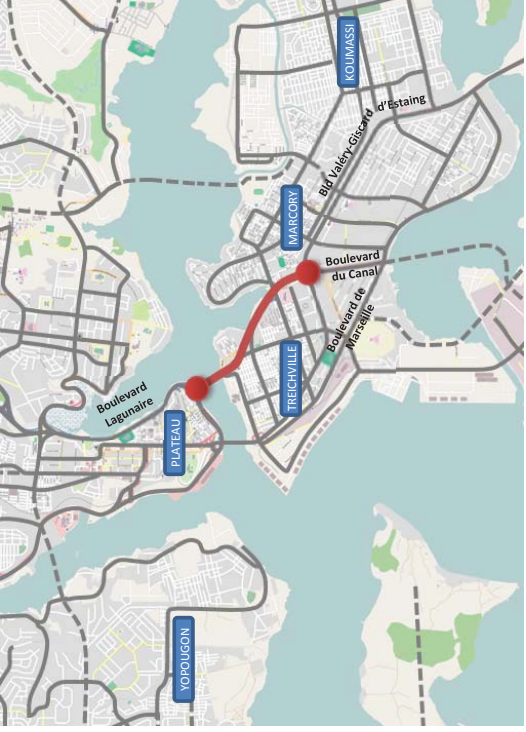
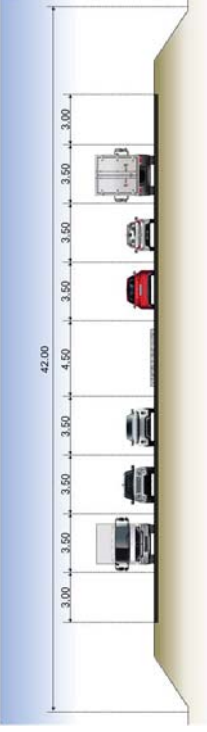
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)






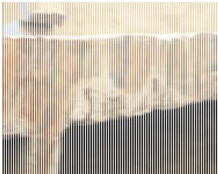
| No. | Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations |
|-----|---|---|------------------------------|---|---|
| | V-7-8 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Amélioration du Pont Général-de-Gaulle | T.A.FA, PP | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | Objectifs principaux | <p>Construit entre 1964 et 1967, le pont Général-de-Gaulle est, avec le pont Félix-Houphouët-Boigny, l'un des deux seuls franchissements de la lagune Ebrié à l'heure actuelle. L'ouvrage de franchissement est fortement congestionné aux heures de pointe, avec des répercussions sur les deux rives du pont le long du boulevard Général-de-Gaulle.</p> <p>Comme le pont Félix-Houphouët-Boigny, l'extrados du pont Général-de-Gaulle est endommagé par des poids lourds circulant sous le pont et transportant des conteneurs. Des mesures doivent être prises rapidement pour éviter toute nouvelle détérioration.</p> | | Etudes | 2 644 |
| | Composantes | <p>Le projet consiste en la réhabilitation du pont existant et la mise à niveau de sa route d'accès:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 2,73 km • 6 voies de circulation • Emprise: 50 m <p>Le pont existant est à une largeur de 35 mètres et est constitué de poutres en béton précontraint préfabriqués. La longueur totale de ce pont routier est de 592 m (35 m x 9 + 58 m + 35 m).</p> | | Investissement initial | 26 438 |
| | Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | Dépenses courantes (par an) | 1 851 |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-7-8 consiste en la réhabilitation du pont reliant le Plateau et Treichville. | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Travaux préparatoires: 2 ans | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP | | Principaux travaux: 3 ans | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | | Année d'achèvement: 2025 | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | Projets connexes (Codes) | |
| | Impact environnemental³ | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | V-8-1 | |
| | | Implication communautaire | | | |
| | | Assistance financière | | Coopération avec le secteur privé | |
| | | Autres parties prenantes | | A | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution | | | |
| | | - Pollution de l'air: B- | | | |
| | | - Pollution de l'eau: D | | | |
| | | - Bruit et vibrations: B- | | | |
| | | - Matériel usé: D | | | |
| | | 2) Environnement naturel | | | |
| | | - Ecosystème: D | | | |
| | | 3) Environnement social | | | |
| | | - Relocalisation: A- | | | |
| | | - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/3)

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 50 305 PCU (à partir du modèle) |
|--|--|
| <p>Début de mise en œuvre: 2021 (moyen-terme) Classificateur: Route principale</p> <p>Carte de Localisation</p>  | <p>Coupe Transversale</p>  |
| Conception et plans du projet | |

(3/3)

| Etat actuel du pont | | | | | | |
|---|---|---------------------------------------|------|----------------------|------|-------|
|  |  | | | | | |
|  |  | | | | | |
|  |  | | | | | |
| Vue de la berge | Vue du dessous | | | | | |
| Vue des poutres | Poutres endommagées par les Camions | | | | | |
| Project Concept, Scheme or Drawings | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <p>Coût en 2014</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>223,8 milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>42,7%</td> </tr> </table> <p>Ratio Coût Profit: 8,90 Projet Groupe No.21</p> | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 223,8 milliards FCFA | TIRE | 42,7% |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 223,8 milliards FCFA | TIRE | 42,7% | | |
| Notes | | | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

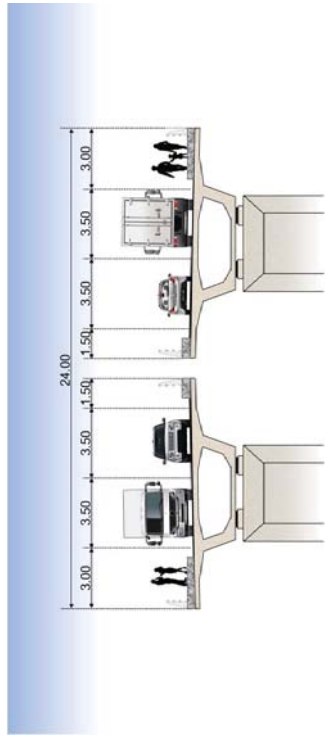
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental. Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations |
|---|--|---|--|--|---|
| | V-7-9 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (CBDRN) Pont Vridi-Biétry | TA,FA, PP | AGEROUTE, Port Autonome d'Abidjan | Ministère des Infrastructures Economiques, Ministère des Transports |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | Le pont de Vridi Biétry a été conçu pour relier les deux terrains gagnés sur la lagune et qui seront utilisés pour étendre la zone industrielle de Vridi et créer une nouvelle zone de stationnement pour les poids lourds afin d'éviter qu'ils stationnent le long des voies existantes, comme c'est actuellement le cas. Le pont Vridi-Biétry est censé réduire la circulation des camions de transit sur le boulevard de Vridi, qui est le seul lien qui relie les différentes zones du port. | | Etudes | | 1 519 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle voie et d'un pont pour traverser la lagune. • Longueur du projet: 3,2 km (élargissement de la route existante sur 700 m et construction d'une nouvelle voie sur les remblais gagnés sur la lagune sur 2,5 km) • 6 voies de circulation • Emprise: 25 m • Longueur de pont: 300 m | | Investissement initial | | 15 186 |
| Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | Dépenses courantes (par an) | | 1 063 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-7-8 va relier la zone industrielle de Vridi au Boulevard du Canal. | | Echéanciers de réalisation du projet | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquat | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | Travaux préparatoires: 1 an Principaux travaux: 2 ans Année d'achèvement: 2020 | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | D | Implication communautaire | Projets connexes (Codes) | |
| Nécessité de soutien, externes² | Assistance technique | B | Assistance financière | V-8-1 | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE et du Port Autonome d'Abidjan seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | Coopération avec le secteur privé | | D |
| Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | Autres parties prenantes | | A |

| | |
|--|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Projection future du volume du trafic (2030): V = 4 241 PCU (à partir du modèle)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Début de mise en œuvre: 2018 (court terme) Classification: Route secondaire</p> <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale-Route</p>  |


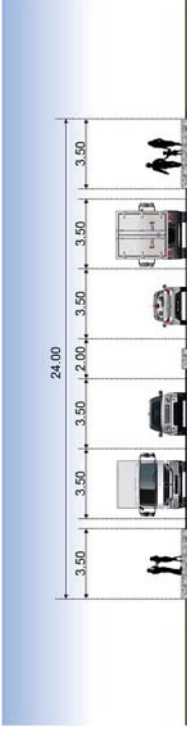
| | |
|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Coupe Transversale – Pont</p>  |
| <p>Hypothèses</p> | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> |
| <p>Indicateurs d'évaluation⁴</p> | <p>VAN 332,0 Milliards FCFA TIRE 61,8%</p> |
| <p>Notes</p> | <p>Ratio Coût Profit: 9,46 Projet Groupe No.19</p> |

Note:

- *1: **Type de projet** :les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

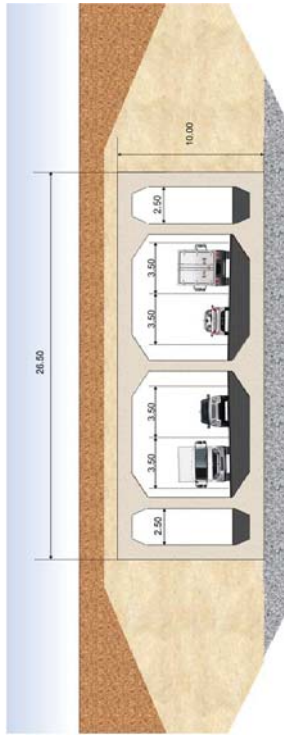
| No. | Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations |
|-----|---|--|------------------------------|--------------------|---|
| | V-7-10 | Construction d'un Réseau Routier dans le Centre des Affaires du District (GBDRN) Tunnel Yopougon-Treichville | T.A.FA, PP | AGERROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du Projet | | | |
| | Objectifs principaux | Les deux ponts existants reliant le Plateau à Treichville sont actuellement encombrés et la situation devrait s'aggraver avec l'augmentation des véhicules privés dans les 15 prochaines années. En outre, Yopougon n'a aucun lien avec la zone portuaire, et tout le trafic entre ces deux zones doit transiter par des routes encombrées autour du Plateau. Le tunnel est prévu pour fournir un accès direct entre Yopougon et Treichville, soulageant les deux ponts existants et le réseau routier du Plateau. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouveau tunnel pour franchir la lagune: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 4,5 km (1100 m de tunnel immergé, 2 x 950 m de la section de couvercle ouvert, 2 x 350 de section à ciel ouvert et à 800 m de la voie au niveau du sol) • 4 voies de circulation • Emprise: 25 m • 2 tours de ventilation | | | |
| | Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-7-10 reliera la Commune de Yopougon à la Commune de Treichville. | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier (Voir carte ci joint) | | | |
| | Implication du Secteur privé² | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Implication communautaire Autres parties prenantes | | | |
| | Nécessité de soutien externes² | Coopération avec le secteur privé Coopération avec le secteur privé | | | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et du Ministère des Transports et de son agence d'exécution AGERROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B- - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: B- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Reboisement: A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(1/4)

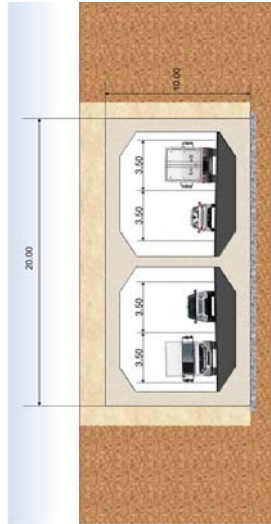
| Analyse qualitative et justificatifs | (2/4) |
|--|--|
| Volume journalier prévu (2030): V = 24 104 UVP (à partir du modèle de trafic) | |
| Début de mise en œuvre: 2026 (long terme) Classification: Route secondaire | |
| Carte de Localisation |  |
| Conception et plans du projet |  |

(3/4)

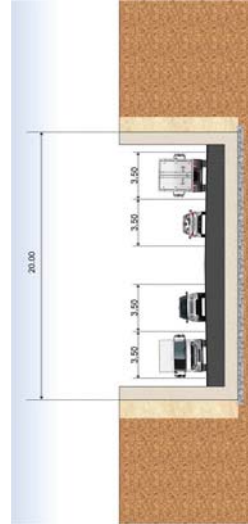
Coupe Transversale – Tunnel sous terrain



Coupe Transversale – Tunnel



Coupe Transversale – Tunnel



Project
Concept,
Scheme or
Drawings

(4/4)

| | | | |
|--|--|---|---------------------|
| <p>Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | Hypothèses | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 16,6 Milliards FCFA |
| Notes | Ratio Coût Profit: 1,05 Projet Groupe No.22 | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

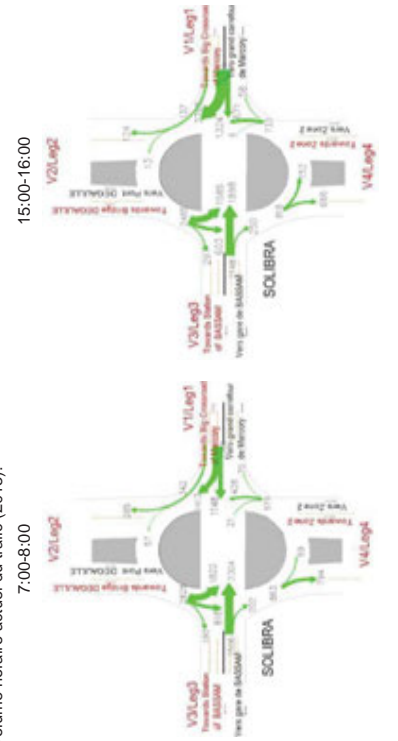

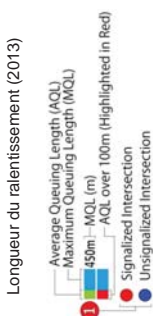
*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/4)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|----------------------------------|--|---|
| V-8-1 | Amélioration du Carrefour Solibra | TA. FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le carrefour Solibra se situe à l'extension des Pont Felix Houphouët Boigny et General de Gaulle, les deux seuls ponts qui traversent la lagune Ebré. L'échangeur prévu doit résoudre les problèmes de congestion du trafic en dispersant le flux venant du Pont FHB. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un échangeur sur le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing: <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 400 m - Longueur de l'Echangeur: 250 m - Surface du Pont : 5750 m² - Installation de signalisation du trafic - L'échangeur sera construit au milieu de la route à deux voies. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-1 est située à Treichville au Carrefour reliant le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing (Ouest et Est), le Boulevard General de Gaulle (Nord) et le Boulevard du Canal (Sud). | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Réseau Routier - Politique T13: Développement Routier (voir Carte ci-joint) | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Aucune | B | D | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | C | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental³ | <ol style="list-style-type: none"> 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D 2) Bruit et vibrations: C- <ul style="list-style-type: none"> - Matériel usé : D 3) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | |
|--|---|
| Volume horaire actuel du trafic (2013): 7:00-8:00 15:00-16:00 |  |
| Degré de saturation (2013) 1.435 |  |
| Longueur du ralentissement (2013) |  |
| Projection du volume du trafic journalier (2030): V = 111 500 UVP | |

(3/4)

Début de mise en œuvre: 2015 (court terme)

Carte de Localisation

Coupe Transversale

Conception et plans du projet

(4/4)

Conception et plans du projet

Vue Aérienne

| | | | |
|--|-----|------|-----|
| Hypothèses | N/A | TIRE | N/A |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | N/A |
| Notes | N/A | | |

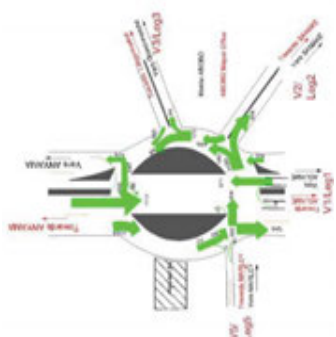
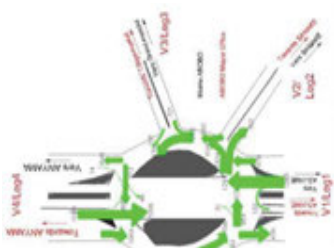
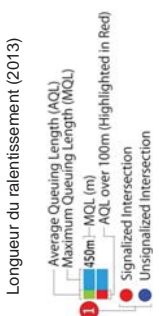
Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet

Note:
 *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
 *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
 *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
 *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|--|------------------------------|---|---|
| | V-8-2 | Amélioration de l'Intersection à la Mairie d'Abobo | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Le Carrefour de la Mairie d'Abobo est un rond-point sur la voie principale (Autoroute d'Abobo) qui le traverse par le milieu. La circulation le long de l'Autoroute d'Abobo est freinée par le trafic secondaire qui utilise aussi ce rond-point, ce qui crée un embouteillage. L'échangeur doit ainsi résoudre ce problème en favorisant la fluidité du trafic sur l'Autoroute d'Abobo. | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | | Le projet consiste en la construction d'un échangeur le long de l'Autoroute d'Abobo: | | Etudes 968 | |
| | | - Longueur de la voie: 470 m | | Investissement initial 9 667 | |
| | | - Surface du Pont: 2900 m2 | | Dépenses courantes (par an) 677 | |
| | | - Installation de signalisation du trafic | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | | - L'échangeur sera construit au milieu de la route et aura deux voies. | | Travaux préparatoires 1 an | |
| | | Les populations du Grand Abidjan | | Principaux travaux 1,5 an | |
| | | | | Année d'achèvement 2022 | |
| | | | | Projets connexes (Codes) | |
| | | La V-8-2 est située à Abobo en face de la mairie. (voir Carte ci-joint) | | | |
| | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales | | | |
| | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | | |
| | | PPP | | Autres parties prenantes | |
| | | Aucune | | B D | |
| | | Assistance technique | | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | | B D | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel use : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |
| | | Impact environnemental³ | | | |

(2/4)

| | | |
|--|---|---|
| | <p>Volume horaire actuel du trafic (2013):</p> <p>7:00-8:00</p>  <p>17:00-18:00</p>  | <p>Degré de saturation (2013)</p> <p>1.019</p> <p>Longueur du ralentissement (2013)</p>  |
| | <p>Projection du volume moyen du trafic par jour (2030):</p> <p>V = 89 213 UVP</p> | |
| | <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | |

(3/4)

Début de mise en œuvre: 2020 (court à moyen terme)

Carte de localisation

Conception et plans du projet

Coupe Transversale

(4/4)

Conception et plans du projet

Profil

Plan Aérien

| | | | | | |
|----------------------------|-----|-----|------|-----|--|
| Hypothèses | N/A | | | | |
| Indicateurs d'évaluation*4 | VAN | N/A | TIRE | N/A | |
| Notes | N/A | | | | |

Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No. (1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|---|--|
| V-8-3 | Amélioration du Carrefour Banco Sud | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Comme à la Mairie d'Abobo, l'intersection (V-8-2), le Carrefour Banco Sud est un rond-point sur la route principale qui le traverse. Le trafic local autour du rond-point freine le flux de trafic sur la voie principale. L'échangeur favorisera un flux normal du trafic. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) Etudes 1 240 Investissement initial 12 404 Dépenses courantes (par an) 868 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur l'Autoroute d'Abobo: - Longueur de la voie: 520 m - Longueur de l'échangeur: 330 m - Surface du Pont: 3300 m2 - Installation de signalisation du trafic - L'Echangeur sera construit au milieu de la route avec deux voies de circulation. | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 1,5 an Année d'achèvement 2023 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-3 est située à Abobo près de la gare de train. (voir Carte ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | Assistance financière | Autres parties prenantes D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique C | Coopération avec le secteur privé D | | |
| Impact environnemental³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/3)

Projection du volume moyen du trafic par jour (2030):
V = 89 175 UVP


Début de la mise en œuvre: 2026 (long terme)

Carte de localisation

Conception et plans du projet

Coupe Transversale

(3/3)

| | | | | | |
|--|---|-----|-----|------|-----|
| Conception et plans du projet |  <p>Profil 520 330</p> <p>Vue Aérienne</p> | | | | |
| | Hypothèses | N/A | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| | Notes | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

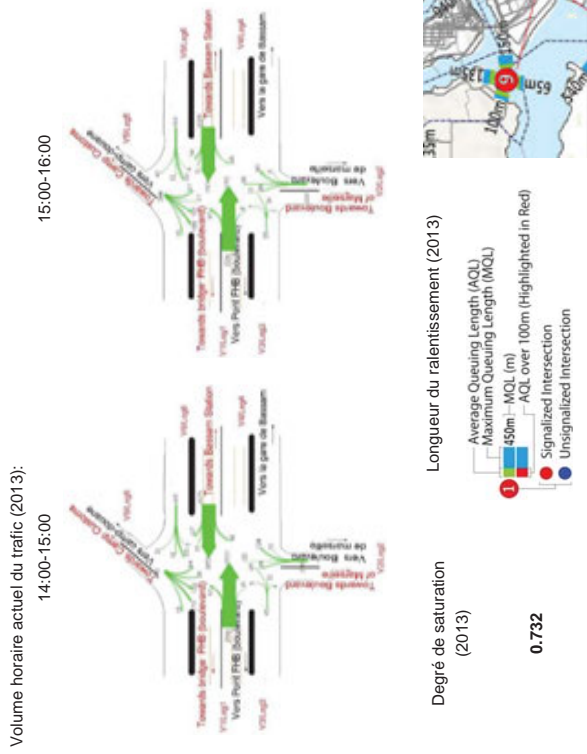
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| | | | | |
|--|--|---|-----------------------------------|--|
| No. | | | | (1/4) |
| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-8-4 | Amélioration du Carrefour Palais des Sports | T.A. FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le Carrefour Palais des Sports connaît une saturation due à un volume important de trafic sur le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing. L'échangeur doit permettre un flux de trafic normal sur la voie principale. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | | | Etudes 2 507 |
| | | | | Investissement initial 25 071 |
| | | | | Dépenses courantes (par an) 1 755 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un échangeur sur le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing: | | | |
| | - Longueur de la voie: 560 m | | | |
| | - Surface de l'échangeur: 340 m | | | |
| | - Surface du Pont: 7820 m ² | | | |
| | - Installation de signalisation du Trafic | | | |
| | - L'échangeur sera construit au milieu de la route avec un trafic à quatre voies. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-4 est située à Treichville près de la gare de train et du Palais des Sports. (voir Carte ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Aucune | B | D | |
| Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | C | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental ³ | <ul style="list-style-type: none"> 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |



Analyse qualitative et justificatifs

Projection du Volume moyen du trafic par jour (2030):
 V = 50 250 UVP

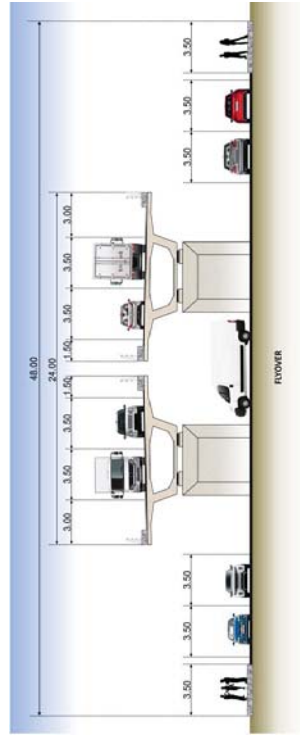
Début de la mise en œuvre: 2018 (court terme)

Carte de localisation





Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

| | | | |
|---|---|---|------------------------|
| Conception et plans du projet | <p>Profil</p>  | | |
| | <p>Vue Aérienne</p>  | | |
| <p>Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> <p>Indicateurs d'évaluation^{*,4}</p> <p>Notes</p> | <p>N/A</p> <p>VAN</p> <p>N/A</p> <p>N/A</p> | <p>TIRE</p> <p>N/A</p> |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*4: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*5: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | |
|---|--|--|--|---------------------|---|---|
| V-8-5 | | Amélioration du Carrefour Siporex | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| | | Description du projet | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Objectifs principaux | Le Carrefour Siporex est l'une des intersections les plus encombrées du District d'Abidjan. Conçu comme rond-point, ce carrefour n'arrive plus à réguler le volume de trafic qu'il reçoit. Un échangeur allant du Nord au Sud doit pouvoir résoudre cette question de congestion. | | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur le Boulevard Principal: - Longueur de la voie: 370 m - Longueur de l'échangeur: 200 m - Surface du Pont : 4600 m ² - Installation de signalisation du trafic - L'échangeur sera construit au milieu de la route avec quatre voies. | | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires : 1 an Principaux travaux : 1,5 an Année d'achèvement : 2018 | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | Projets connexes (Codes) | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-5 est située à Yopougon. | | | | (see Maps attached) | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | | |
| | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | | | |
| | Aucune | B | D | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | | | |
| | C | B | D | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | | | |
| Impact environnemental³ | <p>1) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D <p>2) Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D <p>3) Environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | | | |

Volume horaire actuel du trafic (2013):
6:00-7:00

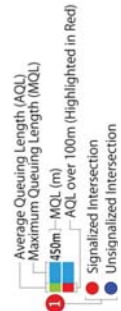


Analyse qualitative et justificatifs

Degré de saturation (2013)

1.983

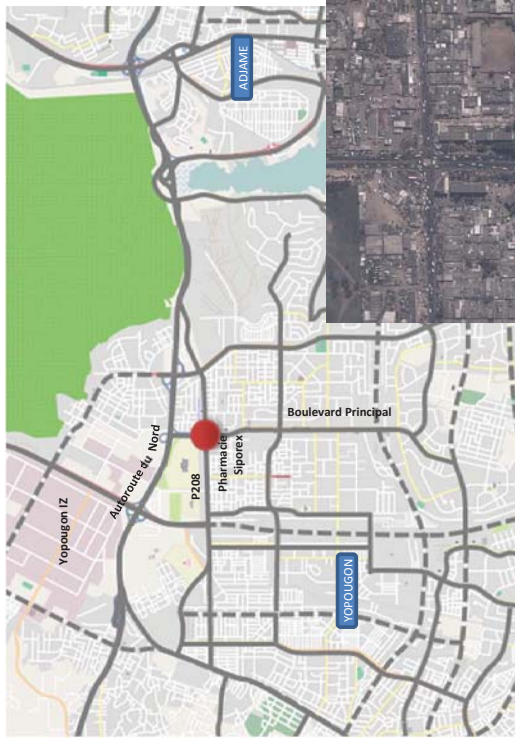
Distance du ralentissement (2013)



Projection du volume moyen du trafic par jour (2030):
V = 82 788 UVP

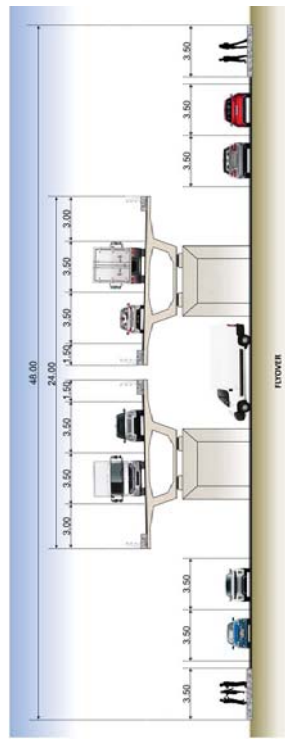
Début de la mise en œuvre: 2016 (court terme)

Carte de localisation

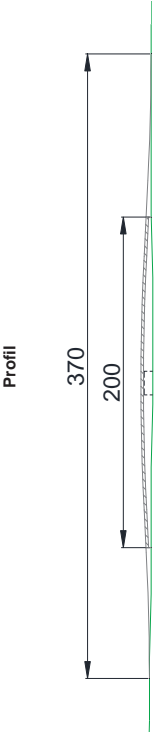



Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

| | | | | | |
|--|---|-----|-----|------|-----|
| Conception et plans du projet |  <p>Profil</p> <p>370</p> <p>200</p> | | | | |
| |  <p>Vue Aérienne</p> <p>370</p> <p>200</p> | | | | |
| | Hypothèses | N/A | | | |
| Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Indicateurs ⁴ d'évaluation | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| | Notés | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| | | | | |
|--|--|---|-----------------------------------|---|
| No. | | | | (1/3) |
| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-8-6 | Amélioration du Carrefour Keneya | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Objectifs principaux | Le Carrefour Keneya est similaire au Carrefour Siporex (V-8-5), et connaît les mêmes problèmes de congestion. Un échangeur allant du Nord au Sud permettra un flux normal du trafic. | | | Etudes 833 Investissement initial 8 327 Dépenses courantes (par an) 583 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un échangeur sur le Boulevard Principal: - Longueur de la voie: 390 m - Longueur de l'échangeur: 260 m - Surface du Pont : 2600 m ² - Installation de signalisation du trafic - L'échangeur sera construit au milieu de la route sur deux voies. | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 1,5 an Année d'achèvement 2023 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | Projets connexes (Codes) |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-6 est située à Yopougon. | | | (voir Carte ci-joint) |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Aucune | B | D | |
| Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | C | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| Impact environnemental ³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/3)

Projection du volume moyen du trafic par jour (2030):
V = 38 425 UVP

Début de mise en œuvre: 2021 (moyen terme)

Carte de localisation

Conception et plans du projet

Coupe Transversale

(3/3)

Profil

Vue du plan

Conception et plans du projet

| | | | | | |
|--|-----|-----|------|-----|-----|
| Hypothèses | N/A | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*1} | VAN | N/A | TIRE | N/A | N/A |
| Notes | N/A | | | | |

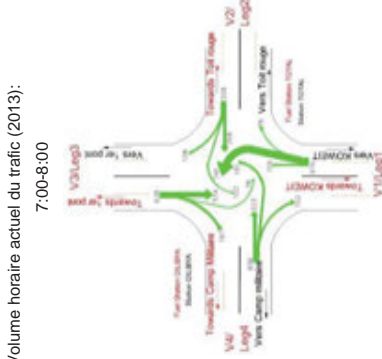
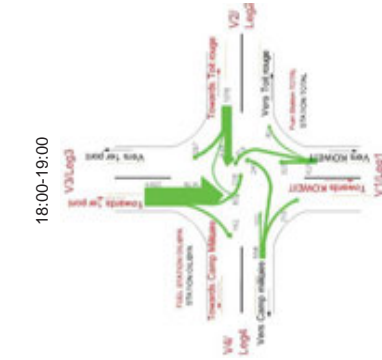
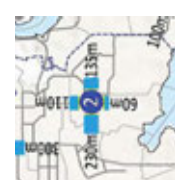
Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|--|------------------------------|---|
| | V-8-7 | Amélioration du Carrefour Sapeurs-Pompiers | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Le Carrefour Sapeurs-Pompiers est actuellement une intersection sans signalisation avec un taux de saturation du trafic. L'installation de feux tricolores ne pourra pas résoudre totalement les encombrements et un échangeur peut être nécessaire sur la L1. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur la route L1: <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 440 m - Longueur de l'échangeur: 250 m - Surface du Pont: 2500 m2 - Installation de signalisation du trafic - L'échangeur sera construit au milieu de la route à deux voies. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-7 est située à Yopougon, près de la caserne des Sapeurs-Pompiers. (voir Carte ci-joint) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | Implication Secteur privé² | PPP | Réseau Routier - Politique T13: Développement Routier | | |
| | Nécessité de soutien externes² | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | B | Assistance financière | D |
| | Impact environnemental³ | C | Coopération avec le secteur privé | | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D - Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | |
|---|--|
| <p>Volume horaire actuel du trafic (2013):</p> <p>7:00-8:00</p>  <p>18:00-19:00</p>  | <p>Degré de saturation (2013)</p> <p>1.786</p> <p>Distance du ralentissement (2013)</p>  <p>Average Queuing Length (AQL)</p> <p>Maximum Queuing Length (MQL)</p> <p>450m - MQL (m)</p> <p>100m - AQL over 100m (Highlighted in Red)</p> <p>Signalized Intersection</p> <p>Unsignalized Intersection</p> <p>Projection du volume de trafic par jour (2030):</p> <p>V = 45 538 UVP</p> |

(3/4)

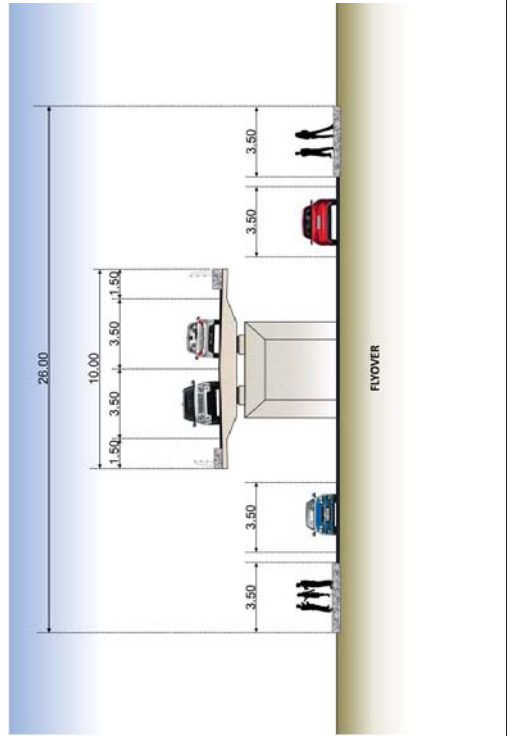
Début de la mise en œuvre: 2020 (court et moyen terme)

Carte de localisation



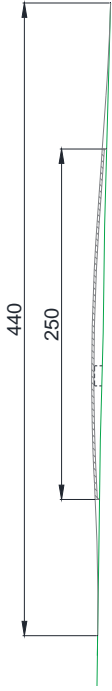
Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

Profil



Vue Aérienne



Conception et plans du projet

Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet

| | | | |
|--------------------------|-----|-----|------|
| Hypothèses | N/A | | |
| Indicateurs d'évaluation | VAN | N/A | TIRE |
| Notes | N/A | | |




Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|----------------------------------|---|---|
| | V-8-8 | Amélioration du Carrefour Samaké | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Le Carrefour Samaké est une intersection très encadrée avec 5 voies autour du rond-point. La forme de l'intersection doit être modifiée, des feux de signalisation installés et un échangeur peut être construit pour permettre un flux normal du trafic. | | | |
| | Composantes | e projet consiste à moderniser l'intersection ainsi que la construction d'un échangeur: - Longueur de la voie: 490 m - Longueur de l'échangeur: 300 m - Surface de l'échangeur: 1800 m2 - Installation de signalisation du trafic L'échangeur sera construit au milieu de la route avec deux voies. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | Implication Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Réseau Routier - Politique T13: Développement Routier | |
| | Nécessité de soutien externes² | Aucune | B | Autres parties prenantes | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | Impact environnemental³ | C | B | D | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

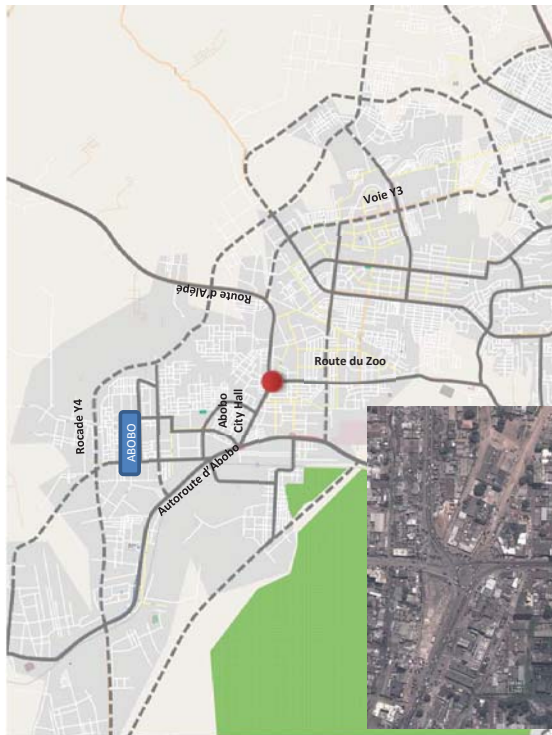
(2/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | |
|--|--|
| <p>Volume actuel du trafic journalier (2013):</p> <p>7:00-8:00</p>  <p>18:00-19:00</p>  | <p>Degré de saturation (2013)</p> <p>1.896</p> <p>Distance du ralentissement (2013)</p>  <p>Average Queuing Length (AQL) Maximum Queuing Length (MQL)</p> <p>450m - MQL (m) AQL over 100m (Highlighted in Red)</p> <p>Signalized Intersection Unsignalized Intersection</p> <p>Projection du volume moyen de trafic journalier (2030): V = 65 513 UVP</p> |

(3/4)

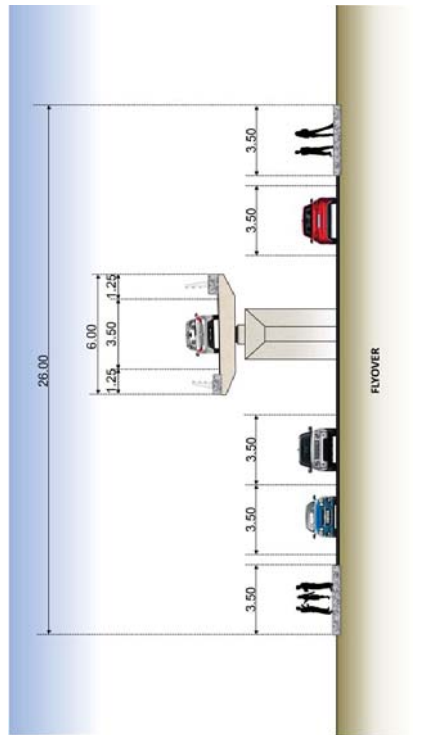
Début de la mise en œuvre: 2020 (court à moyen terme)

Carte de localisation



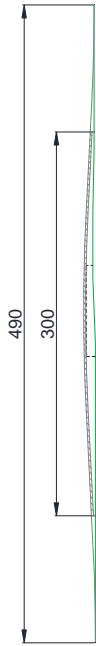
Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

Profil



Vue Aérienne



Conception et plans du projet

| | | | | | | |
|--|--------------------------|-----|-----|------|-----|-----|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | | | | |
| | Indicateurs d'évaluation | VAN | N/A | TIRE | N/A | N/A |
| | Notes | N/A | | | | |



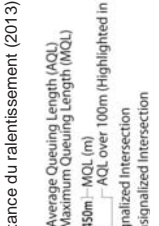

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|-------|---|------------------------------|---|---|
| | V-8-9 | Amélioration du Carrefour St.Jean | TA, FA | AGERROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Objectifs principaux | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | | Le Carrefour St. Jean est situé à la jonction du Boulevard de France et du Boulevard des Martyrs. L'intersection va connaître une saturation lorsque le Boulevard de France sera redressé (V-6-5) et que l'extension de la (V-6-4) sera achevée, dénotant une partie du trafic de l'Est directement sur cette intersection. Le passage souterrain construit sur le Boulevard de France permettra le flux de trafic dans un sens, soulageant ainsi la partie inférieure de l'intersection. | | Etudes | 592 |
| | | Composantes | | Investissement initial | 5 924 |
| | | Le projet consiste en la construction d'un passage souterrain sur le Boulevard de France: | | Dépenses courantes (par an) | 415 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 290 m - Longueur du Ponceau: 40 m - Surface du Ponceau: 440 m² - Installation de signalisation du trafic Le passage souterrain sera construit avec deux voies | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | | Bénéficiaires | | Travaux préparatoires | 1 an |
| | | Les populations du Grand Abidjan | | Principaux travaux | 1,5 an |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | Année d'achèvement | 2018 |
| | | La V-8-9 est située à Cocody à l'intersection du Boulevard de France et du Boulevard des Martyrs. (voir Carte ci-joint) | | Projets connexes (Codes) | V-6-4, V-6-5 |
| | | Justificatifs | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales | |
| | | Réseau Routier - Politique T1, 13: Développement Routier | | Adéquation avec la politique nationale | |
| | | Implication Secteur privé² | | Implication communautaire | |
| | | Aucune | | B | |
| | | Nécessité de soutien externes² | | Assistance financière | |
| | | C | | B | |
| | | Allocation de ressources pour le projet | | Coopération avec le secteur privé | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGERROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | D | |
| | | Impact environnemental³ | | D | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/4)

| | |
|--|---|
| <p>Volume horaire actuel du trafic (2013):</p> <p>7:00-8:00</p>  <p>16:00-17:00</p>  | <p>Degré de saturation (2013)</p> <p>1.497</p>  <p>Distance du ralentissement (2013)</p>  <p>Average Queuing Length (AQL) Maximum Queuing Length (MQL) 450m - MQL (m) AQL over 100m (Highlighted in Red) Signalized Intersection Unsignalized Intersection</p> |
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Projection du volume moyen de trafic journalier (2030):</p> <p>V = 91 363 UVP</p> |

(3/4)

Conception et plans du projet

Début de mise en œuvre: 2016 (court terme)

Carte de localisation

Coupe Transversale

Legend : ● RT service : Cocody Water Station

(4/4)

Conception et plans du projet

Profil

Vue Aérienne

| | | | |
|---------------------------------------|-----|-----|------|
| Hypothèses | N/A | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE |
| Notes | N/A | | |

Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Graver; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|---|--|--|---|
| | V-8-10 | Amélioration du Carrefour Palmeraie | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Le Carrefour Palmeraie est situé à l'intersection du Boulevard François Mitterrand et de la Route de Bingerville. Du fait que le Boulevard François Mitterrand est l'une des routes majeures, un échangeur peut être nécessaire pour permettre aux trains/tramways de passer au-dessus de l'intersection. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur le Boulevard François Mitterrand: <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 470 m - Longueur de l'échangeur: 220 m - Surface du Pont: 4400 m² - Installation de signalisation du trafic L'échangeur sera construit au milieu de la route avec deux voies. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-10 est située à Cocody sur le Boulevard François Mitterrand. (voir Carte ci-joint) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Nécessité de soutien externes² | Aucune | B | D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | Impact environnemental³ | C | B | D | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

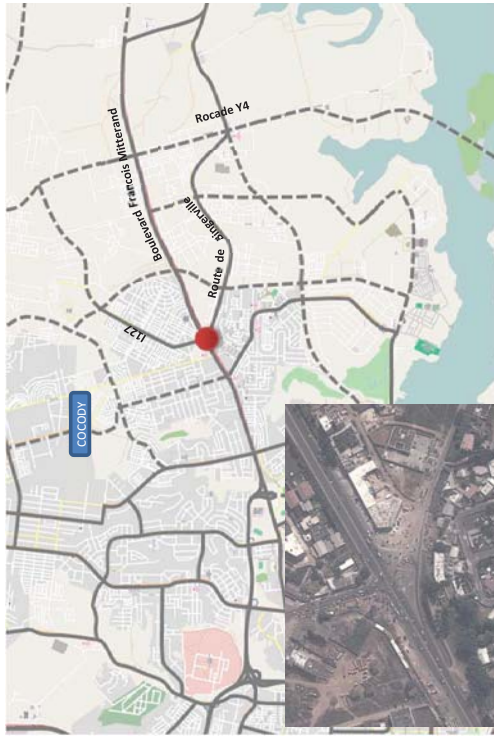
(1/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | (2/4) |
|---|-------|
| <p>Volume actuel du trafic par jour (2013):</p> <p>9:00-10:00</p> <p>18:00-19:00</p> <p>Degree de saturation (2013)</p> <p>0.929</p> <p>Distance du ralentissement (2013)</p> <p>Projection du Volume Moyen du trafic par jour (2030):</p> <p>V = 37 438 UVP</p> | |

(3/4)

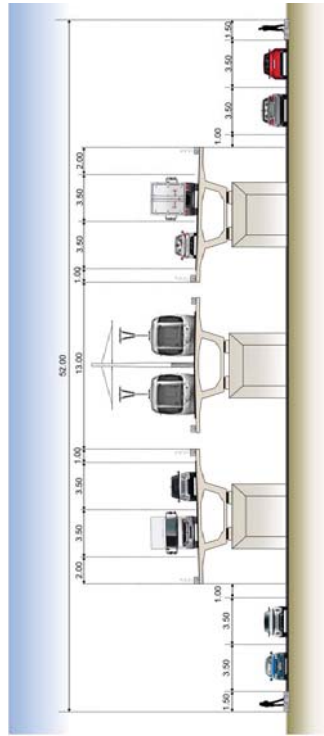
Début de mise en œuvre: 2018 (court terme)

Carte de localisation



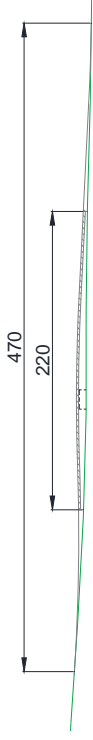
Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

Profil



Vue Aérienne



Conception et plans du projet

Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet

| | | | | |
|--|-----|-----|------|-----|
| Hypothèses | N/A | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| Notes | N/A | | | |



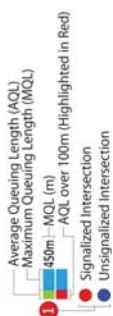
Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|---|------------------------------|---|---|
| | V-8-11 | Amélioration du Carrefour CHU Treichville | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | Situé à l'intersection de la rue du Pasteur, du Boulevard du Port et du Boulevard de Vridi, le Carrefour CHU Treichville est l'une des intersections les plus encombrées d'Abidjan. Même si la construction de la déviation Nord de Petit-Bassam (V-7-5) permettra de soulager le Boulevard de Vridi et son intersection, un échangeur peut être nécessaire pour gérer le flux du trafic généré par le Port. | | | Etudes | 436 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur: <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 380 m - Longueur de l'échangeur: 200 m - Surface du Pont: 2000 m2 L'installation de signalisation du trafic vers le Sud et aura deux voies. | | | Investissement initial | 4 357 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | Dépenses courantes (par an) | 305 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-11 est située à Treichville, à l'Ouest du CHU de Treichville. | | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | Travaux préparatoires | |
| Implication du Secteur privé² | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | Principaux travaux | |
| Nécessité de soutien externes² | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | Année d'achèvement | |
| Allocation de ressources pour le projet | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | Projets connexes (Codes) | |
| Impact environnemental³ | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | V-7-5 | |
| | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel use : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier Implication communautaire: B Assistance financière: B Coopération avec le secteur privé: D | |

(2/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | |
|--|---|
| <p>Volume horaire actuel du trafic (2013):</p> <p>9:00-10:00</p>  <p>12:00-13:00</p>  | <p>Degré de saturation (2013)</p> <p>1.745</p> <p>Distance du ralentissement (2013)</p>  |
| <p>Projection du Volume Moyen du Trafic par Jour (2030):</p> <p>V = 81 263 UVP</p> | |

(3/4)

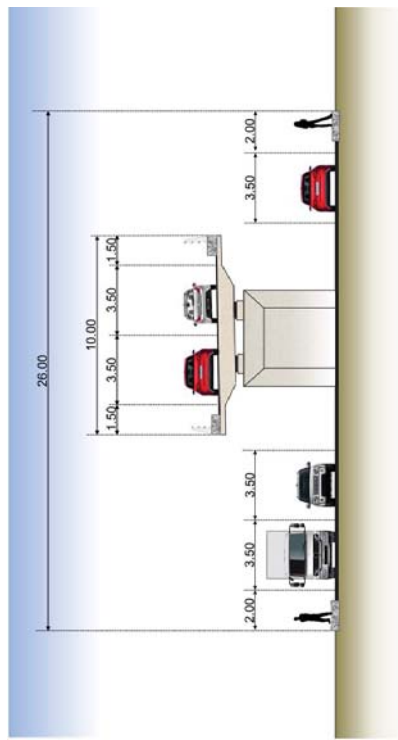
Début de mise en œuvre: 2016 (court terme)

Carte de localisation



Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

Profil



Vue Aérienne



Conception et plans du projet

Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet

| Hypothèses | N/A | TIRE | N/A |
|--|-----|------|-----|
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | N/A |
| Notes | N/A | | |

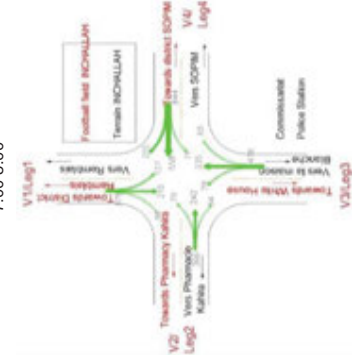
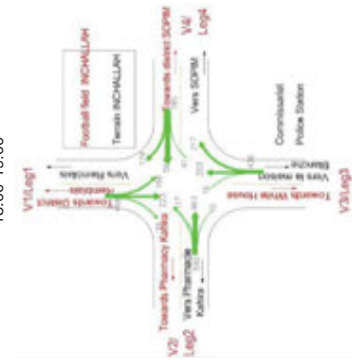

Note:

- *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Graver; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No. (1/4)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|------------------------------|---|
| V-8-12 | Amélioration du Carrefour Inchallah | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Le Carrefour Inchallah a déjà atteint son volume de saturation et la signalisation permettra de résoudre une partie du problème. Cependant, avec la Développement de la rocade Y4 (V-1-6) reliant Cocody à Koumassi et sa voie d'accès (V-7-6), le trafic va augmenter significativement à cette intersection. Un échangeur peut être nécessaire pour résoudre les problèmes d'embouteillage. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur le Boulevard du Cameroun: <ul style="list-style-type: none"> - Longueur de la voie: 440 m - Longueur de l'échangeur: 200 m - Surface du Pont : 2000 m² L'échangeur sera construit au milieu de la route avec deux voies. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-12 est située à Koumassi sur le Boulevard du Cameroun. (voir Carte ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | B | Assistance financière | D |
| Impact environnemental³ | Coopération avec le secteur privé | C | D | |
| Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | | |
| 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel use : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | | |

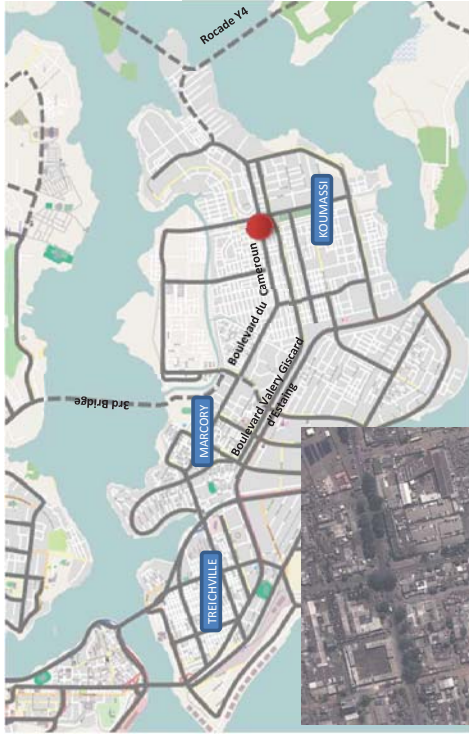
(2/4)

| Analyse qualitative et justificatifs | |
|--|--|
| Volume horaire actuel du trafic (2013): 7:00-8:00  18:00-19:00  | Degré de saturation (2013) 1.033 Distance du ralentissement (2013)  Projection du Volume Moyen du trafic par Jour (2030): V = 65 175 UVP |

(3/4)

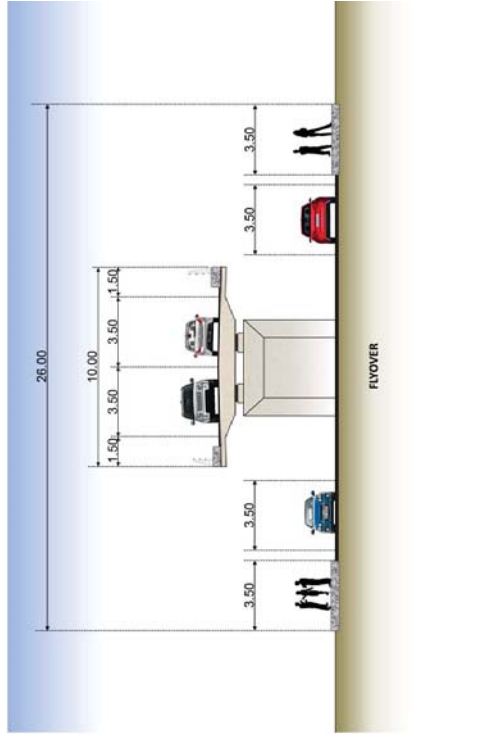
Début de mise en œuvre: 2020 (court et moyen terme)

Carte de localisation



Conception et plans du projet

Coupe Transversale



(4/4)

Profil



Vue aérienne



Conception et plans du projet

Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet

| | | | | | |
|--|-----|-----|------|-----|-----|
| Hypothèses | N/A | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A | N/A |
| Notes | N/A | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|--|---|---|
| | V-8-13 | Amélioration du Carrefour du Zoo | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | L'intersection de forme Y en face du Zoo est densément encombrée et la mise en place de feux de signalisation ne va résoudre qu'une partie du problème. Un échangeur devra être construit à cette intersection pour améliorer la fluidité du trafic. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur sur la route du Route du Zoo: - Longueur de la voie: 600 m - Longueur de l'échangeur: 350 m - Surface du Pont: 3500 m ² - Installation de signalisation du trafic L'échangeur sera construit au milieu de la route avec deux voies. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | La V-8-13 est située à la frontière entre Adjamé et Cocody, près du Zoo d'Abidjan. (voir Carte ci-joint) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP Aucune | Implication communautaire B | Autres parties prenantes D | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/4)

| | |
|---|---|
| <p>Volume Actuel du trafic par jour (2013): 9:00-10:00</p> | <p>Volume Actuel du trafic par jour (2013): 17:00-18:00</p> |
| <p>Degré de saturation (2013) 1.837</p> | <p>Distance du ralentissement (2013)</p> |
| <p>Projection du Volume Moyen de trafic par jour (2030): V = 55 625 UVP</p> | <p>Distance du ralentissement (2030)</p> |
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | |

(3/4)

Conception et plans du projet

Debut de mise en oeuvre: 2021 (moyen terme)

Carte de localisation

Coupe Transversale

(4/4)

Conception et plans du projet

Profil

Vue Aérienne

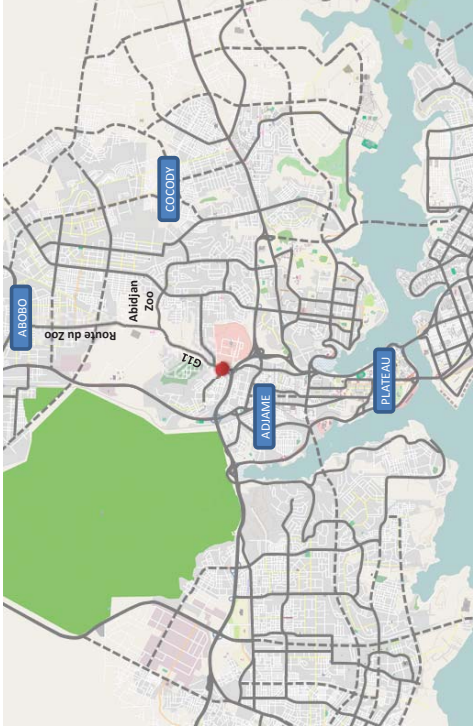
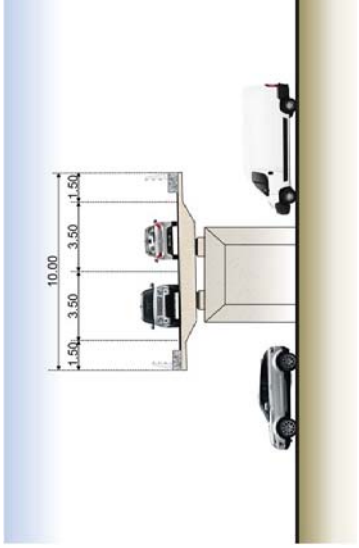
| | | | | | |
|--|-----|-----|------|-----|--|
| Hypothèses | N/A | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A | |
| Notes | N/A | | | | |

Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet


Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|--------|--|-----------------------------|---|---|
| | V-8-14 | Amélioration du Carrefour de Williamsville | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | | Le Carrefour de Williamsville est connu pour être un carrefour très encombré. Il est situé près d'une voie d'accès à un échangeur de l'autoroute du Nord et d'une zone de stationnement pour les gbakas. Ainsi cette situation complexe génère congestion, car les flux de trafic sont perturbés. L'amélioration du Carrefour de Williamsville aidera à réduire la congestion en canalisant les flux de circulation dans chaque direction. | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | | Le projet consiste en la construction d'un nouvel échangeur au Carrefour Williamsville: | | Etudes 1 215 | |
| | | • Longueur du projet: 1200 m | | Investissement initial 12 146 | |
| | | • Longueur du viaduc: 300 m | | Dépenses courantes (par an) 850 | |
| | | • Surface de pont: 6300 m ² | | | |
| | | • Installation de la signalisation routière | | | |
| | | Echéanciers de réalisation du projet | | | |
| | | Travaux préparatoires | | 1 an | |
| | | Principaux travaux | | 2 ans | |
| | | Année d'achèvement | | 2018 | |
| | | Projets connexes (Codes) | | Aucun | |
| | | Population du Grand Abidjan | | | |
| | | Le V-8-14 est situé à Adjame, près du Camp de la Gendarmerie. | | | |
| | | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | | Réseau Routier - Politique T1 13: Développement Routier | | | |
| | | PPP | | Autres parties prenantes | |
| | | Non | | D | |
| | | Assistance technique | | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | | D | |
| | | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution | | | |
| | | - Air pollution: B+ | | | |
| | | - Water pollution: D | | | |
| | | - Noise and vibration: C- | | | |
| | | - Bottom material: D | | | |
| | | 2) Natural Environment | | | |
| | | - Ecosystem: D | | | |
| | | 3) Social Environment | | | |
| | | - Resettlement: D | | | |
| | | - Poor/Minority/Indigenous people: D | | | |

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 75 600 PCU |
|--------------------------------------|--|
| | Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) |
| | Carte de Localisation |
| |  |
| | Conception et plans du projet |
| | Coupe Transversale De la rampe reliée à l'Autoroute du Nord |
| |  |

(3/3)

| | | | | |
|--|--|-----|-----|------|
| Conception et plans du projet | Vue du plan | | | |
| |  | | | |
| | Hypothèses | N/A | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE |
| | Notes | N/A | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


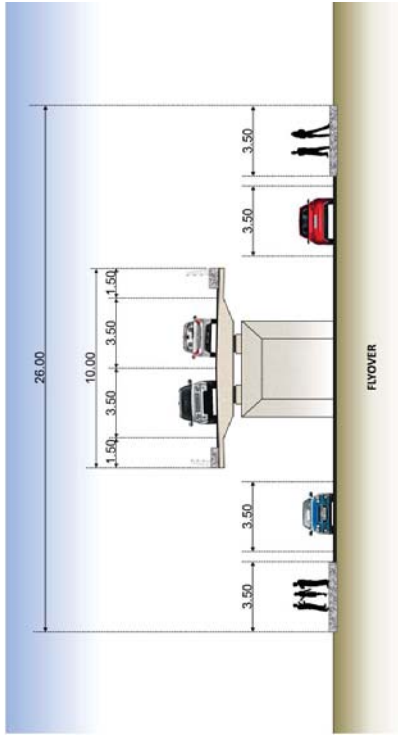
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)



(1/3)

| | | | | | |
|--|---|------------------------------|---|---|--|
| No. | | | | (1/3) | |
| Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations | |
| V-8-15 | Amélioration du Carrefour de la Vie | T.A.F.A | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| Description du Projet | | | | | |
| Objectifs principaux | Le Carrefour de la Vie est situé à l'intersection de deux artères principales, le boulevard François Mitterrand dans le sens Est et Ouest et le boulevard Latrille dans le sens Nord-Sud. Il est actuellement un goulot majeur pour l'ensemble du trafic entre le Plateau et Cocody. Le passage supérieur permettrait la libre circulation dans chaque direction et de réduire la congestion de la circulation. | | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouveau passage supérieur sur le boulevard François Mitterrand: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 400 m • Longueur du passage supérieur 210 m • Surface de pont: 4830 m² • Installation de la signalisation routière | | | | |
| Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-8-15 est situé à Cocody | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | | Réseau Routier - Politique TI 13: Développement Routier | | |
| | Non | | Implication communautaire | | |
| Nécessité de soutien, externes ² | Assistance technique | | Autres parties prenantes | | |
| | C | | B | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance financière | | Coopération avec le secteur privé | | |
| | B | | D | | |
| Impact environnemental ³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. <p>1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D</p> | | | | |

(2/3)

| | |
|---|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Volume journalier prévu (2030): V = 83 288 UVP</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Début de mise en œuvre: 2018 (court terme)</p> <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale</p>  |

(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------------|------|-----|--|--|---------------------------------------|-----|-----|------|-----|-------|-----|--|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Profil</p>  <p>Vue de haut</p>  | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="4">N/A</td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | Notes | N/A | | | |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | | | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|------------------------------|--|---|
| | V-8-16 | Carrefour de l'Ecole Nationale de Police | TA,FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Le Carrefour de l'Ecole Nationale de Police est situé à l'intersection du boulevard François Mitterrand et de la rue des Jardins. Actuellement, cette intersection n'a pas de signalisation, ce qui crée une forte congestion le long de la rue des Jardins et bloque la libre circulation du trafic sur le boulevard François Mitterrand. Un passage supérieur est censé résoudre le problème en réduisant le temps d'attente pour les usagers de la route. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouveau passage supérieur sur le boulevard François Mitterrand: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 450 m • Longueur du passage supérieur: 280 m • Surface du pont: 6440 m² • Installation de la signalisation routière | | | |
| | Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | Le V-8-16 est situé à Cocody. | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles (voir Cartes ci-joints) | | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Nécessité de soutien externes² | Non | B | D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | B | D | |
| | Impact environnemental³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/3)

Analyse qualitative et justificatifs

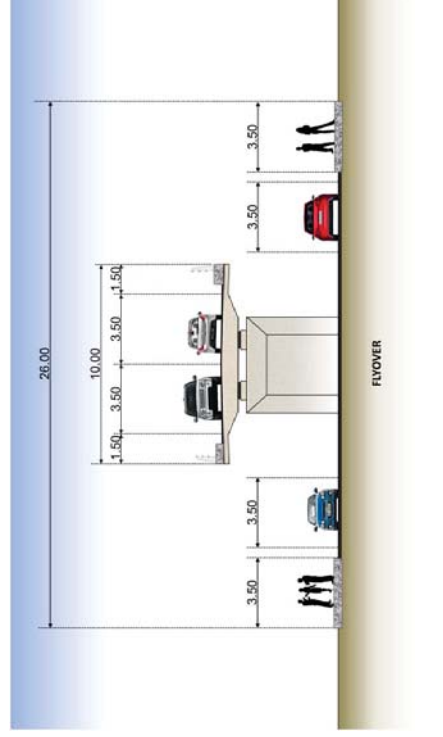
Projection future du volume du trafic (2030):
V =142 763 UVP

Début de mise en œuvre: 2021 (moyen terme)

Carte de Localisation





Coupe Transversale



Conception et plans du projet

(3/3)

| | | | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|-----|---|------|
| Conception et plans du projet | Profile | |  | |
| | Vue de haut | |  | |
| | Hypothèses | N/A | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE |
| Notés | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

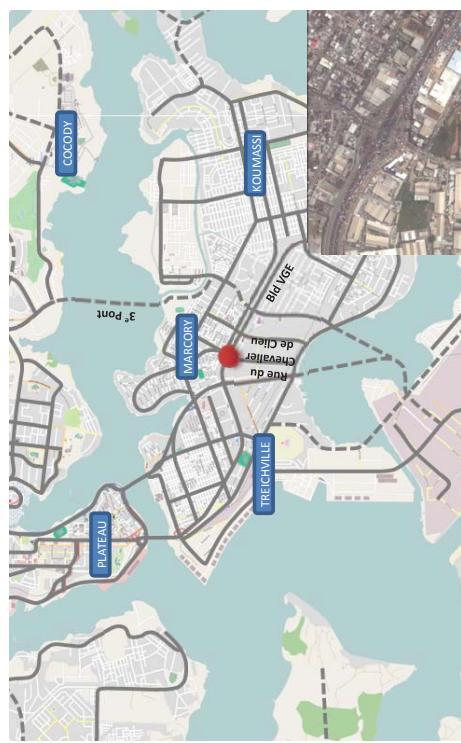
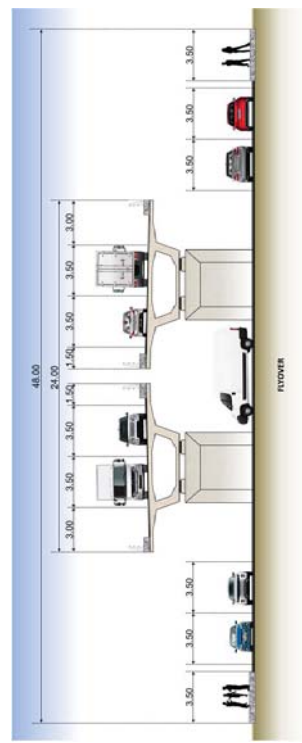
Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)



*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--|---|--------------------------------------|------------------------------|---------------------|---|
| V-8-17 | | Amélioration du Carrefour de Marcory | TA,FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Le Carrefour de Marcory est situé à l'intersection du boulevard Valéry Giscard d'Estaing et de la rue du Chevalier de Clieu. La construction du passage supérieur au niveau du carrefour Solibra va probablement déplacer le problème de congestion vers cette intersection. Ainsi, l'amélioration de l'intersection devrait permettre la libre circulation du trafic du Carrefour Solibra à l'échangeur VGE. | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouveau passage supérieur sur le boulevard Valéry Giscard d'Estaing: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 530 m • Surface du pont: 52,90 m² • Installation de la signalisation routière | | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) |
| Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| Project Location or Coverage Area | The V-8-16 est situé à Marcory. | | | | Travaux préparatoires Principaux travaux Année d'achèvement |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | | Projets connexes (Codes) |
| Implication du Secteur privé² | PPP | | | | Aucun |
| Nécessité de soutien externes² | Non | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | | | | |
| | C | | | | |
| | Assistance financière | | | | |
| | B | | | | |
| | Implication communautaire | | | | |
| | B | | | | |
| | Autres parties prenantes | | | | |
| | D | | | | |
| | Coopération avec le secteur privé | | | | |
| | D | | | | |
| Impact environnemental³ | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | | |

| | |
|---|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Projection future du volume du trafic (2030): V = 111 963 UVP</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Début de mise en œuvre: 2018 (court terme)</p> <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale</p>  |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------|-----|------|-----|---------------------------------------|-----|-----|-----|-------|-----|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Profile</p>  <p>Vue aérienne</p>  | | | | | | | | | | | | |
| <p>Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="3">N/A</td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | TIRE | N/A | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | N/A | Notes | N/A | | |
| Hypothèses | N/A | TIRE | N/A | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | N/A | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

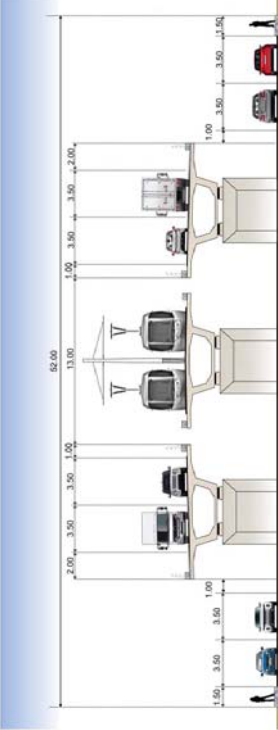
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

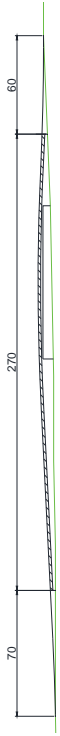

No. (1/3)

| Code | Name of Project | Type of Project ¹ | Executing Agencies | Relevant Organizations |
|---|---|--|--|---|
| V-8-18 | Amélioration du Carrefour Orca | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Le Carrefour Orca, ou Carrefour Riviera 3, est un rond-point situé à l'intersection du boulevard François Mitterrand et le boulevard Arsène Usher Assouan. Cette intersection devra être améliorée avec la construction d'un passage supérieur pour fluidifier la circulation. En outre, comme le boulevard François Mitterrand est projeté comme un corridor de transport de grande capacité, les travaux d'amélioration devront prendre en compte les futures infrastructures de transport. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'un nouveau passage supérieur sur le boulevard François Mitterrand: <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 400 m • longueur du passage supérieur: 270 m • surface du pont: 5400 m² • installation de la signalisation routière Le passage supérieur sera construit au milieu de la route et aura deux voies de circulation. | | | |
| Bénéficiaires | Population du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | le V-8-18 est situé à Cocody sur le long du Boulevard François Mitterrand, près du magasin Orca Deco (voir Cartes ci-joints) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes² | Non | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| Impact environnemental³ | C | B | D | |
| | Des ressources provenant du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées aux ouvrages requis et celles du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront utilisées pour les questions d'expropriation de terres et de la réinstallation des populations. | | | |
| | 1) Pollution - Pollution de l'air: B+ - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: C- - Matériel usé : D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D 3) Environnement social - Relocalisation: D - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: D | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Projection future du volume du trafic (2030): V = 55 538 UVP |
|--------------------------------------|---|
| Conception et plans du projet | <p>Début de mise en œuvre: 2018 (court terme)</p> <p>Carte de Localisation</p>  <p>Coupe Transversale</p>  |

(3/3)

| | | | |
|--|--|-----|------|
| Conception et plans du projet | <p>Profil</p>  | | |
| | <p>Vue aérienne</p>  | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | |
| | Indicateurs * d'évaluation 4 | VAN | TIRE |
| Notes | N/A | | |

Noté:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière(AF) et/ou participation du secteur privé(PP)


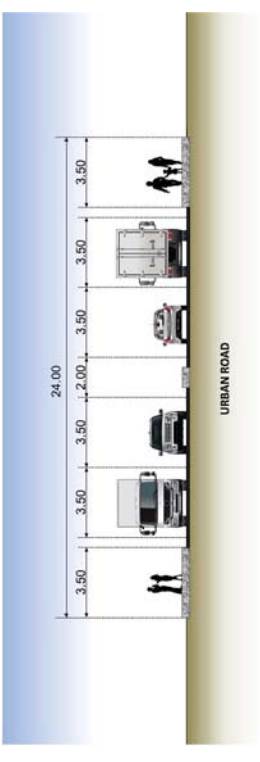
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette(VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)


(1/3)

| | | | | |
|--|--|---|-----------------------------------|---|
| No. | | | | |
| Code | Intitulé du Project | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-9-1 | Développement d'une route alternative à la Route de Dabou | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | C'est une nouvelle route au nord des zones développées, qui connecte à l'Autoroute du Nord via la section ouest de la Rocade Y4 (V-1-1), remplissant les fonctions de transit et de développement à long terme des nouvelles zones, ainsi que le développement de la route existante avec le concept de structuration urbaine des agglomérations (Yopougon, Songon et Dabou) sans les couper en deux par diviser le trafic sur la route de Dabou, qui est la route principale du trafic en provenance ou destination de la partie Ouest du pays. | | | |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route : <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet: 4,7 km • 4 voies de circulation • Emprise : 24m • 3 nouveaux échangeurs : un avec la Route de Dabou, un avec V-9-2, et un avec la Rocade Y4 (V-1-1) Ce projet reste l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la classe de route, le nombre de voies, les profils, les alignements, les types d'intersections, etc. | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | V-9-1 connecte de la Route de Dabou à la section ouest de la Rocade Y4 (V-1-1). | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | (voir carte jointe) | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | Non | B | D | |
| Nécessité de soutien, externes ² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | B | B | D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrains et la réinstallation de la population. | | | |
| Impact environnemental ³ | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: D - Pollution de l'eau: D - Bruit et vibrations: D - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème: D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation: C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires: C- | | | |

(2/3)

| | |
|--|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 812 UVP/km (à partir du modèle de trafic)</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Début de mise en œuvre : 2024 (moyen terme) Classification routière : (à identifier)</p> <p>L'alignement de V-9-1 a des terrains rugueux et vallonnés dans une zone montagneuse, nécessitant ainsi de grands remblais et coupes d'environ de 20 mètres de haut, ou de nombreux ponts.</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe transversale typique</p>  |

(3/3)

| | | | | | |
|--|--|------|----------------------|------|--------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Vue du plan</p>  | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (en date du 24 décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> | | | | |
| <p>Indicateurs d'évaluation</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="598 750 644 860">VAN</td> <td data-bbox="598 660 644 750">109,6 Milliards FCFA</td> <td data-bbox="598 571 644 660">TIRE</td> <td data-bbox="598 87 644 571">127,8%</td> </tr> </table> | VAN | 109,6 Milliards FCFA | TIRE | 127,8% |
| VAN | 109,6 Milliards FCFA | TIRE | 127,8% | | |
| <p>Notes</p> | <p>Ratio Coût Profit : 36,21 Projet Groupe : 34</p> | | | | |

Notes :

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/3)

| Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|-----------------------------|---|---|
| V-9-2 | Développement d'une connexion alternative entre l'Autoroute du Nord et le Carrefour Thomasset | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | Ceci est une nouvelle route avec 2 x 2 voies entre l'échangeur de l'Autoroute du Nord et le Carrefour Thomasset sur l'Autoroute d'Abobo, qui servira également le stade olympique d'Anyama / Ebimpé de l'ouest. Cette nouvelle route pourrait également commencer à partir de la route alternative à la Route de Dabou (V-9-1). | | Etudes | 4 044 |
| Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route : <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet : 31,5 km • 4 voies de circulation • Emprise : 24m • 4 nouveaux échangeurs : un avec la route alternative à la Route de Dabou (V-9-1), un avec l'Autoroute du Nord, un avec la Rocade Y4 (V-1-2), et un avec l'Autoroute d'Abobo (V-5-5). Ce projet reste l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la classe de route, le nombre de voies, les profils, les alignements, les types d'intersections, etc. | | Investissement initial | 40 440 |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | Dépenses courantes (par an) | 2 831 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | V-9-connecte la Zone Industrielle sur l'Autoroute du Nord à l'Autoroute d'Abobo près d'Anyama. (voir carte jointe) | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Travaux préparatoires | 1 an |
| | Adéquation avec la politique nationale | | Principaux travaux | 3 ans |
| | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | Année d'achèvement | 2028 |
| Implication du Secteur privé² | PPP | | Projets connexes (Codes) | V-1-2, V-5-5, V-9-1 |
| Nécessité de soutien externes² | Non | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | B | Autres parties prenantes | |
| | Assistance financière | B | Coopération avec le secteur privé | D |
| Impact environnemental³ | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux civils exigés et les Ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terrains et la réinstallation de la population. | | | |
| | 1) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air : D - Pollution de l'eau : D - Bruit et vibrations : D - Matériel usé : D 2) Environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Ecosystème : D 3) Environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Relocalisation : C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires : C- | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Cartographie du site | Coupe transversale typique |
|--|----------------------|----------------------------|
| <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 1 485 UVP (à partir du modèle de trafic)</p> <p>Début de mise en œuvre : 2028 (long terme) Classification routière : (à identifier)</p> <p>L'alignement de V-9-2 a des terrains rugueux et vallonnés dans une zone montagneuse, nécessitant ainsi de grands remblais et coupes d'environ de 20 mètres de haut, ou de nombreux ponts.</p> | | |
| Conception et plans du projet | | |

(3/3)

| Conception et plans du projet | | Vue du plan | |
|--|--------------------------|--|------------------------|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Coût en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | |
| | Indicateurs d'évaluation | VAN | 2 144,7 Milliards FCFA |
| | Notes | TIRE | 173,6% |
| | | Ratio Coût Profit : 155,79 Projet Groupe : 35 | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire


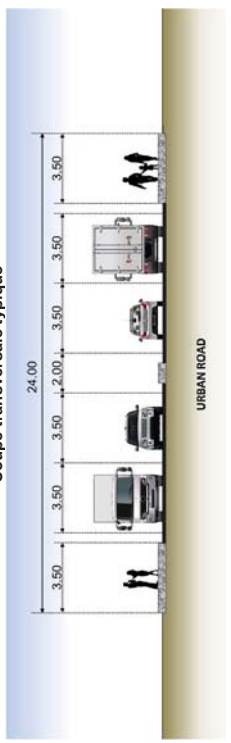
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-------|---|---|----------------------------------|--|---|
| V-9-3 | | Développement d'une Route Surélevée au-dessus de la Baie de Cocody | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Cette connexion de route surélevée est présentée dans le cadre du développement de la baie de Cocody y compris l'hydraulique et l'amélioration de l'assainissement de l'eau et du sol. | | | |
| | Composantes | Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route surélevée y compris la section de pont : • Longueur du projet : 0,8 km (bridge section: 0,6km) • 4 voies de circulation • Emprise: 24 m Ce projet reste l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la classe de route, le nombre de voies, les profils, les alignements, les types d'intersections, etc. | | | |
| | Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | V-9-3 est situé sur la Baie de Cocody, connectant les communes de Plateau et de Cocody. (voir carte jointe) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | Implication du Secteur privé² | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| | Nécessité de soutien externes² | Réseau de transport - Règlement TI 13: Développement de Route | | | |
| | Allocation de ressources pour le projet | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | | D | B | D | |
| | | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | | B | B | D | |
| | Impact environnemental³ | Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et les ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terres et pour la réinstallation de la population. | | | |
| | | 1) Pollution - Pollution de l'air : B- - Pollution de l'eau : B- - Bruit et vibrations : B- - Matériel usé : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème : B- 3) Environnement social - Relocalisation : A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires : C- | | | |

(22)

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------------------------------|------|----------------------|------|-------|-------|--|--|--|--|
| Analyse qualitative et Justificatifs | <p>Le volume futur du trafic journalier moyen (2030): V = 22 162 UVP (à partir du modèle de trafic)</p> <p>Début de mise en œuvre : 2020 (Court terme) Classification routière : (à identifier)</p> | | | | | | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Il est prévu que V-9-3 sera connecté à la route en face de la cathédrale, à la section courte entre l'échangeur et la jonction. Un changement radical dans la structure de la route existante peut être nécessaire en termes de flux de trafic. Puisque c'est compliqué, la conception et le plan doivent être étudiés dans une étude approfondie.</p> <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe transversale typique</p>  <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> <p>Hypothèses Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12%</p> <table border="1" data-bbox="1149 1200 1252 1975"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>106,6 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>37,9%</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="4">Ratio Coût Profit : 6,11 Projet Groupe : 36</td> </tr> </table> | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 106,6 Milliards FCFA | TIRE | 37,9% | Notes | Ratio Coût Profit : 6,11 Projet Groupe : 36 | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 106,6 Milliards FCFA | TIRE | 37,9% | | | | | | | |
| Notes | Ratio Coût Profit : 6,11 Projet Groupe : 36 | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


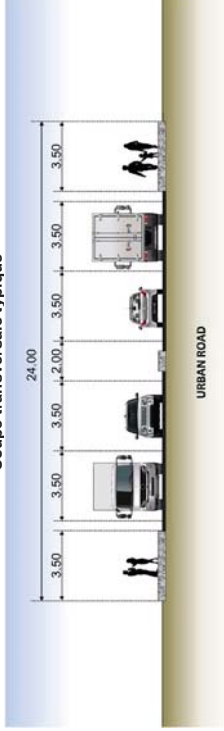
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------------|---|------------------------------------|--|----------------------------|----------|---------------------------------|---|
| Code | V-9-4 | Intitulé du Project | Développement d'une Extension Nord au 3 ^{ème} Pont | Type de Projet ¹ | TA, FA | Agences d'exécution | AGEROUTE | Organisations concernées | Ministère des Infrastructures Economiques |
| Objectifs principaux | <p>Description du projet</p> <p>C'est une extension du troisième pont, dans le nord du boulevard Mitterrand, en utilisant les vallées naturelles Gobelet pour mettre en œuvre une grande route performante, Nord-Sud qui est plus que nécessaire pour faciliter l'accès au quartier nord de Cocody. Cette route a été prévue dans le plan structurel d'Abidjan de 1985.</p> | | | | | | | | |
| Composantes | <p>Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du projet : 3,0 km • 4 voies de circulation • Emprise : 24 m <p>Ce projet reste l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la classe de route, le nombre de voies, les profils, les alignements, les types d'intersections, etc.</p> | | | | | | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | | | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | V-9-4 est situé dans Cocody. | | | | | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | | | | Réseau de transport - Règlement T113 : Développement de Route | | | | |
| Nécessité de soutien externes ² | Non | | | | Implication communautaire | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | | | | Autres parties prenantes | | | | |
| Impact environnemental ³ | C | | | | Coopération avec le secteur privé | | | | |
| Impact environnemental | <p>Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et les ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terres et pour la réinstallation de la population.</p> <p>1) Pollution - Pollution de l'air : B- - Pollution de l'eau : D - Bruit et vibrations : B- - Matériel usé : D</p> <p>2) Environnement naturel - Ecosystème : D</p> <p>3) Relocalisation social - Relocalisation : A- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires : C-</p> | | | | | | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|---|--|---------------------------------------|------|----------------------|------|--------|
| Analyse qualitative et Justificatifs | <p>Volume futur du trafic journalier (2030): V = 14 767 LVP (à partir du modèle de trafic)</p> <p>Début de mise en œuvre du projet : 2025 (moyen-terme)</p> <p>Classification routière : (à identifier)</p> <p>Il est prévu que V-9-4 sera connecté à proximité de l'échangeur actuel, dont la structure doit être changée par exemple avec des rampes d'accès au pont. Puisque ceci est compliqué, la conception et le plan doivent être étudiés dans une étude approfondie.</p> | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Cartographie du site</p>  <p>Coupe transversale typique</p>  | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <p>Coût : en 2014</p> <p>Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013)</p> <p>Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80</p> <p>Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation</p> <p>Coût d'opportunité du Capital : 12%</p> <table border="1"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>163,9 Milliards FCFA</td> <td>TIRE</td> <td>174,5%</td> </tr> </table> <p>Notes</p> <p>Ratio Coût Profit : 93,37</p> <p>Projet Groupe : 37</p> | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 163,9 Milliards FCFA | TIRE | 174,5% |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 163,9 Milliards FCFA | TIRE | 174,5% | | |

Note :

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyenn; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| | | | | | |
|---|--|--|-----------------------------------|---|---------------------------------|
| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Projet¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| V-9-5 | Développement d'une Route de Connexion entre le Boulevard Mitterrand et Grand-Bassam | TA, FA | AGEROUTE | Ministère des Infrastructures Economiques | |
| Objectifs principaux | <p>Description du projet</p> <p>Cette route relie l'extension du boulevard François Mitterrand (V-2-2) à Grand-Bassam à une intersection, en évitant le risque de développement incontrôlé de la rive est du Comoé. Il traverse l'île de Vitré, en suivant une approche de développement de l'île proposée dans SDUGA.</p> | | | | |
| Composantes | <p>Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route dont une section de pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> Longueur du projet : 8,7 km (bridge section: 1,0 km) 4 voies de circulation Emprise : 24 m 2 nouveaux échangeurs : un avec l'extension du Boulevard François Mitterrand (V-2-2) et un avec l'Autoroute Abidjan - Bassam (V-3-1) <p>Ce projet reste l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la classe de route, le nombre de voies, les profils, les alignements, les types d'intersections, etc.</p> | | | | |
| Bénéficiaires | Les habitants du Grand Abidjan | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | V-9-5 connecte l'extension du Boulevard Mitterrand au Grand-Bassam via l'île de Vitré. (voir carte jointe) | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Réseau de transport - Règlement T1 13 : Développement de Route | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Non | Implication communautaire | Autres parties prenantes | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | C | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| Impact environnemental³ | <p>Les ressources du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) et de son agence d'exécution AGEROUTE seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et les ressources du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) seront allouées pour l'acquisition de terres et pour la réinstallation de la population.</p> <p>1) Pollution - Pollution de l'air : D - Pollution de l'eau : B- - Bruit et vibrations : D - Matériel usé : B-</p> <p>2) Environnement naturel - Ecosystème : B-</p> <p>3) Environnement social - Relocalisation : C- - Groupes autochtones pauvres/minoritaires : C-</p> | | | | |

Analyse qualitative et justificatifs

Le volume futur du trafic journalier moyen (2030):
V = 962 LVP/km (A partir du modèle de trafic)

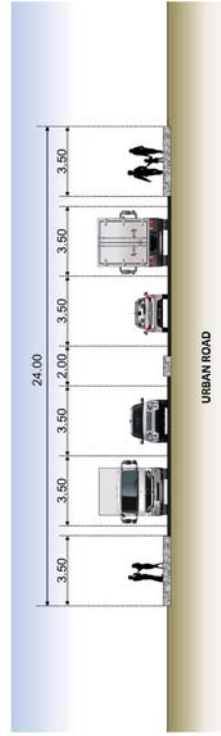
Année de début de mise en œuvre : 2028 (long terme)
Classification routière : (à identifier)

Une étude plus approfondie doit être menée en lien avec celle de l'Autoroute Abidjan-Lagos.

Cartographie du site



Coupe transversale typique



Conception et plans du projet

Vue du plan



Conception et plans du projet

(4/4)

| | | | | |
|--|---|--------------------|------|-------|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Coût: en 2014 Taux de change actuel : 1 Euro = 144,19 Yen (à la date du 24 Décembre 2013) Facteur de Conversion Normalisé (FCN): 0,80 Période cible du projet: 30 ans à partir de l'année de réalisation Coût d'opportunité du Capital: 12% | | | |
| | Hypothèses | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | 9,3 Milliards FCFA | TIRE | 16,5% |
| Notes | Ratio Coût Profit : 1,55 Projet Groupe No. 38 | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


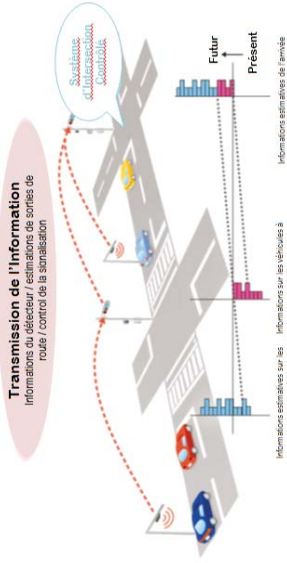
*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|------------------------------|---------------------|--------------------------|
| G-1-1 | | Développement du Système de Contrôle du Trafic de Zone | TA, FA | AGEROUTE | |
| Description du projet | | | | | |
| Objectifs principaux | Effectuer un contrôle précis de la phase de signalisation pour la sécurité et la fluidité du trafic pour piétons et véhicules aux intersections et sur les artères. Effectuer des analyses en temps réel de la demande du trafic et du contrôle routier approprié correspondant aux conditions du trafic. | | | | |
| Composantes | Développement d'un Système de Contrôle du Trafic Routier (ATC) à chaque intersection : - Sélection d'intersections signalées, Total = 220 - Sélection d'intersections non-signalées, Total = 60 - Installation du système ATC - Feux de Signalisation = 1120 unités - Signalisation Piétons = 1120 unités - Minuteurs = 1120 unités - Contrôleurs de Feux Tricolores = 280 unités - Détecteurs de Véhicules = 1120 unités - CCTV (Système de TV en circuit fermé) Camera = 280 unités | | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Déploiement de panneaux de signalisation, détecteurs de véhicules, caméras de surveillance situées à toutes les intersections principales de la ville, postées sur des mâts de signalisation. Pour les zones de couverture, l'ensemble du réseau routier et des artères du District d'Abidjan pourront être pris en compte. Cependant, une étude de chaque intersection sera nécessaire pour des détails du lieu d'installation des feux de circulation. | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP C | Système de Gestion du Trafic - Politique TI 2: Gestion du Trafic Implication communautaire Autres parties prenantes C | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique A | Assistance financière A Coopération avec le secteur privé C | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du District Autonome d'Abidjan seront allouées aux ouvrages de génie civil et les ressources du gouvernement central seront utilisées pour les questions d'expropriation des terres. | | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | | |

(2/3)

| | |
|--|---|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Présenter le taux de saturation aux principales intersections (2013):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrefour SIPOREX: 1,983 - Carrefour St Jean: 1,497 - Carrefour Riviera Palmerate: 0,929 - Carrefour boulevard du Port – CHU Treichville: 1,745 - Carrefour Gare de Bassam: 0,732 - Carrefour SOLIBRA: 1,435 |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Début de mise en œuvre: 2015 - Installation de feux de signalisation, détecteur de véhicule, caméra de surveillance et mise en place de diverses mesures techniques de sécurité routière et des logiciels. - Exigences pour l'installation des panneaux de signalisation : - Lorsqu'un accident de la circulation évitable par l'installation du système de contrôle du trafic de la zone devient probable, - Lorsque on peut réduire le retard d'un véhicule ou le temps d'attente du piéton par l'installation du système de contrôle local de circulation, ou - Lorsque le volume des véhicules entrants et sortants sur l'artère est énorme. <div style="text-align: center;">  <p>Zone d'Installation</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1029 1624 1077 1848" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>Macro Contrôle Stratégie Globale du Réseau Routier</p> </div> <div data-bbox="1029 1332 1077 1601" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>Micro Contrôle (contrôle de la demande) Optimisation à Chaque Intersection</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>Transmission de l'information Informations du détecteur / estimations de sondes de route / contrôle de la signalisation</p> <p>Système d'Intersections Contrôlées</p> <p>Concept du système ATC: http://global-sei.com/its/systems/lcs.html</p> </div> |

(3/3)

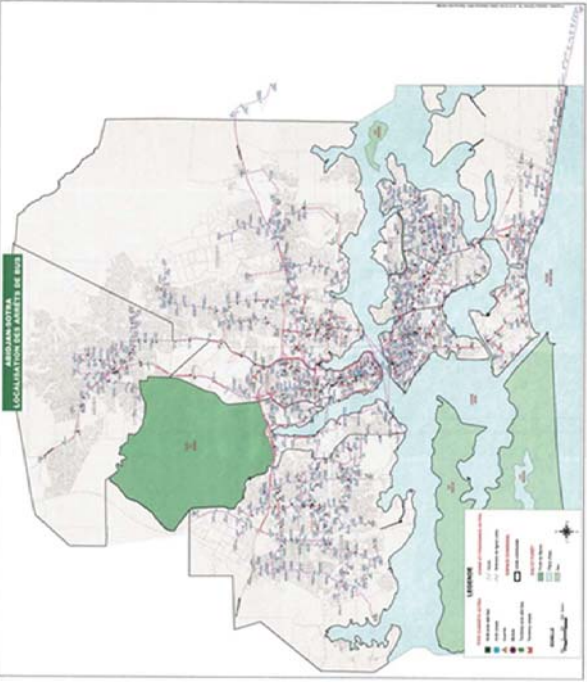

| | | | | | |
|--|-------------------|------------|------------|-------------|------------|
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>N/A</p> | <p>N/A</p> | <p>N/A</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>Notes</p> | <p>VAN</p> | <p>N/A</p> | <p>TIRE</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Note:</p> <p>*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)</p> <p>*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire</p> <p>*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable</p> <p>*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)</p> | | | | | |

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | |
|---|--|------------------------------|---------------------|--|--|
| G-1-2 | Développement du Système de Priorité des Transports en Commun | TA, FA | AGEROUTE | AGETU, SOTRA | |
| | Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | <p>Détecter les véhicules de transport en commun proches d'une intersection en leur donnant la priorité, afin d'améliorer l'efficacité du fonctionnement des transports publics et assurer une gestion sûre et un fonctionnement optimal du véhicule.</p> <p>Développement d'un Système de Priorité du transport en commun (PTPS) à chaque intersection et d'un système central</p> <p>L'installation du système PTPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - capteur RFID = 280 unités - contrôleur des feux de signalisation = 280 unités - système de priorité des transports en commun, 1 centre | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | <p>Etudes 560</p> <p>Investissement initial 5 598</p> <p>Dépenses courantes (par an) 280</p> |
| Composantes | | | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| Bénéficiaires | <p>Les populations du Grand Abidjan</p> <p>Les usagers des bus</p> | | | <p>Travaux préparatoires 6 mois</p> <p>Principaux travaux 18 mois</p> <p>Année d'achèvement 2019</p> | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | <p>Développement de système prioritaire pour les transports en commun situé à toutes les principales intersections de la ville équipées en capteur RFID. Pour la zone de couverture, l'ensemble du réseau routier de la ville d'Abidjan sera pris en compte. Les zones d'installation détaillées des PTPS sont les routes qui sont desservies en bus ou BRT avec un volume énorme de trafic. (voir Cartes ci-jointes)</p> | | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Transport en commun - Politique TI 5: Services des Bus</p> | | | Projets connexes (Codes) | |
| Implication du Secteur privé² | <p>PPP</p> <p>C</p> | | | <p>G-1-1</p> <p>G-1-3</p> <p>G-2-1</p> | |
| Nécessité de soutien externes² | <p>Assistance technique</p> <p>C</p> | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | <p>Des ressources provenant du District Autonome d'Abidjan seront allouées aux ouvrages de génie civil et les ressources du gouvernement central seront utilisées pour les questions d'expropriation des terres.</p> | | | | |
| Impact environnemental³ | <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | <ul style="list-style-type: none"> - Nombre total de passagers d'autobus (2013) à ce jour : 2 237 000 personnes/jour - Nombre total de passagers d'autobus à l'horizon (2030) : 6 340 000 personnes/jour | | | | |

(2/2)

| Conception et plans du projet | | Concept PTPS: http://global-sei.com/its/systems/tcs.html | | | |
|--|---------------------------------------|---|-----|------|-----|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| Notes | | N/A | | | |
| <p>- Année de mise en œuvre: 2018 (court terme)</p> <p>- Installation du logiciel de gestion des priorités et du capteur RFID</p> <p>- Exigence pour l'installation du système de priorité des transports en commun</p> <p>- La rapidité du service et des bus est en baisse en raison de la congestion du trafic autour de l'intersection principale</p> <p>- De plus, le niveau du volume des départs programmés est en diminution</p> | | | | | |
|  <p>Carte des itinéraires de Bus dans la zone d'Abidjan</p>  | | | | | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|---------------------|--------------------------|
| G-1-3 | Développement du Système d'Information du Trafic Urbain | TA, FA | AGEROUTE | |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Pour assurer une meilleure gestion de trafic en établissant un centre de contrôle de la circulation urbaine (UTC) à travers différentes applications de sous-systèmes tels que le contrôle des feux de signalisation, la provision d'informations par des écrans à messages variables (VMS) et la surveillance de l'état de la circulation par caméra de télévision en circuit fermé (CCTV). | | | |
| Composantes | Développement du système d'information du trafic urbain <ul style="list-style-type: none"> - Grand écran de surveillance de type multi = 6 unités - Serveur et base de données = 7 unités - Poste de travail = 2 unités - Enregistreur vidéo du réseau = 1 unité - Diverses applications logicielles de gestion du trafic | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Mise en place d'un centre de contrôle de la circulation urbaine (UTC) comprenant 1 bureau de trafic de fonctionnement dans le siège de l'AGEROUTE. Le centre est installé dans un bureau existant. (voir Cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Transport en commun - Politique TI 5; Services des Bus | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP C | | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources provenant du District Autonome d'Abidjan seront allouées aux ouvrages de génie civil et les ressources du gouvernement central seront utilisées pour les questions d'expropriation des terres. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(1/2)

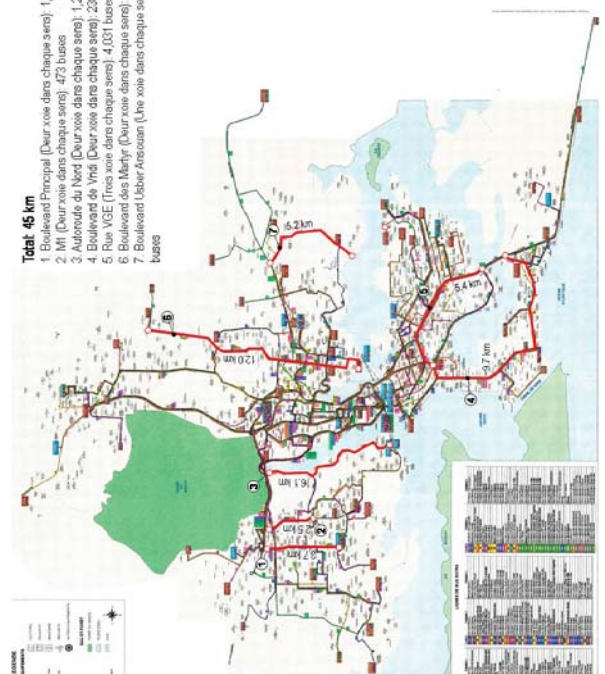
| Analyse qualitative et justificatifs | (2/2) | | | |
|--|---|---------------------------------------|-------|------|
| - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'heure actuelle (2013) : 1 377 000 déplacements/jour - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'avenir (2030) : 3 015 000 déplacements/jour - Début de mise en œuvre: 2015 (court terme) - Installation d'un système de Centre de contrôle et de logiciel | <p style="text-align: center;">Système de Contrôle du Trafic : ITS développé par la Police Japonaise</p> | | | |
| Conception et plans du projet | | | | |
| Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | Indicateurs d'évaluation ⁴ | Notes | |
| | N/A | VAN | N/A | TIRE |
| | | | | N/A |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
 Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations: **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

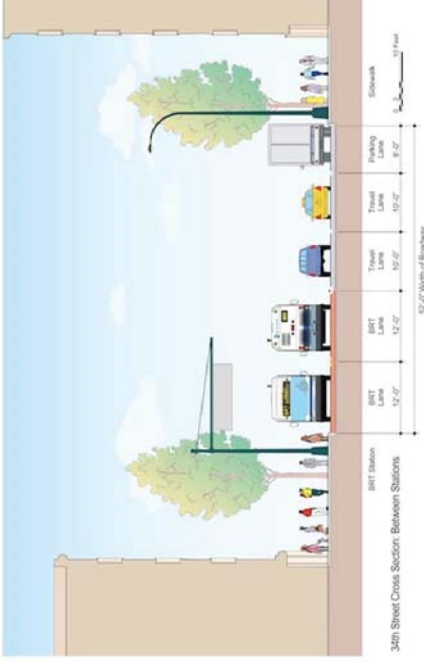
| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|--|---|--|--|--------------------------|
| G-2-1 | Développement de Voies Exclusivement Réservées aux Bus | FA | AGEROUTE, DAA | SOTRA |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Des Voies Réservées aux Bus seront construites sur des artères, servant principalement de voies de desserte qui alimentent les lignes à fortes demandes, pendant que des bus réguliers utilisent également ces Voies Réservées. Ceci permettra de réduire le temps de voyage des transports en commun, avec une fréquence élevée des bus. L'objectif sera également d'améliorer la qualité des services de transport en commun. Certaines voies réservées aux bus peuvent être transformées en BRT (voies express) ou en d'autres voies de transit public en cas de forte demande à long terme. | | | |
| Composantes | Construction de Voies Réservées aux Bus Longueur du Projet = 36 Km (Longueur totale = 44,5 Km) - Séparateur + Réaménagement de Voie = 36 km - Panneaux de Signalisation du Trafic = 72 unités | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement de Voies Réservées aux Bus, situées sur les principales itinéraires des bus. Dans les zones concernées, toutes les artères principales du réseau routier de la ville d'Abidjan peuvent être prises en compte. La localisation d'une voie réservée aux bus est un itinéraire de bus à fort volume de trafic. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes² | D | B | C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| Impact environnemental³ | C | B | D | |
| Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire. | | | | |
| 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : B - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: B - Bruits et vibrations: B | | | | |

(1/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Conception et plans du projet |
|--|---|
| - Nombre de bus attendus sur les voies réservées (Unité: bus/jour/aller-retour): 1. Boulevard Principal (deux voies): 1 453 bus, 2. M1: 473 bus, 3. Autoroute du Nord: 1 217 bus, 4. Boulevard de Vridi: 238 bus, 5. Rue VGE (trois voies): 4 301 bus, 6. Boulevard des Martyrs (deux voies): 598 buses, 7. Boulevard Usher Ansouan (une voie): 504 bus |  <p>Localisation des Couloirs Réservés Bus</p> <p>Tableau: 45 km</p> <ol style="list-style-type: none"> Boulevard Principal (Deux voie dans chaque sens): 1 453 buses M1 (Deux voie dans chaque sens): 473 buses Autoroute du Nord (Deux voie dans chaque sens): 1 217 buses Boulevard de Vridi (Deux voie dans chaque sens): 238 buses Rue VGE (Trois voie dans chaque sens): 4 031 buses Boulevard des Martyr (Deux voie dans chaque sens): 598 buses Boulevard Usher Ansouan (Une voie dans chaque sens): 504 buses |
| - Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) - Développement de couloirs réservés aux bus Critères de mise en œuvre des Voies Réservées aux Bus - La rapidité du service des bus diminuée à cause des embouteillages aux principales intersections. | |

(2/3)

(3/3)

| | | | | |
|--|---|-----|-----|-----|
| <p>Conception et plans du projet</p> |  <p style="text-align: center;">Concept de Couloirs Réservés aux Buses: Bus Urbains</p> | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | Hypothèses | N/A | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | N/A |
| | Notés | N/A | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)


(1/3)

| | | | | | |
|--|---|--|---|-----------------------------------|--|
| <p>No.</p> | <p>Code</p> | <p>Intitulé du Project</p> | <p>Type de Project¹</p> | <p>Agences d'exécution</p> | <p>Organisations concernées</p> |
| <p>G-2-2</p> | <p>Mise en œuvre du Système de Transport IC-Card</p> | <p>Mise en œuvre du Système de Transport IC-Card</p> | <p>FA</p> | <p>AGETU, SOTRA</p> | |
| <p>Objectifs principaux</p> | <p>Description du projet</p> <p>Réaliser l'utilisation efficiente du transport en commun à travers l'usage du paiement intégré sans numéraire et améliorer le confort des usagers.</p> | | | | |
| <p>Composantes</p> | <p>Mise en œuvre du Système de Transport IC-Card</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lecteur/Enregistreur IC-Card = 1 310 unités - Système de facturation pour IC-Card = 1 centre | | | | |
| <p>Bénéficiaires</p> | <p>Les populations du Grand Abidjan</p> | | | | |
| <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> | <p>Mise en place du système de transport IC-card dans les stations de trains, BRT, et bateau-bus ainsi que dans les bus de la ville. Pour les zones concernées, tout le réseau routier du transport public du Grand Abidjan peut être pris en compte.</p> | | | | |
| <p>Justificatifs</p> | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Système de Gestion du Trafic - Politique T12: Gestion Trafic</p> | | | | |
| <p>Implication du Secteur privé²</p> | <p>PPP</p> <p>A</p> | | | | |
| <p>Nécessité de soutien externes²</p> | <p>Assistance technique</p> <p>C</p> | | | | |
| <p>Allocation de ressources pour le projet</p> | <p>Implication communautaire</p> <p>C</p> <p>Autres parties prenantes</p> <p>B</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>B</p> <p>A</p> | | | | |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) L'environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C 3) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | | |

(2/3)

| | |
|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>Nombre total de voyages du transport public dans le Grand Abidjan à ce jour (2013): 4 653 000 Déplacement / jour Projection du nombre total de voyages du transport public dans le Grand Abidjan (2030): 8 666.000 Déplacement / jour</p> <ul style="list-style-type: none"> - Début de mise en œuvre: 2025 (moyen terme) - Installation de Lecteur/Enregistreur IC-Card dans les stations de trains, BRT, et bateau-bus ainsi que dans les bus de la ville - Installation de Lecteur/Enregistreur IC-Card - Nombre de bus existants = 600 véhicules - Bus supplémentaires = 200 véhicules - Gates de trains et de transport fluvial = 260 places (5 embarquements (par station) * 52 stations) - Stations BRT (Seules les lignes de Cocody, Abobo, Koumassi) = 250 places (5 Embarquements (par station) * 50 stations) - Critères du système de facturation pour la IC-Card - Coopération avec un système de paiement bancaire sera nécessaire pour ce système. - Mise en place d'une chambre de compensation représentant plusieurs opérateurs du secteur des transports sera nécessaire pour le fonctionnement de ce système. - Le centre sera installé dans un bureau existant de l'AGETU. |
| <p>Conception et plans du projet</p> |  <p>Station de Train, Bateau-Bus et Voies Express dans le Grand Abidjan</p> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Station Multi-Modal Gare de Train Urban Gare de Bateau Bus Station à grande vitesse Station (Bateau-Bus à grande Capacité) Voie Express Voie Propriétaire <p>Future Réseau de Transport Public</p> <p>S.L.S. 4</p> <p>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100</p> |

(3/3)

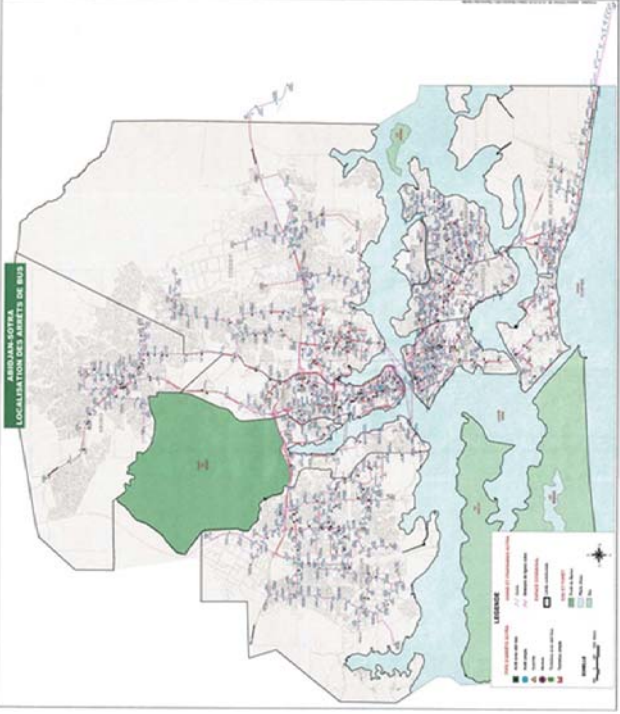
| | |
|--|---|
| <p>Conception et plans du projet</p>  <p>Guichet de Ticket Automatique au Japon</p> | <p>Hypothèses N/A</p> <p>Indicateurs d'évaluation^{*4} VAN N/A TIRE N/A</p> <p>Notes N/A</p> |
| <p>Note:</p> <p>*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)</p> <p>*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire</p> <p>*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable</p> <p>*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)</p> | |

No.

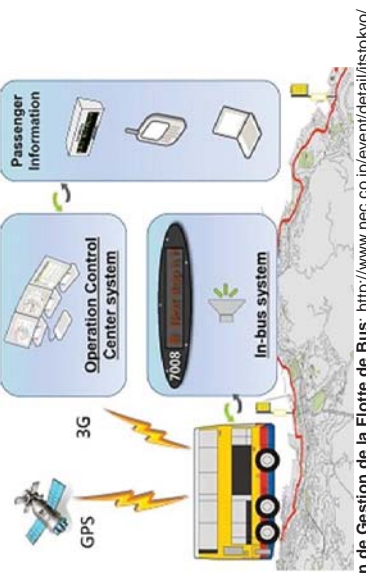
(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|--|--|
| G-2-3 | Mise en place d'un Système de Contrôle et de Suivi du Fonctionnement des Bus | FA | AGETU | SOTRA |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Construction de site pour Bus (Opération de Contrôle et de suivi). Ce System doit permettre un suivi efficace du service des bus, à travers le GPS (Global Positioning System) et plusieurs logiciels d'application. Ceci va permettre la création d'un Centre de Contrôle des Bus afin d'avoir des informations en temps réel sur la localisation des bus en circulation et leur vitesse. Il sera également bénéfique pour les passagers, à travers des guides d'information aux arrêts de bus, à bord et via internet. | | | |
| Composantes | Développement d'un Système de Gestion des Bus <ul style="list-style-type: none"> - Sous-système A Bord du Bus - Sous-système Arrêts de Bus - Sous-système Station de Bus - Sous-système Centre de Contrôle = 1 centre | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un Système d'Opération de Contrôle et de Suivi des Bus situé sur les routes principales de bus ou sur les BRT dans la ville. Pour les zones concernées, tout le réseau routier de transport public du District d'Abidjan peut être pris en compte. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP C | Implication communautaire C | Transport en Commun- Politique TI 5; Services de Bus | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique B | Assistance financière B | Autres parties prenantes B | Coopération avec le secteur privé B |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C 3) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Conception et plans du projet |
|--|---|
| - Nombre total de passagers d'autobus (2013) à ce jour : 2 237 000 personnes/jour - Nombre total de passagers d'autobus à l'horizon (2030) : 6 340 000 personnes/jour - Début de mise en œuvre: 2022 (moyen terme) - Développement d'un Système de Localisation de Bus, par la création d'un Centre de Contrôle des Bus de la Flotte, l'intégration avec le Centre pour la priorité des bus, la mise en place de d'équipements et de logiciels d'application pour l'ensemble du réseau de transport public et logistiques. Installation du système de localisation de bus <ul style="list-style-type: none"> - Sous-système à Bord du Bus - Sous-système Arrêts de Bus - Sous-système Station de Bus Installation de système de contrôle de bus Le centre sera aménagé dans un bureau existant de l'AGETU. |  <p>Cartographie des Lignes de Bus dans la Zone d'Abidjan</p> |

(3/3)

| | | | | |
|-------------------------------|---|-----|-----|------|
| Conception et plans du projet |  <p>Solution de Gestion de la Flotte de Bus: http://www.nec.co.jp/event/detail/ritsokyo/</p> | | | |
| | Hypothèses | N/A | | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE |
| Notés | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

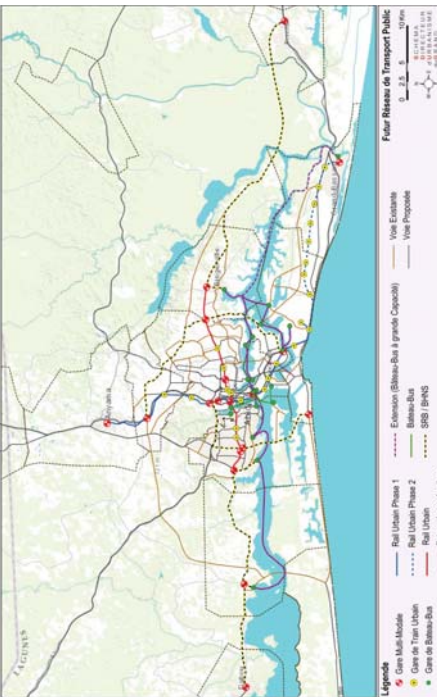

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|-------|---|--|--|---|
| | G-2-4 | Développement d'un Système d'Information des Règles de Fonctionnement du Transport Public | FA | AGETU | SOTRA |
| | | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | | Disséminer des informations relatives au transport public telles que les horaires, état de fonctionnement, correspondances et numéro des plateformes fournissant des informations sur d'autres modes de transport. | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) Etudes 248 Investissement initial 2 484 Dépenses courantes (par an) 124 | |
| Composantes | | Développement du système - Tableau d'Information = 50 sites - Système d'Information = 1 centre | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 1 an Année d'achèvement 2025 | |
| Bénéficiaires | | Les populations du Grand Abidjan | | Projets connexes (Codes) G-2-3 | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | Développement d'un système d'information du transport public dans toutes les stations de trains et terminus de bus du District d'Abidjan. Pour la zone concernée, tout le réseau de transport du Grand Abidjan peut être pris en compte. | | | |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles (voir Cartes ci-joint) | | |
| Implication du Secteur privé² | | PPP B | Implication communautaire C | | Autres parties prenantes B |
| Nécessité de soutien externes² | | C | Assistance technique B | | Coopération avec le secteur privé A |
| Allocation de ressources pour le projet | | Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire. | | | |
| Impact environnemental³ | | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | | - Nombre total de voyages du transport public dans le Grand Abidjan à ce jour (2013): 4 653 000 déplacements / jour - Projection du nombre total de voyages du transport public dans le Grand Abidjan (2030): 8 666 000 déplacements /jour | | | |

(2/2)

| | | | |
|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Début de mise en œuvre: 2024 (moyen terme) - Installation de Tableau d'Information - Distribution d'applications Smart Phone Installation de tableau information - Chaque terminal Principal = 50 places (10 places * 5 tableaux) Installation de centre d'information pour bus - Le centre sera aménagé dans le bureau existant de l'AGETU. |  <p>Future Gare de Train et de Bus du Grand Abidjan</p> |  <p>Système d'Information des Transport en Commun: http://www.hitachi.co.in/ics/smart_and_smooth/index.html</p> | <p>Hypothèses N/A</p> <p>Indicateurs de l'évaluation *4: VAN N/A TIRE N/A</p> <p>Notes N/A</p> |
| <p>Conception et plans du projet</p> | | | |

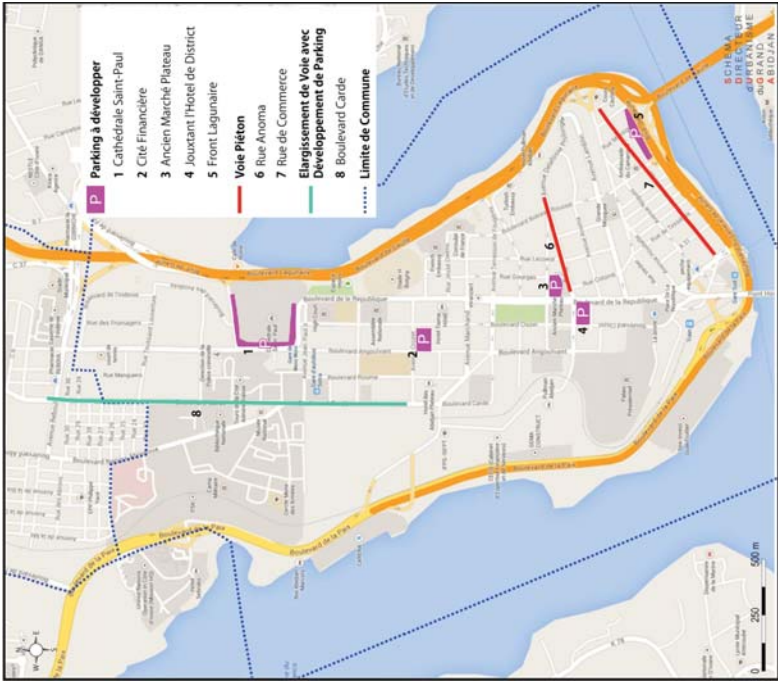
Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)




(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|------------------------------|---------------------|--|
| G-3-1 | | Installations/Système d'information sur les Parkings | FA | DAA ou AGETU | |
| Description du projet | | | | | |
| Objectifs principaux | Il est important d'augmenter la capacité des parkings en dehors des rues d'Abidjan, en prenant en compte la situation de l'augmentation des automobiles et l'utilisation continue de voitures particulières. De plus, en CBD il est nécessaire de dégager le parking aux abords des rues, de recouvrer la capacité originelle des voies, et d'utiliser toute la largeur des routes pour la circulation publique et privée. | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Composantes | Développement du système - Disponibilité de Panneaux de Parking = 20 unités - Panel de Contrôle Parking = 20 unités - Capteurs Loop-coil = 80 unités - Infrastructures de Parking = 5 sites - Amélioration des espaces Piétons à travers le développement des parkings = 2 rues - Système de Parking = 1 centre | | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | Projets connexes (Codes) |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement de Parkings/Système d'Information Parking sur les sites de Parkings existants dans la ville. Pour les zones concernées, les sites importants de la ville d'Abidjan seront pris en compte (Voir Cartes ci-joint) | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles |
| Implication du Secteur privé² | PND – Infrastructure et Services du Secteur des Transport - Action 4.2.1 PPP A | | | | Autres parties prenantes |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | | | | Coopération avec le secteur privé |
| Allocation de ressources pour le projet | C B B A | | | | A |
| Impact environnemental³ | Les ressources du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) seront allouées pour la procédure de concession et les ressources venant des opérateurs privés seront allouées pour les phases de préparation et de construction. Cependant, des ressources du District Autonome d'Abidjan seront allouées au Système d'Information sur les Parkings. 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air : C - Bruits et vibrations: C | | | | |

(2/3)

| | |
|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Si le taux d'offre/demande en Parking qui est aujourd'hui d'environ 5 100 véhicules garés sur le bas-côté des routes sont retirés et envoyés dans des parkings protégés du Plateau (TAZs 75, 79, et 82) (2013): 0,97 (Assurant 12-heures de fonctionnement de 6h00 à 18h00) - Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) - Construction de Parkings et d'Installation de Système d'Information <p>Construction de parkings</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zones de stationnement = 5 sites - Amélioration des passages pour Piétons avec le développement des parkings = 2 rues <p>Installation de système d'information</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité de Tableaux d'Information sur les Parkings = 20 unités - Le centre sera aménagé dans un bureau existant de IDAA. |
| <p>Conception et plans du projet</p> |  <p>Mise en place de Parkings Supplémentaires Plateau</p> |

(3/3)

| | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------|-----|--------------------------|-----|-------|-----|------|-----|-----|-----|
| <p>Conception et plans du projet</p> |  <p>TAZs au Plateau pour des besoins en Parking /Analyse de l'offre</p>   <p>Image of Parking Information System</p> <p>Source: http://www.brt.cl/san-francisco-and-medellin-win-2012-sustainable-transport-award/</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation</td> <td>VAN</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>N/A</td> <td>N/A</td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | Indicateurs d'évaluation | VAN | Notes | N/A | TIRE | N/A | N/A | N/A |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation | VAN | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | |
| TIRE | N/A | | | | | | | | | | |
| N/A | N/A | | | | | | | | | | |

Note:



- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|--|---|
| G-4-1 | Développement d'un Système de Contrôle du Trafic Autoroutier | TA, FA | AGEROUTE | |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | <ul style="list-style-type: none"> Disséminer des informations sur le trafic telles que les embouteillages, restriction de circulation dans le but de renforcer le confort des usagers des voies express; disséminer aussi les horaires de voyage ainsi que la comparaison entre les voies express et les routes ordinaires aux fins de choix des usagers. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | Construction d'un Système de Contrôle du Trafic Autoroutier | | | Etudes 2 120 |
| | Tableau d'information sur le Trafic (VMS) pour Voie de Dégagement = 24 endroits | | | Investissement initial 21 202 |
| Composantes | Tableau d'Information sur le Trafic (VMS) pour Voies d'Accès = 24 endroits | | | Dépenses courantes (par an) 1 060 |
| | Véhicule de Détection = 48 endroits | | | |
| | Réseau de Fibre Optique | | | |
| | Centre de Contrôle du Trafic Autoroutier | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | Travaux préparatoires 1 an |
| | | | | Principaux travaux 2 ans |
| | | | | Année d'achèvement 2021 |
| | | | | Projets connexes (Codes) G-1-3 G-4-2 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un système d'information/gestion du trafic sur les voies express. Pour les zones concernées, tout le réseau express avec les échangeurs dans le Grand Abidjan peuvent être pris en compte. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles (voir Cartes ci-joint) | | |
| | | Système de Gestion du Trafic- Politique TI 2; Gestion Trafic | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | C | C | B | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | A | A | C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire. | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : B - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : B 3) Pollution - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | - Longueur totale des voies express dans le Grand Abidjan aujourd'hui (2013): 63 km - Projection de la longueur totale des voies express dans le Grand Abidjan (2030): 256 km | | | |

(2/2)

| | | | | | | | |
|---|---|------------|-----|--|-----|-------|-----|
| <ul style="list-style-type: none"> Début de mise en œuvre: 2019 (court terme) Installation de Panneau de Diffusion de Messages et d'un Véhicule de Détection Développement d'un Centre de Gestion du Trafic Installation de Système d'Information sur le Trafic VMS (Voie de Dégagement) = 24 endroits (12 IC avant sortie) VMS (Voie d'Accès) = 24 endroits (12 IC avant accès) Installation se système d'information sur le trafic Le centre sera aménagé dans un bureau existant de l'AGEROUTE. |  <p style="text-align: center;">Futur Réseau Autoroutier à Abidjan</p>  | | | | | | |
| Conception et plans du projet | <p style="text-align: center;">Système de Contrôle Autoroutier: Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transport et du Logement http://www.developpement-durable.gouv.fr</p> | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>N/A</td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | Notes | N/A |
| Hypothèses | N/A | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantagé; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable


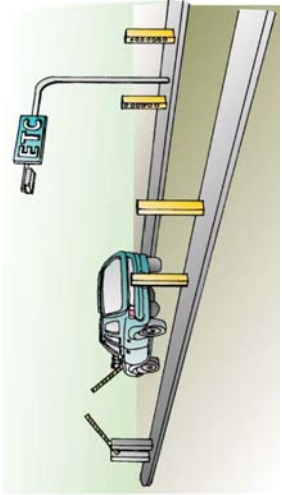
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|------------------------|-----------------------------|
| G-4-2 | Développement d'un Système Electronique de télépéage | TA, FA | AGEROUTE | |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Améliorer le confort des usagers des voies express et des voies à péages afin de réduire les encombrements aux barrières de péage. | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | |
| | | Etudes | Investissement initial | Dépenses courantes (par an) |
| Composantes | <ul style="list-style-type: none"> Développement du système ETC Barrière ETC = 240 installations Système de Reconnaissance Automatique des Plaques d'Immatriculation (ANPR) = 240 installations Centre de Gestion des Péages | Echéanciers de réalisation du projet | | |
| | | Travaux préparatoires | Principaux travaux | Année d'achèvement |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | Projets connexes (Codes) | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un Système Electronique de Télépéage aux péages sur les voies express. Pour les zones concernées, tous les échangeurs du District of Abidjan seront pris en compte. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | Système de Gestion du Trafic - Politique T1 2: Gestion du Trafic | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP C | Implication communautaire | | |
| | | Autres parties prenantes A | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique B | Assistance financière | | |
| | | Coopération avec le secteur privé A | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire. | | | |
| Impact environnemental³ | <ul style="list-style-type: none"> 1) L'environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C 3) Pollution <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | <ul style="list-style-type: none"> - Longueur totale des autoroutes dans le Grand Abidjan à l'heure actuelle (2013): 63 km - Longueur totale des autoroutes dans le Grand Abidjan dans le futur (2030): 256 km | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|--|-----|------|-----|
| Conception et plans du projet | <ul style="list-style-type: none"> Début de mise en œuvre: 2026 (long terme) Installation de péage et d'un système Automatique de Reconnaissance des Plaques d'Immatriculation Développement d'un Centre de Gestion Péage Installation d'un système Electronique de Télépéage <ul style="list-style-type: none"> - Antenne en bordure de Route = 240 unités (12 IC * 4 accès et sortie * 5 barrières) - ANPR = 120 unités (12 IC * 2 accès * 5 barrières) Critères pour système de facturation Electronique de Télépéage <ul style="list-style-type: none"> - Coopération avec un système de paiement bancaire nécessaire pour le fonctionnement du système. - Mise en place d'une chambre de compensation nécessaire pour le fonctionnement du système. - Vérification électronique par un véhicule d'enregistrement de base de données nécessaire pour le prélèvement aux péages et la gestion des véhicules qui entrent dans la loi. - Le centre sera aménagé dans un bureau existant de l'AGEROUTE. | | | |
| |  <p style="text-align: center;">Echangeurs proposés pour les Voies Express</p> | | | |
| |  <p style="text-align: center;">Image du Système ETC</p> | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | TIRE | N/A |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | N/A |
| | Notes | N/A | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

Notations: A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable



*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | | | | | | |
|---|---|------------------------------|-----------------------------------|---|-----------------------|------|--------------------|-------|--------------------|------|
| G-5-1 | Développement d'un Système de Contrôle de Surcharges de Camions | TA, FA | AGEROUTE | Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (Police) | | | | | | |
| Description du projet | | | | | | | | | | |
| Objectifs principaux | <p>Aider à appréhender les véhicules en surcharge sur la base d'informations relatives au poids et à la plaque d'immatriculation afin de protéger la structure de la route et ainsi promouvoir un trafic fluide et en toute sécurité.</p> <p>Développement d'un système de Gestion des Camions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poids en mouvement = 14 sites - Capteur de charge à l'essieu = 14 sites - Système de Reconnaissance Automatique de Plaque d'Immatriculation (ANPR) = 14 sites - Tablette PC = 14 unités - Centre de Gestion des Camions = 1 site <p>* Poids en mouvement: Pour enregistrer le poids à l'essieu et le poids brut des véhicules au moment où ils avancent sur le pont bascule.</p> | | | | | | | | | |
| Composantes | <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <table border="1"> <tr> <td>Travaux préparatoires</td> <td>1 an</td> </tr> <tr> <td>Principaux travaux</td> <td>2 ans</td> </tr> <tr> <td>Année d'achèvement</td> <td>2018</td> </tr> </table> | | | | Travaux préparatoires | 1 an | Principaux travaux | 2 ans | Année d'achèvement | 2018 |
| Travaux préparatoires | 1 an | | | | | | | | | |
| Principaux travaux | 2 ans | | | | | | | | | |
| Année d'achèvement | 2018 | | | | | | | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | | | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un Système de Gestion de Camions à installer sur tous les ponts and routes principales à la périphérie du District d'Abidjan. Pour les sites concernés, voir le Grand Abidjan peut être pris en compte. | | | | | | | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles (voir Cartes ci-joint)</p> <p>Réseau de Transport de Fret - Politique TI 9: Interdit aux Camions</p> | | | | | | | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | | | | | | | |
| Nécessité de soutien externes² | C | C | A | | | | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | | | | | | | |
| | B | B | B | | | | | | | |
| Impact environnemental³ | <p>Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire.</p> <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : B <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | | | | | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | <ul style="list-style-type: none"> - Taux de camions en surcharge sur la base de l'Enquête de ligne (2013): 34,2% - Taux de camions en surcharge sur la base de l'Enquête de ligne (2030): 2,2% | | | | | | | | | |

(2/2)

| | | | | | | |
|--|--|-----|-----|------|-----|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Début de mise en œuvre: 2016 (court terme) - Installation Péage et d'un Système Automatique de Reconnaissance de Plaque et d'équipement de mesure <p>Les sites d'Installation sont 8 ponts à Abidjan et 6 routes principales situées aux portes du District d'Abidjan.</p> <p>Installation d'un Système de Contrôle des Camions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Charge en mouvement = 14 unités (8 Ponts + 6 Routes) - ANPR = 14 unités - Tablette PC = 14 unités (pour inspecteur) <p>Critères du Système de facturation pour le Système de prélèvement aux péages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le centre sera aménagé dans un bureau existant de l'AGEROUTE ou de la Police. |  <p style="text-align: center;">Réseau Autoroutier d'Abidjan</p>  <p style="text-align: center;">Image de Système de Mesure</p> | | | | | |
| Conception et plans du projet | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | | | | |
| | Indicateurs d'évaluation | VAN | N/A | TIRE | N/A | |
| | Notes | N/A | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

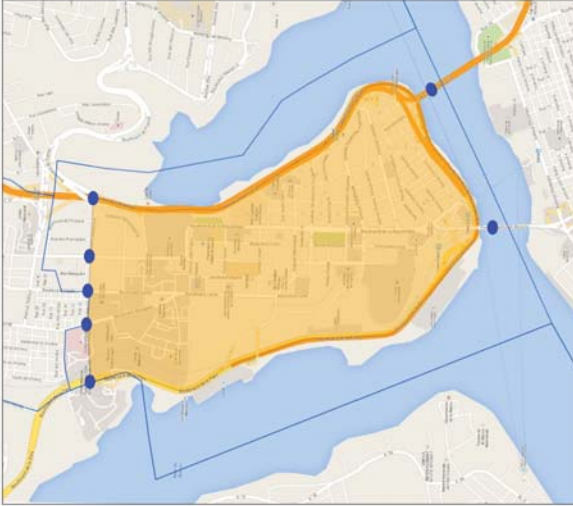
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.


(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|----------------------|---|
| G-5-2 | Développement de Système de Tarification Routière | TA, FA | DAA, AGEROUTE, AGETU | Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (Police) |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | L'objectif est de contrôler la demande de passage des véhicules particuliers en partance/provenance du centre des affaires du district (CBD), par la mise en œuvre d'un système électronique de tarification routière équipé de prélèvement automatique. Ce projet doit aussi apporter des revenus considérables pour l'investissement en infrastructure de transport. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Composantes | Développement du système de tarification des voies | | | Etudes |
| | - antenne le long des voies = 7 emplacements - contrôle d'antenne = 7 emplacements - système de gestion de la tarification routière = 1 centre | | | Investissement initial Dépenses courantes (par an) |
| Bénéficiaires | Citoyens du Grand Abidjan | | | 169 1 686 84 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le développement d'un système de Tarification Routière sur les routes et ponts traversant la périphérie des zones cibles, qui sont les Centres d'Affaires du District (CBD) (i.e., Plateau). (voir Carte ci-joint) | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | Système de Gestion du Trafic - Politique T1 : Gestion de la Demande du Transport | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | | |
| | C | C A | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | | |
| | B | B A | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources du projet proviendront du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public). | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Conception et plans du projet |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de véhicules allant vers/venant du CBD (2013): Approximativement 58 000 véhicules - Nombre de véhicules allant vers/venant du CBD sans paiement de parking (2030): Approximativement 412 000 véhicules - Nombre de véhicules allant vers/venant du CBD avec paiement de parking (1 000 FCFA par voyage) (2030): Approximativement 334.000 véhicules | <ul style="list-style-type: none"> - Début de mise en œuvre: 2028 (Long terme) - Installation de Système de Péage pour Tarification Routière - Antenne en Bordure de Route = 7 unités (trafic entrant uniquement) - Commande d'antenne = 7 unités - Critère de Système de tarification pour prélèvement aux péages - Coopération avec un système de paiement bancaire nécessaire pour le fonctionnement du système. - Mise en place d'une chambre de compensation nécessaire pour le fonctionnement du système. - Une législation sur la tarification routière sera nécessaire pour le fonctionnement du système. - Vérification électronique par un véhicule d'enregistrement de base de données nécessaire pour le prélèvement aux péages et la gestion des véhicules qui enfreignent la loi. - Le centre sera aménagé dans un bureau existant du DAA ou de l'AGEROUTE. |
| |  <p>Zone Cible Proposée et Péage pour Tarification Routière à Abidjan</p> |

(3/3)

| | | | |
|---|--|-----|------|
| <p>Conception et plans du projet</p> |  | | |
| | <p>Système de Tarification Péage: http://www.mhi.co.jp/en/technology/business/tsa/its/index.html</p> | | |
| | <p>Hypothèses</p> | N/A | TIRE |
| <p>Indicateurs d'évaluation⁴</p> | VAN | N/A | N/A |
| <p>Notes</p> | N/A | | |


Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|---|------------------------------|---------------------|---|--------|----|------------------------|-----|-----------------------------|----|-----------------------|------|--------------------|-------|--------------------|------|
| | G-5-3 | Système d'Assistance pour le Contrôle des Stationnements Abusifs | TA, FA | AGEROUTE | Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (Police) | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Description du projet</p> <p>Objectifs principaux</p> <p>Aider au renforcement des stationnements illégaux en identifiant le propriétaire et son véhicule pour une réorganisation du stationnement en bordure de route et un meilleur flux du trafic; ceci permettra d'appréhender les stationnements abusifs et illégaux en particulier chez les récidivistes, par une base de données sur le parking illégal.</p> <p>Composantes</p> <p>Développement de système d'assistance pour le contrôle des stationnements illégaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tablette PC Portable = 100 unités - Système de Gestion des Parking Illégaux = 1 centre <p>Bénéficiaires</p> <p>Les populations du Grand Abidjan</p> <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> <p>Le développement d'un système d'assistance pour le contrôle des parkings illégaux sur toutes les routes à Abidjan. Pour les zones concernées, toutes les routes du District d'Abidjan seront pris en compte.</p> <p>Justificatifs</p> <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Système de Gestion du Trafic - Politique T1 : Gestion de la Demande du Transport (voir Cartes ci-joint)</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> <table border="1"> <tr> <td>Etudes</td> <td>81</td> </tr> <tr> <td>Investissement initial</td> <td>810</td> </tr> <tr> <td>Dépenses courantes (par an)</td> <td>41</td> </tr> </table> <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <table border="1"> <tr> <td>Travaux préparatoires</td> <td>1 an</td> </tr> <tr> <td>Principaux travaux</td> <td>2 ans</td> </tr> <tr> <td>Année d'achèvement</td> <td>2025</td> </tr> </table> <p>Projets connexes (Codes)</p> | | | | Etudes | 81 | Investissement initial | 810 | Dépenses courantes (par an) | 41 | Travaux préparatoires | 1 an | Principaux travaux | 2 ans | Année d'achèvement | 2025 |
| Etudes | 81 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investissement initial | 810 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dépenses courantes (par an) | 41 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux préparatoires | 1 an | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Principaux travaux | 2 ans | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Année d'achèvement | 2025 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Implication du Secteur privé²</p> <p>PPP</p> <p>C</p> <p>Assistance technique</p> <p>A</p> <p>Nécessité de soutien externes²</p> <p>A</p> <p>Allocation de ressources pour le projet</p> <p>Les ressources du projet proviendront du secteur privé. En plus, un apport du District Autonome d'Abidjan ou du Gouvernement Central (secteur public) sous forme de subvention sera nécessaire.</p> <p>Impact environnemental³</p> <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Implication communautaire</p> <p>C</p> <p>Autres parties prenantes</p> <p>A</p> <p>Assistance financière</p> <p>C</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>C</p> | | | | | | | | | | | | | | | |

(2/2)

| | | | | |
|--|---|-----|------|-----|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>- Capacité actuelle du stationnement en bordure de route au Plateau (2013): 5 111 véhicules</p> <p>- Début de mise en œuvre: 2023 (moyen terme)</p> <p>- Préparation d'un Système de Contrôle des Parkings Illégaux</p> <p>- Tablette PC pour Agents Régulateurs = 100 unités</p> <p>- Critères pour Système de Facturation des Parkings Illégaux</p> <p>- Coopération avec un système de paiement bancaire nécessaire pour le fonctionnement du système.</p> <p>- Une législation sur la tarification routière sera nécessaire pour le fonctionnement du système.</p> <p>- Vérification électronique par un véhicule d'enregistrement de base de données nécessaire pour le prélèvement aux péages et la gestion des véhicules qui enfreignent la loi.</p> <p>- Le centre sera aménagé dans les locaux de l'AGEROUTE ou de la Police.</p> | | | |
| Conception et plans du projet | <p>Système de Contrôle du Stationnement sur Voirie: http://casio.jp/business/case/ht/04/</p>  | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | N/A | N/A |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| Notes | N/A | | | |

Noté:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|---|-----------------------|-----------------------------------|
| G-6-1 | Développement d'infrastructure Piétons pour un meilleur Environnement | FA | AGEROUTE, DAA | |
| Objectifs principaux | <p>Description du projet</p> <p>Ce projet va renforcer la mobilité des piétons, à travers diverses mesures de sécurité. Cela va contribuer à la création d'un environnement piétonnier viable, en tenant compte du fait que plusieurs autres infrastructures piétons telles que les passages piétons, les feux, ainsi que les ponts/passerelles piétons seront mis en place.</p> | | | |
| Composantes | <p>Développement d'infrastructure Piétons pour un meilleur environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construction de Ponts/Passerelles pour Piétons, Total = 3 Sites - Mise en place de Feux pour Piétons, Total = 6 Sites | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | <p>Les Infrastructures Piétons pour un meilleur environnement se composent de ponts/passerelles piétons sur le Boulevard Mitterrand (près de l'Ecole de Police), l'Autoroute d'Abobo (non loin de l'Université Nangui Abrogoua), et du Boulevard Latrille (près du Carrefour la Vie), ainsi que des Passerelles Piétons équipées de feux piétons sur le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing (VGE). Pour les zones concernées, toutes les zones ci-dessus indiquées seront pris en compte.</p> | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Réseau Routier - Politique TI 14: Amélioration de la Sécurité Routière | | |
| Nécessité de soutien externes ² | Aucune | Implication communautaire | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | C | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé |
| Impact environnemental³ | <p>Les ressources seront allouées par le District Autonome d'Abidjan ou le Gouvernement Central pour la conduite des travaux.</p> <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : B <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - pollution de l'air: B - Bruits et vibrations: B | | | |

(2/3)

| Volume de trafic quotidien actuel et futur à 9 emplacements | | | | |
|---|--|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| No. | Emplacement des installations pour piétons | Nom de la Voie | Volume de trafic actuel (2013) | Volume de trafic futur (2030) |
| 1 | Carrefour Sorbonne | Route de Dabou | 700 UVP/heure | 1 000 UVP/heure |
| 2 | Carrefour Sable | L104/P208 | 4 700 UVP/heure | 7 700 UVP/heure |
| 3 | Carrefour Avenue 13 | Avenue Reboul | 2 400 UVP/heure | 11 000 UVP/heure |
| 4 | Carrefour Marcoy | Boulevard Valéry Giscard d'Estaing | 3 600 UVP/heure | 13 700 UVP/heure |
| 5 | Carrefour de l'Aéroport | Voie Express de Bassam | 1 500 UVP/heure | 3 200 UVP/heure |
| 6 | Rond-point Bianco | Autoroute d'Abobo | 3 300 UVP/heure | 7 500 UVP/heure |
| 7 | Rond-Point Fillisac | Autoroute d'Abobo | 2 800 UVP/heure | 5 600 UVP/heure |
| 8 | Carrefour la Vie | Boulevard Latille | 3 700 UVP/heure | 6 500 UVP/heure |
| 9 | Rond-point Ecole de Police | Boulevard Mitterrand | 3 200 UVP/heure | 8 900 UVP/heure |

Développement d'infrastructures pour la Sécurité des Piétons
 Début de mise en œuvre: 2016 (court terme)

- Développement d'infrastructures pour piétons, par la construction de ponts/passerelles et d'autres passages, des mesures d'ingénierie de circulation, telles que les feux, les panneaux, les marquages de régulation de la circulation, ainsi que les affiches.

LEGENDRE

- Feux Tricolore Piéton
- Passage Piéton
- 1 Carrefour Sorbonne
- 2 Carrefour Sable
- 3 Carrefour Avenue 13
- 4 Carrefour Marcoy
- 5 Carrefour Aéroport
- 6 Rond-point Bianco
- 7 Rond-point Filisac
- 8 Carrefour Abobo
- 9 Rond-point Ecole Police
- Route avec risque d'Accident

Zones Cibles

(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------|------|--|--|--|-----|-----|------|-------|-----|--|--|
| <p>Exemples d'Installations pour Sécurité des Piétons</p> <p>Bien que ne faisant pas partie du projet, la mise en place d'un système d'alerte de rapprochement de véhicule est également envisagée à l'avenir afin de disséminer des dépêches telles que les informations de véhicules approchant et de véhicules à portée des piétons sur des rues étroites et des intersections mal éclairées pour améliorer leur sécurité.</p> | <p>Conception et plans du projet</p> <p>Système Avancé de Sécurité Piétons: http://www.flir.com/cs/emea/en/view/?id=60028</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <table border="1"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td colspan="3">N/A</td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="3">N/A</td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | | | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | Notes | N/A | | |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | |


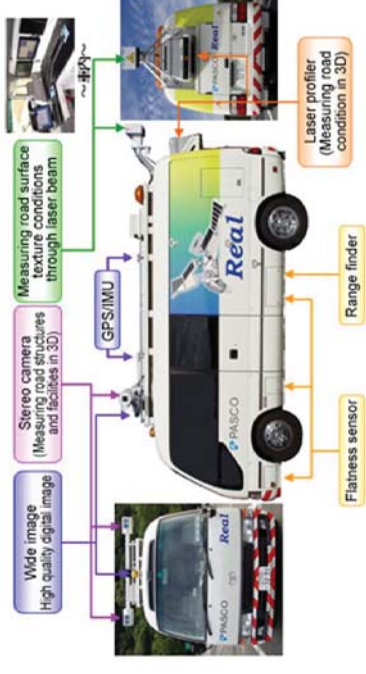
Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Graver; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--------------------------------|--|--------------------------|
| G-7-1 | Développement du système des enquêtes sur les conditions des réseaux routiers | TA, FA | AGEROUTE | DAA |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Collecter des informations sur les conditions de la surface routière telles que les déformations, les trous, les obstacles etc., par l'utilisation de capteurs en bordure de route et de petits véhicules d'inspection pour assurer un flux normal du trafic et un maintien efficace de la structure des routes. | | | |
| Composantes | Développement d'un système de vérification de l'état des routes - véhicules d'inspection de l'état des routes = 2 véhicules - système de gestion de l'état des routes = 1 centre | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | L'inspection de la surface des routes dans le District d'Abidjan comme zone cible. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Réseau Routier - Politique TI 14: Amélioration de la Sécurité Routière | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP C | Implication communautaire C | Autres parties prenantes C | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique A | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources seront allouées par le Gouvernement Central ou le District Autonome d'Abidjan (secteur public). | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air : C - Bruits et vibrations : C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'heure actuelle (2013) : 1 377 000 déplacements/jour - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'avenir (2030) : 3 015 000 déplacements/jour | | | |



(2/2)

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------------|------|-----|--|--|--|-----|-----|------|-----|-------|-----|--|--|--|
| <p>- Début de mise en œuvre: 2021 (moyen terme)</p>  <p style="text-align: center;">Zone d'Inspection</p> |  <p style="text-align: center;">Système d'Observation des Conditions de Route: http://www.pasco.co.jp/eng/products/real/</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conception et plans du projet | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | Hypothèses | N/A | | | | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A | Notes | N/A | | | |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A | | | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|--|--|
| G-7-2 | Système de gestion de l'information sur les travaux d'entretien routiers | TA, FA | AGEROUTE | DAA |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Disséminer les informations sur les restrictions de circulation causées par des travaux d'entretien dans le but de réduire l'encroisement des voies, en effectuant des déviations à travers le partage d'information sur les travaux en cours, le lieu, le début et la fin, la période, l'agence, le maître d'ouvrage, etc. entre l'AGEROUTE et les organisations compétentes. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | | | Etudes 116 Investissement initial 1 161 Dépenses courantes (par an) 58 |
| Composantes | Développement d'un système de gestion d'information sur les travaux d'entretien routiers - Système de Gestion des Routes = 1 Centre | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 2 ans Année d'achèvement 2026 Projets connexes (Codes) G-7-1 G-7-3 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un système de gestion des routes situé dans les locaux d'AGEROUTE. Pour la zone cible, toutes les routes du District d'Abidjan peuvent être pris en compte. (voir Cartes ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | Système de Gestion du Trafic- Politique TI 2: Gestion du Trafic | | |
| Implication Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | C | C | B | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | A | B | C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources seront allouées par le Gouvernement Central ou le District Autonome d'Abidjan (secteur public). | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'heure actuelle (2013) : 1 377 000 déplacements/jour - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'avenir (2030) : 3 015 000 déplacements/jour | | | |

| | |
|--|--|
| <p>- Début de mise en œuvre: 2024 (moyen terme) Préparation d'un système de gestion d'information sur l'entretien routier - Le centre sera aménagés dans les locaux de l'AGEROUTE.</p> |  <p>Zone d'Inspection</p>  <p>Système de Gestion des Routes et Pavés: http://www.nichirekt.co.jp/english/profile/business/pave.html</p> |
| Conception et plans du projet | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypotheses N/A Indicateurs d'évaluation ⁴ VAN N/A Notes N/A |
| | TIRE N/A TIRE N/A |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*4: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|---------------------------------------|---|--|
| G-7-3 | Développement du système de gestion des actifs | TA, FA | AGEROUTE | DAA |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Effectuer des travaux de haut niveau, et des entretiens à moindre coût du patrimoine routier y compris les ponts, les tunnels, et le bitume qui font l'objet d'un suivi efficace dans le système de gestion du patrimoine ; ceci peut aussi anticiper sur les dégradations et détériorations des routes à l'avenir. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | | | Etudes : 160 Investissement initial : 1 600 Dépenses courantes (par an) : 80 |
| Composantes | Développement d'un Système de Gestion de Patrimoine - Système de Gestion de Patrimoine = 1 Centre | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | Travaux préparatoires : 1 an Principaux travaux : 1 an Année d'achèvement : 2030 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | Projets connexes (Codes) |
| | | | | G-7-1 G-7-2 |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Développement d'un système de gestion du patrimoine routier dans les locaux de l'AGEROUTE. Pour la zone cible, toutes les routes du District d'Abidjan seront prises en compte (voir Carte ci-joint) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Système de Gestion du Trafic - Politique TI 2: Gestion du Trafic | | | |
| Implication Secteur privé² | PPP C | Implication communautaire C | Autres parties prenantes B | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique A | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources seront allouées par le Gouvernement Central ou le District Autonome d'Abidjan (secteur public). | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - pollution de l'air : C - Bruits et vibrations : C | | | |
| Analyse qualitative et justificatifs | - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'heure actuelle (2013) : 1 377 000 déplacements/jour - Nombre total de déplacements en véhicule privé dans le Grand Abidjan à l'avenir (2030) : 3 015 000 déplacements/jour | | | |

(2/2)

| | | | |
|--|---|------|-----|
| <p>- Début de mise en œuvre: 2029 (long terme) Préparation de Système de Gestion de Patrimoine - Le centre sera aménagée dans les locaux de l'AGEROUTE</p> | <p>Zone d'Inspection</p> <p>Bridge Asset Management System: http://mtri.org/bridgecondition/About_Project.html</p> | | |
| Conception et plans du projet | | | |
| Evolution économique préliminaire de l'avant-projet | | | |
| Hypothèses | N/A | TIRE | N/A |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | N/A |
| Notes | N/A | | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:
Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/6)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|---|--------------------------|
| T-1-1 | Projet de Chemin de Fer Nord-Sud Etape 1 d'Anyama à l'Aéroport | TA, FA | Ministère des Transports, Ministère des Infrastructures Economiques | SIPF |
| Description du projet | | | | |
| | Le corridor de déplacements Nord-Sud offre une grande capacité de ligne de transport public de masse avec des services à grande vitesse et réguliers fonctionnant sur une voie spéciale afin d'éviter la congestion de la circulation routière. En outre, la voie assurera l'accès à l'aéroport par les transports publics de masse. | | | |
| Objectifs principaux | En introduisant le système de transport en commun de masse, l'on observera un changement du mode des déplacements effectués au moyen de véhicules de faible capacité et il en résultera une réduction de la congestion de la circulation causée par un grand trafic de véhicules. En conséquence, des avantages économiques et environnementaux seront générés à travers l'augmentation de l'efficacité urbaine et la réduction de la pollution due aux gaz d'échappement des véhicules. | | | |
| Composantes | La plupart des tronçons de cette voie est située sur la voie de chemin de fer existante qui est actuellement utilisée par la SITARAIL pour le transport de marchandises, sauf le tronçon entre Port-Bouet et l'aéroport qui sera construit sur la route existante / nouvelle route. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Ce projet a été proposé à l'origine dans le cadre d'un appel d'offres par le cabinet Korean Engineering Group et est actuellement en phase d'examen par le comité interministériel. Le projet vise à effectuer le transport urbain sur une ligne ferroviaire électrique de doubles voies. Le tracé de la ligne est prévu pour connecter la commune d'Anyama dans la banlieue du District d'Abidjan à l'aéroport de Port-Bouet. La longueur totale du trajet est d'environ 37 km et 17 stations sont prévues dans les gares existantes (Anyama, Gare de Banco, Gare de Adjamé Nord, Gare de Plateau Lagune et la Gare de Treichville) et dans de nouvelles gares. | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> PND—Secteur des Infrastructures et des Services du Transport - Action 4.2.6 | | | |
| Implication du Secteur privé² | <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> Transport Public - Politique TI 4; Coulloir de Haute Capacité de Transport Public | | | |
| Nécessité de soutien externes² | <p>Implication communautaire</p> A B C | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | <p>Assistance technique</p> D <p>Coopération avec le secteur privé</p> A | | | |

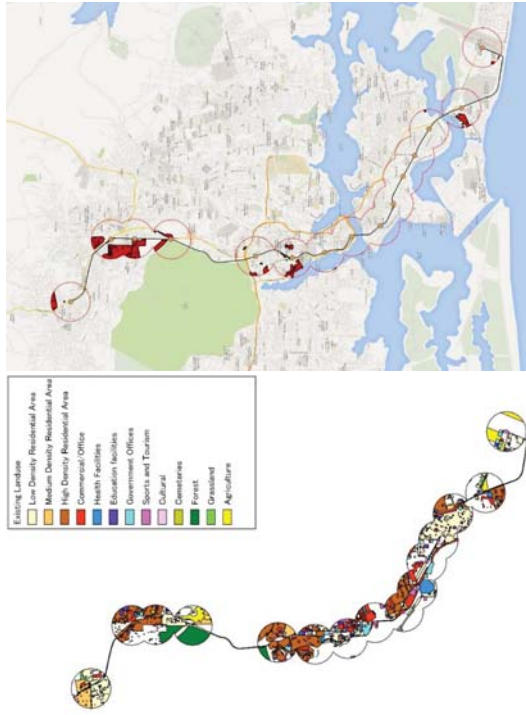
(2/6)

| Impact environnemental ³ | Demande estimée |
|--|---|
| 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : A - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : D 3) Pollution - pollution de l'air: Pas d'impact - Bruits et vibrations: Pas d'impact | <p>Demande estimée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de déplacements (les déplacements des usagers résidant à Abidjan) est estimé à environ 1 835 600 déplacements / jour en 2025 et 2 371 300 déplacements / jour en 2030. En plus de cela, les passagers en destination / en provenance de l'aéroport (voyageurs internationaux, employés de l'aéroport et autres) sont prévus. - La charge aux heures de pointe est également estimée à environ 51 000 PPHPD (passagers par heure et par sens) en 2025 et autour de 72 700 PPHPD en 2030. |
| Analyse qualitative et justificatifs, Conception et plans du projet | <p>Profil du terrain le long du corridor</p> <p>Le graphique illustre le profil du terrain le long du corridor de la ligne de train urbain. L'axe horizontal représente la longueur cumulée de la ligne en kilomètres (km), allant de 0 à 25 km, avec 'Nord' à gauche et 'Sud' à droite. L'axe vertical gauche représente l'élévation en mètres (m), allant de 0 à 120 m. L'axe vertical droit représente la déclivité en pourcentage (%), allant de 10.0% à -10.0%. La courbe de l'élévation (bleue) montre une pente ascendante constante, passant de 0 m à 120 m sur les 25 km. La courbe de la déclivité (rouge) est constante à 0.0%.</p> |
| | <p>La courbe de profil du terrain révèle une déclivité de +/- 2% et ce niveau est considéré comme la limite autorisable pour appliquer un système de transport ferroviaire (roues en acier classique + système à base de chemin de fer)</p> |

(3/6)

Occupation des sols

- L'occupation des sols dans les zones de passage de la voie (dans un rayon de 1 km de la route)
- En ce qui concerne l'occupation des sols dans le couloir de transport, une forte densité de résidences est observée dans les communes d'Abobo et d'Adjamé et des bâtiments à usage de bureau / commerce / industrie sont observés à Treichville, Marcory et dans la zone portuaire. .
- D'autre part, la voie ferrée existante étant située à proximité du rivage lagunaire, près de la moitié des zones de passage de la voie n'est pas utilisée.

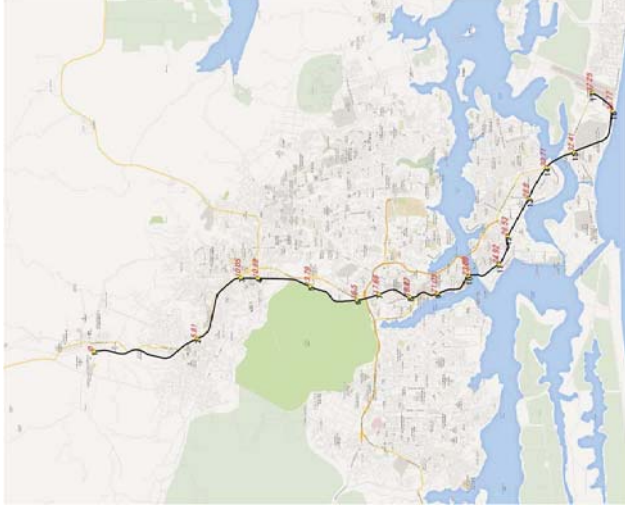


Analyse qualitative et justificatifs, Conception et plans du projet

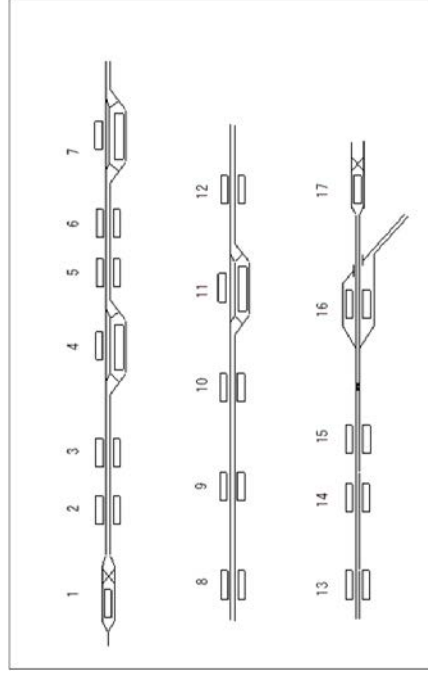
- Dans la partie Sud au-delà de la commune du Plateau, il y a quelques petites zones d'habitations informelles, alors qu'une zone de taille relativement plus grande d'habitations informelles est observée.
- Une zone d'habitations informelles située sur le côté droit dans l'emprise du tracé du chemin de fer existant pourrait être un grave problème pour le développement du projet de train urbain qui nécessite des infrastructures à doubles voies.
- Année de mise en œuvre: 2017 (l'un des projets pour lequel le gouvernement s'est engagé)

(4/6)

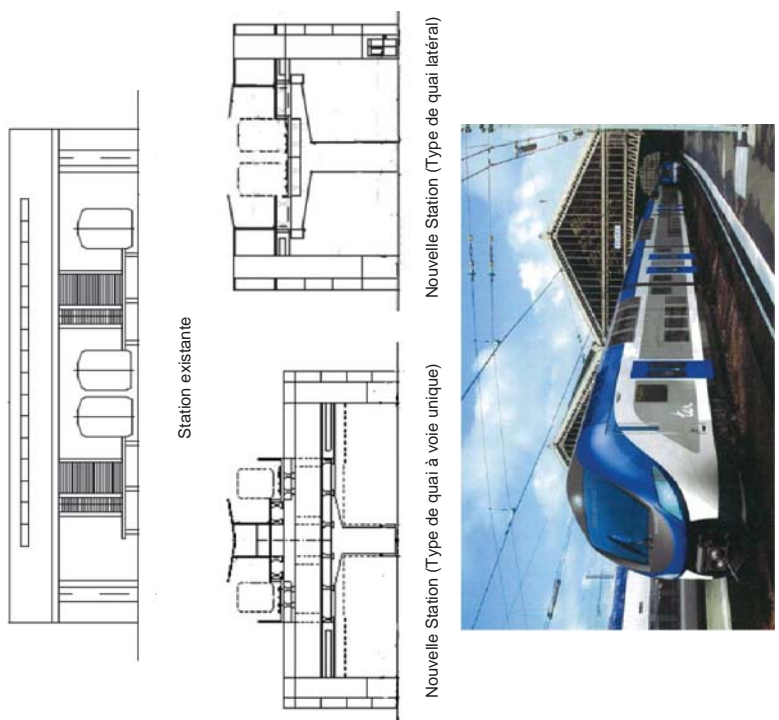
Analyse qualitative et justificatifs, Conception et plans du projet



Tracé en plan de la Voie



Esquisse de Maquette du Tracé de la voie et le type de station

| Analyse qualitative et justificatifs, Conception et plans du projet | <p>Plan d'Opération Provisoire</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Titre</th> <th>Paramètre</th> <th>Observations</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Charge de Pointe (PHPD)</td> <td>31 500</td> <td>En 2030</td> </tr> <tr> <td>Composition du train</td> <td>8 voitures</td> <td>Type conventionnel de MRT</td> </tr> <tr> <td>Capacité du train</td> <td>1 600</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Intervalle du train aux heures de pointe</td> <td>3 minutes /heure</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nombre de voitures requis</td> <td>450 voitures</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Titre | Paramètre | Observations | Charge de Pointe (PHPD) | 31 500 | En 2030 | Composition du train | 8 voitures | Type conventionnel de MRT | Capacité du train | 1 600 | | Intervalle du train aux heures de pointe | 3 minutes /heure | | Nombre de voitures requis | 450 voitures | |
|---|---|---------------------------|--------------|--------------|-------------------------|--------|---------|----------------------|------------|---------------------------|-------------------|-------|--|--|------------------|--|---------------------------|--------------|--|
| | Titre | Paramètre | Observations | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Charge de Pointe (PHPD) | 31 500 | En 2030 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Composition du train | 8 voitures | Type conventionnel de MRT | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capacité du train | 1 600 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Intervalle du train aux heures de pointe | 3 minutes /heure | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nombre de voitures requis | 450 voitures | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>Coupe Transversale Typique</p>  <p>Station existante</p> <p>Nouvelle Station (Type de quai à voie unique)</p> <p>Nouvelle Station (Type de quai latéral)</p> <p>Exemple de réseau présenté dans le rapport F/S</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|--|---|------|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | - FCFA/Euro: 655,957 / 1 (à partir de mars 2013) - Taux d'escompte: 12% - En termes d'avantages économiques, des économies en temps de Voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet - Opération pour le calcul du bénéfice: 16 heures/jour, 330 jours/an | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | TIRE |
| Notes | - Ratio Coût-Profit : 0,17 - Projet Groupe : 23 | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|--|------------------------------|---|--------------------------|
| | T-1-2 | Projet de Chemin de Fer Nord-Sud Etape 2 de l'Aéroport à Grand-Bassam | TA, FA | Ministère des Transports, Ministère des Infrastructures Economiques | SIPF |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | Suite à la phase 1 du projet, qui relie le quartier d'Anyama à la zone de Port Bouët et de l'aéroport, la voie de transport en commun de masse pour l'axe Nord-Sud est prolongée à Grand Bassam. Cette ligne de transport en commun contribuera à intégrer les communautés environnantes du District d'Abidjan et à développer la zone de Grand-Bassam en par la réalisation d'une voie de transport rapide | | | |
| | Composantes | La plupart des tronçons de cette nouvelle voie est située sur le côté Est de l'aéroport. Actuellement ces zones sont utilisées à des fins agricoles. La future politique de développement sera un facteur important pour atteindre l'offre de transport recherchée en harmonie avec le développement du couloir. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | Le tracé du projet est prévu pour relier la zone voisine de l'Aéroport à la commune de Grand Bassam. Il est long de 23 km et comprend 10 stations. | | | |
| | Justificatifs | Adequation avec la politique nationale PND –Secteur des Infrastructures et des Services du Transport - Action 4.2.6 Adequation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles Transport Public - Politique TI 4: Couloir de Haute Capacité de Transport Public | | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP A Assistance technique D Implication communautaire B Autres parties prenantes C Coopération avec le secteur privé D A | | | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Les ressources de l'investisseur privé seront allouées aux travaux de génie civil nécessaires et à l'acquisition d'équipement pour l'exploitation et la maintenance et celles du Gouvernement seront attribuées pour l'expropriation des terres (le cas échéant) | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : A - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: Pas d'impact - Bruits et vibrations: Pas d'impact | | | |

(2/4)

Demande estimée
Le nombre de voyages (les voyages des usagers résidant à Abidjan) est estimé à environ voyages / jour en 2030 avec une charge aux heures de pointes de 25 100 PPHD en 2030.

Profil du terrain le long

Analyse qualitative et justificatifs
Le profil du terrain sur lequel se trouve la ligne de chemin de fer est relativement plat et ne présente pas de forte pente. Les terrains sont essentiellement classifiés comme des zones d'agricultures et de forêts naturelles, et il n'y a pas de développement urbain.

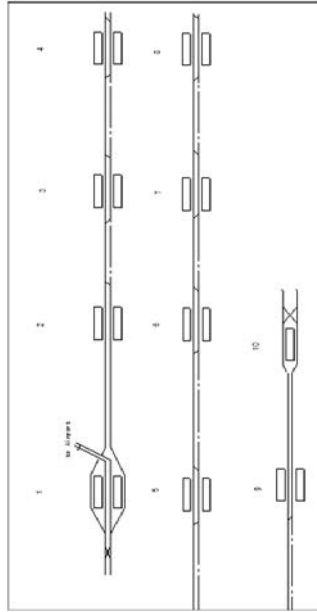
(3/4)

Tracé de la voie

Le projet qui est la phase 2 commence après l'achèvement de la phase 1 du projet de ligne ferroviaire Anyama-Aéroport.



Tracé en plan de la Voie



Esquisse de Maquette du Tracé de la voie et le type de Station

Plan d'Opération Provisoire

| Titre | Paramètre | Observations |
|--|------------------|---|
| Charge de Pointe (PHPD) | 9 200 | En 2030 |
| Constitution du train | 5 voitures | Type conventionnel de MRT |
| Capacité du train | 1000 | |
| Intervalle du train aux heures de pointe | 6 minutes/ heure | Utilisable en fonctionnement à voie unique. |

Conception et plans du projet

(4/4)

| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | |
|--|---|------|
| | - FCFA/Euro: 655,957 / 1 (à partir de mars 2013) - Taux d'escompte: 12% - En termes d'avantages économiques, des économies en temps de Voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet - Opération pour le calcul du bénéfice: 16 heures/jour, 330 jours/an | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | TIRE |
| Notes | - Ratio Coût-Profit : 0,11 - Projet Groupe : 24 | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

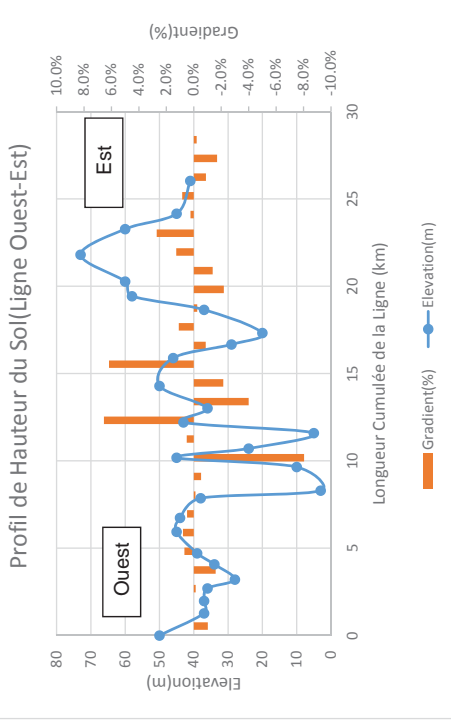
(1/5)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|---|--------------------------|
| T-1-3 | Projet de construction d'une ligne de chemin de fer Est - Ouest (Yopougon à Bingerville) | TA, FA | Ministère du Transport, Ministère des Infrastructures Economiques | AGETU |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | Le corridor de déplacements Est-Ouest offre une grande capacité de ligne de transport public de masse avec des services à grande vitesse et réguliers fonctionnant sur une voie spéciale afin d'éviter la congestion de la circulation routière. En introduisant le système de transport en commun de masse, l'on observera un changement en mode des déplacements effectués au moyen de véhicules de faible capacité et il en résultera une réduction de la congestion de la circulation causée par un grand trafic de véhicules. En conséquence, des avantages économiques et environnementaux seront générés à travers l'augmentation de l'efficacité urbaine et la réduction de la pollution due aux gaz d'échappement des véhicules. | | | |
| Composantes | La plupart tronçons d la voie est située sur la route existante. Cependant, un tronçon long de 8 km dans la commune de Yopougon est situé sur une route en construction. A cet égard, ce projet nécessite l'achèvement de ladite route en construction dans la commune de Yopougon. La partie de la voie sur la Baie du Banco sera réalisée sur une structure de pont d'une longueur d'environ 1 km. En outre, étant donné que la partie Plateau-Cocody rencontre plusieurs échangeurs autoroutiers, la construction nécessitera une négociation spatiale. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Cette voie ferroviaire est prévue pour connecter le quartier de Niangon dans la commune de Yopougon à la commune de Bingerville. La longueur totale du trajet est d'environ 26 km et 22 stations sont prévues aux principales intersections avec la route. La distance moyenne entre les gares est d'environ 0,9 km (distance standard pour le système de transport urbain) (voir cartes ci-jointes). La population actuelle située dans un rayon de 1km dans le couloir de transport est estimée à environ 810 000 (en 2013). | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | PPP | Implication communautaire | Transport Public - Politique TI 4: Couloir de Haute Capacité de Transport Public | |
| | A | B | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes ² | D | Assistance financière | C | |
| Allocation de ressources pour le projet | | Coopération avec le secteur privé | A | |
| Impact environnemental ³ | Les ressources de l'investisseur privé seront allouées aux travaux de génie civil nécessaires et à l'acquisition d'équipement E / M et celles du Gouvernement seront attribuées pour l'expropriation des terres (le cas échéant). | | | |
| | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : A - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : D 3) Pollution - Pollution de l'air: Pas d'impact - Bruits et vibrations: Pas d'impact | | | |

(2/5)

Demande estimée
- Nombre de voyages est estimé à environ 1 404 400 voyages /jour en 2025 et 1 864 400 en 2030.
- La charge horaire aux heures de pointe est aussi estimée à environ 55 900 PPHPD en 2025 et 68 600 en 2030

Profil de terrain le long du couloir

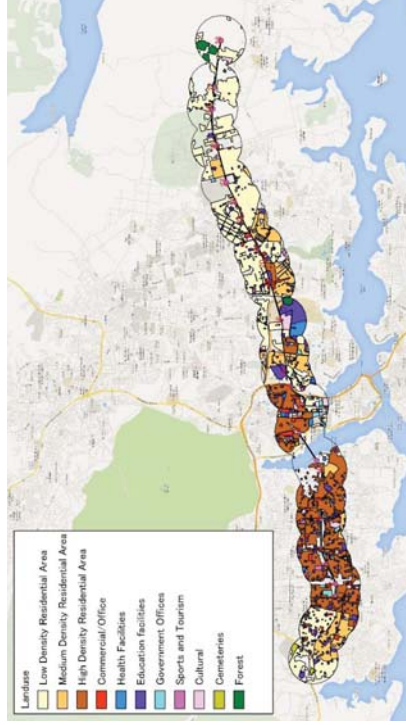


Analyse qualitative et justificatifs

Etant donné qu'une pente abrupte est observée au niveau du relief de la zone de tracé de la voie, un train avec un système de roues en caoutchouc comme le Monorail et l'AGT (Transit à Guidage Automatique) ou LIM (Moteur à Induction Linéaire) sera recommandé.

Occupation des sols

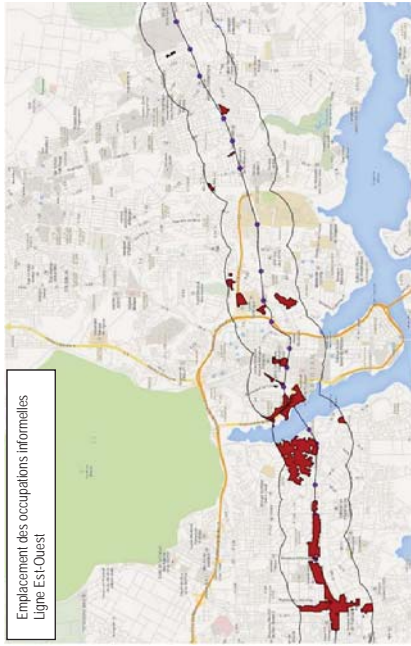
L'occupation des sols dans les zones de passage de la voie (dans un rayon de 1 km de la route)



L'occupation de sols dans le couloir de transport montre une zone résidentielle à haute densité pour la partie Ouest et une zone résidentielle à faible et moyenne densité pour la partie Est. La présence des grands établissements d'enseignement dans la commune de Cocody implique beaucoup de voyages vers cette zone.

(3/5)

Emplacement des occupations informelles
Ligne ES-Ouest



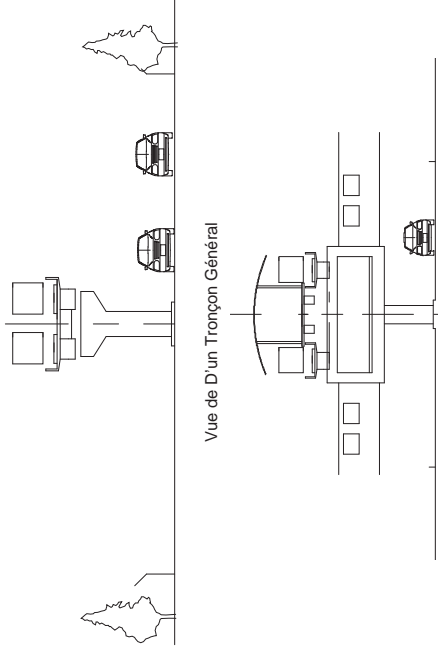
- Dans la commune de Yopougon, un nombre considérable d'habitations informelles existent à proximité du tracé de la voie et sur le rivage de la Baie de Banco.
- Année de démarage: 2021 (long terme)

Analyse qualitative et justificatifs

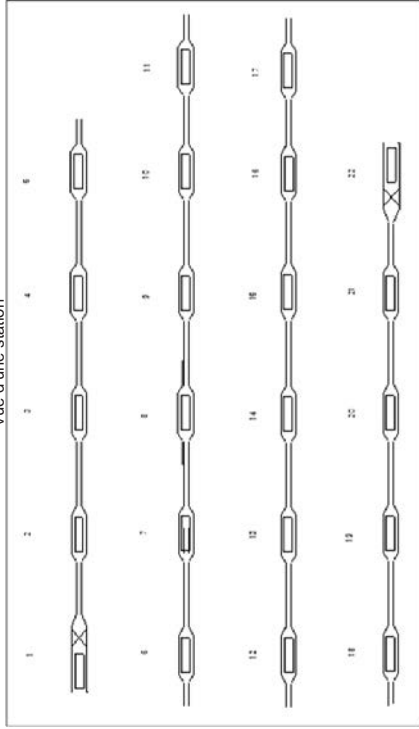


De Plan de l'itinéraire

(4/5)



Conception et plans du projet






Esquisse de Maquette du Tracé de la voie et le type de Station

Plan d'Opération Provisoire

| Titre | Paramètre | Observations |
|--|------------------|---|
| Charge de pointe (PHPD) | 29 000 | En 2030 |
| Constitution du train | 10 voitures | Train LIM (Moteur à Induction linéaire) |
| Capacité du train | 1 500 | |
| Intervalle du train aux heures de pointe | 3 minutes /heure | |
| Nombre de voitures requises | 220 voitures | |

(5/5)

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|------|---|------|-------|--|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> |  <p>Système Monorail</p>  <p>AGT (Transit à Guidage Automatique)</p>  <p>Train LIM (Moteur à Induction Linéaire) Exemple de Système de Transport en Commun</p> | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <ul style="list-style-type: none"> - FCFA/Euro: 655,957/1 (à mars 2013) - Taux d' escompte: 12% - En termes d'avantages économiques, des économies en temps de Voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet - Operation pour le calcul du bénéfice: 16 heures/jour, 330 jours/an <table border="1" data-bbox="1077 1512 1252 1937"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*,4}</td> <td>VAN</td> <td>-</td> <td>TIRE</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="3"> - Ratio Coût-Profit : 0,10 - Projet Groupe : 25 </td> </tr> </table> | Indicateurs d'évaluation ^{*,4} | VAN | - | TIRE | Notes | - Ratio Coût-Profit : 0,10 - Projet Groupe : 25 | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*,4} | VAN | - | TIRE | | | | | | |
| Notes | - Ratio Coût-Profit : 0,10 - Projet Groupe : 25 | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

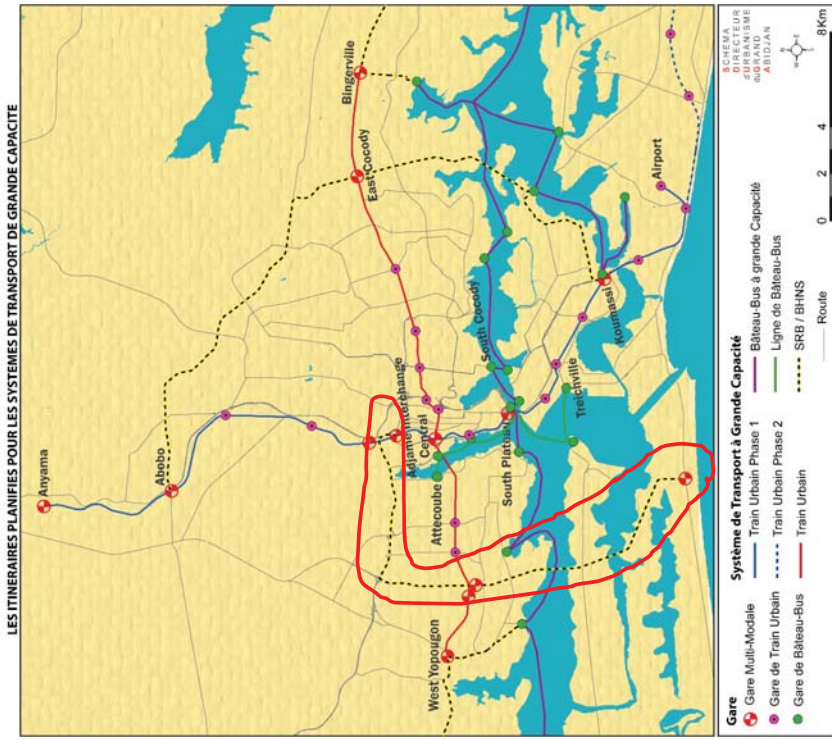
(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|------|--|---|---|---|
| T-2-1 | | Développement de Service SRB: entre la Zone Industrielle de Brake et Adjamé | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| | | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | | L'objectif de l'introduction de ce service de transport SRB (service rapide par bus) vise à attirer d'avantage les passagers du secteur de transport informel et éventuellement ceux des voitures personnelles vers le transport en commun. Ce service relie la zone industrielle de Brake et Adjamé via Yopougon. Ce service sera connecté aux lignes Bleue et Rouge. Cette route de sera pas mise en service avant 2025 car les voies empruntées ne seront pas réalisées avant 2025. | | | |
| | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | | |
| | | | Etudes | | 6 517 |
| | | | Investissement initial | | 65 172 |
| | | | Dépenses courantes (par an) | | 4 556 |
| Composantes | | La longueur du SRB = 34.8 km à parcourir en 15 minutes maximums. Il sera construit sur la chaussée de la route existante avec le SRB sur les voies centrales. | | | |
| Bénéficiaires | | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet » t - Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| Justificatifs | | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | | Soutenir le Développement Economique | L'amélioration de la mobilité des personnes est importante dans le schéma. La mise en place d'un service de transport public efficace confortera le schéma. | Travaux préparatoires Principaux travaux Année d'achèvement | 1 an 2 ans 2025 |
| Implication du Secteur privé² | | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | T-2-2 |
| | | C | B | C | |
| Nécessité de soutiens externes² | | C | Assistance technique | Coopération avec le secteur privé | D |
| Allocation de ressources pour le projet | | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt). L'opérateur sera la SOTRA ou un autre opérateur privé à charge du transport en commun à Abidjan. | | | |
| Impact environnemental³ | | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation nécessaire, les dépôts de bus devront utiliser les terrains de la SOTRA si possible - Amélioration des liens de la communauté le long de la voie en améliorant le franchissement de la voie. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

Analyse qualitative et justificatifs

On estime pour ce système de transport en commun, 97 800 usagers par jour en 2030. Cet itinéraire peut donc être retenu pour la réalisation d'un SRB. Avec la proposition de temps d'attente réduit, la mise en œuvre du projet nécessitera 30 bus, 100 conducteurs, et des distances d'exploitation par bus de l'ordre de 170 000 km par an avec un espace de 3 000 m² requis à usage de dépôt / bureau. L'itinéraire aura des arrêts tous les 1,5 kilomètres.




Structure de l'itinéraire Proposée



Coupe Transversale Typique

(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------|--|-----------------|---|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|--|---------------------|----------------------------|-------------------------|--|----------------------|---|--------------------|--|-----------|---|-----|--------------------|------|-------|
| <p>Conception et plans du projet</p>  <p>Un exemple de couloir central réservé de SRB de Taipei:</p> | <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> <p>Hypothèses</p> <p>La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:</p> <table border="1" data-bbox="534 100 813 705"> <tr><td>Système SRB</td><td>Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services</td></tr> <tr><td>Etat de la Voie</td><td>Sur la route (système ouvert et flexible)</td></tr> <tr><td>Spécificités de la Voie</td><td>Chaussée centrale réservée</td></tr> <tr><td>Espace de chaussée nécessaire</td><td>2 Voies (6.5m) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement</td></tr> <tr><td>Voie de Dépassement</td><td>Pas de Voie de Dépassement</td></tr> <tr><td>Priorité de Circulation</td><td>Par signalisation routière / passage directe au rond-point</td></tr> <tr><td>Station/Arrêt de Bus</td><td>Quali haut de 20 à 35cm du niveau de la route</td></tr> <tr><td>Accès à la Station</td><td>facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté</td></tr> <tr><td>Véhicules</td><td>Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés</td></tr> </table> <p>En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement entre dans les cas avec et sans cas de projet.</p> <table border="1" data-bbox="853 100 917 705"> <tr><td>VAN</td><td>6,7 Milliards FCFA</td><td>TIRE</td><td>14,8%</td></tr> </table> <p>Indicateurs d'évaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ratio Coût-Profit : 1,25 - Projet Groupe : 26 <p>Notes</p> | Système SRB | Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5m) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | Station/Arrêt de Bus | Quali haut de 20 à 35cm du niveau de la route | Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés | VAN | 6,7 Milliards FCFA | TIRE | 14,8% |
| Système SRB | Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5m) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Station/Arrêt de Bus | Quali haut de 20 à 35cm du niveau de la route | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VAN | 6,7 Milliards FCFA | TIRE | 14,8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

- *1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

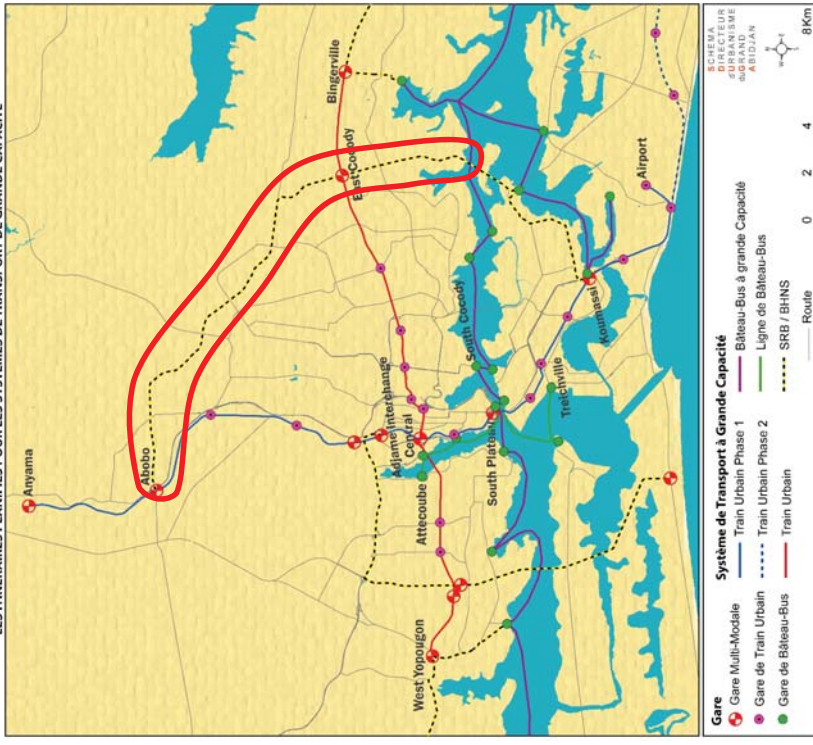
(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|--|---|
| T-2-2 | Développement de Service SRB: Abobo – Koumassi Phase 1 | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| Objectifs principaux | Le service SRB (service rapide par bus) a pour intérêt d'attirer d'avantage les passagers du secteur de transport informel et éventuellement ceux des voitures personnelles vers le transport en commun. Ce service relie Abobo par une voie périphérique, la zone Est de Cocody et la commune de Bingerville. | | Etudes 3 662 Investissement initial 36 621 Dépenses courantes (par an) 2 560 | |
| Composantes | La longueur du SRB = 17,6 km à parcourir en 15 minutes maximums. Il sera construit sur la chaussée de la route existante avec le SRB sur les voies centrales. | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 2 ans Année d'achèvement 2020 | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Adéquation avec la politique nationale | | Projets connexes (Codes) | |
| Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | T-2-1 V-1-3 V-1-4 V-1-5 | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | | Public Transport - Politique TI 5: Bus | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | | Implication communautaire | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance financière | | Autres parties prenantes | |
| Impact environnemental³ | Coopération avec le secteur privé | | C | |
| | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'exploitation des terres (si nécessaire pour le dépôt). | | D | |
| | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation, dépôt de bus devrait tendre à utiliser les terres de la SOTRA existante si possible. - Amélioration de la connectivité communautaire long de la route en améliorant franchissement routier. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

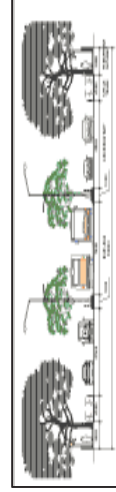
(2/3)

On estime pour ce système de transport en commun, 147 700 usagers par jour en 2030 lorsque les Phases 1 et 2 seront achevées. Cet itinéraire peut donc être retenu pour la réalisation d'un SRB. Avec la proposition de temps d'attente réduit, la mise en œuvre du projet nécessitera 35 bus, 110 conducteurs, et des distances d'exploitation par bus de l'ordre de 190 000 km par an avec un espace de 3 000 m² requis à usage de dépôt / bureau.

LES ITINERAIRES PLANIFIES POUR LES SYSTEMES DE TRANSPORT DE GRANDE CAPACITE




Structure de l'itinéraire Proposée



Coupe Transversale Typique

(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------|--|-----------------|---|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|---------------------|----------------------------|-------------------------|---|----------------------|--|--------------------|--|-----------|---|---------------------------------------|-----|-----|------|-------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Un exemple de couloir central réservé de SRB de Taipei :</p>  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:</p> <table border="1" data-bbox="603 1227 885 1825"> <tr><td>Systeme SRB</td><td>Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services</td></tr> <tr><td>Etat de la Voie</td><td>Sur la route (systeme ouvert et flexible)</td></tr> <tr><td>Spécificités de la Voie</td><td>Chaussée centrale réservée</td></tr> <tr><td>Espace de chaussée nécessaire</td><td>2 Voies (6,5) + station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement</td></tr> <tr><td>Voie de Dépassement</td><td>Pas de Voie de Dépassement</td></tr> <tr><td>Priorité de Circulation</td><td>Par signalisation routière / passage directe au rondpoint</td></tr> <tr><td>Station/Arrêt de Bus</td><td>Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route</td></tr> <tr><td>Accès à la Station</td><td>facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté</td></tr> <tr><td>Véhicules</td><td>Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée</td></tr> </table> <p>Hypothèses</p> <p>En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement entre dans les cas avec et sans cas de projet</p> <table border="1" data-bbox="933 1227 997 1825"> <tr><td>Indicateurs d'évaluation⁴</td><td>VAN</td><td>N/A</td><td>TIRE</td><td>11,2%</td></tr> </table> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> - - Ratio Coût-Profit : 0,86 - - Projet Groupe : 27 | Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | Etat de la Voie | Sur la route (systeme ouvert et flexible) | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6,5) + station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rondpoint | Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route | Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | 11,2% |
| Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etat de la Voie | Sur la route (systeme ouvert et flexible) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6,5) + station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rondpoint | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | 11,2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

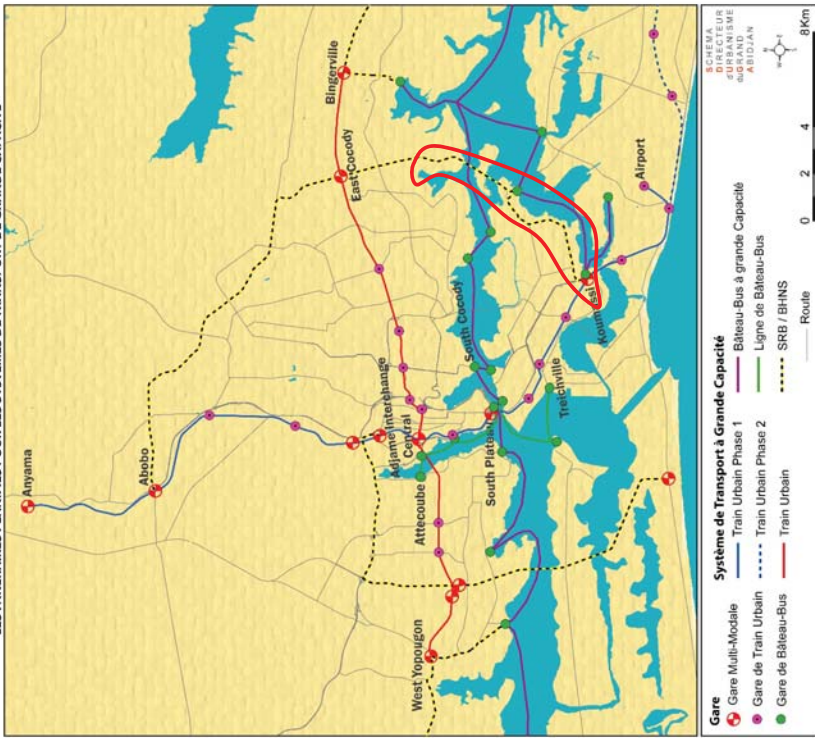
(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|---------------------|---|
| T-2-3 | Développement de Service SRB: Abobo – Koumassi Phase 2 | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | <p>Le Service SRB (service rapide par bus) pour intérêt d'attirer d'avantage les passagers du secteur de transport informel et éventuellement ceux des voitures personnelles vers le transport en commun. Ce service relie Abobo à Koumassi par une voie périphérique. Cette ligne de SRB qui rejoint la ligne de train Est-Ouest (Ligne Rouge T-1-3) reliera également la ligne du train Nord-Sud (la Ligne Bleue). Elle rallie également le réseau de ferry (la ligne violette T-4-1).</p> | | | |
| Composantes | <p>La longueur du SRB = 14,2 Km à parcourir en 15 minutes maximums. Il sera construit sur la chaussée de la route existante avec le SRB sur les voies centrales.</p> | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet ». Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| Justificatifs | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Transport Publique - Politique TI 5: Bus</p> | | | |
| Implication du Secteur privé² | <p>PPP</p> <p>Implication communautaire</p> <p>C B</p> | | | |
| Nécessité de soutiens externes² | <p>Assistance technique</p> <p>C</p> <p>Assistance financière</p> <p>B</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>D</p> | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | <p>Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement central seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt).</p> | | | |
| Impact environnemental³ | <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de réinstallation, dépôt de bus devrait tendre à utiliser les terres de la SOTRA existante si possible. - Amélioration de la connectivité communautaire long de la route en améliorant franchissement routier. <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'impact <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

On estime pour ce système de transport en commun, 286 600 usagers par jour lorsque la voie sera achevée en 2030. Cet itinéraire peut donc être retenu pour la réalisation d'un SRB. Avec la proposition de temps d'attente réduit, la mise en œuvre du projet nécessitera 35 bus, 110 conducteurs, et des distances d'exploitation par bus de l'ordre de 190 000 km par an avec un de 3000 m² requis à usage de dépôt / bureau.

LES ITINÉRAIRES PLANIFIÉS POUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE GRANDE CAPACITÉ



Structure de l'itinéraire Proposée



Coupe Transversale Typique

(3/3)

Un exemple de couloir central réservé de SRB de Taipei:



Conception et plans du projet

La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:

| | |
|-------------------------------|--|
| Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services |
| Etat de la Voie | Sur la route (systeme ouvert et flexible) |
| Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée |
| Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassemment |
| Voie de Dépassemment | Pas de Voie de Dépassemment |
| Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rondpoint |
| Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route |
| Accès à la Station | Facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté |
| Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) |

Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet

En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet

| | | | | |
|--|-----|----------------------------|------|-------|
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 8,6 Milliards F.CFA | TIRE | 15,8% |
| Notes | - | - Ratio Coût-Profit : 1,49 | - | - |
| | | - | - | - |
| | | - | - | - |

Note:

- *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|---|--------------------------------|--|---|
| | T-2-4 | Développement de BHNS: Bingerville - Bonoua | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | L'objectif de l'introduction d'un système de bus à haut niveau de service (BHNS) est d'attirer d'avantage les passagers du secteur de transport informel et éventuellement ceux des voitures personnelles vers le transport en commun. Cela éliminerait les longs trajets en voiture. Ce service permettra de relier la ville satellite de Bonoua à la commune de Bingerville. Il rejoint à la fois les lignes Rouge (T-1-3) et Violette (T-4-1). | | | |
| | Composantes | La Longueur du BHNS = 40,8 km à parcourir en 30 minutes maximums. Il sera construit sur l'emprise existante avec des couloirs centraux de circulation d'autobus. Il est proposé des arrêts limités entre Bingerville et Bonoua. | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet ». Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP C | Implication communautaire B | Autres parties prenantes C | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique C | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt). | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation, dépôt de bus devrait tendre à utiliser les terres de la SOTRA existante si possible. - Amélioration de la connectivité communautaire long de la route en améliorant franchissement routier. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

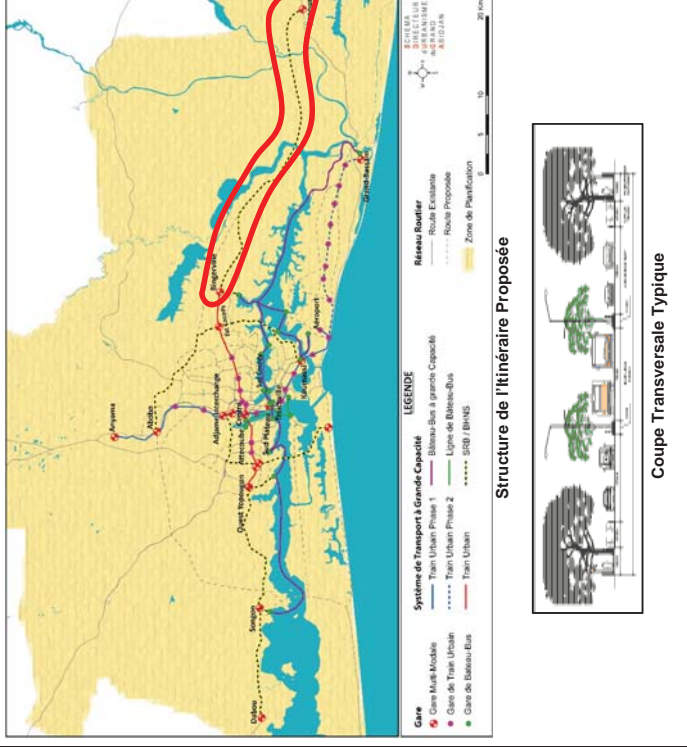
(1/3)

Analyse qualitative et justificatifs


(2/3)

Les usagers futurs des transports en 2030 sont estimés à 121 700. Cette voie peut donc être retenue pour la réalisation d'un système de BHNS. Le BHNS est une sorte de SRB français, mais son objectif principal est d'assurer une meilleure qualité de mobilité urbaine en ayant la priorité du trafic sur les utilisateurs de voitures individuelles. La voie réservée est appliquée dans ce cas. Avec la proposition de réduction du temps d'attente, la mise en œuvre du projet nécessitera 13 bus, 36 conducteurs et des distances d'exploitation par autobus de l'ordre de 160 000 km par an avec un espace de 2800 m² requis à usage de dépôt / bureau.

Conception et plans du projet



(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|--|-----------------|---|-------------------------|----------------------------|--------------------|---|---------------------|----------------------------|-------------------------|---|----------------------|--|--------------------|--|-----------|---|--|-----|----------------------|------|-------|-------|--|--|--|--|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Un exemple de couloir central réservé de SRB de Taipei:</p>  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:</p> <table border="1" data-bbox="534 1227 774 1825"> <tr> <td>Système SRB</td> <td>Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services</td> </tr> <tr> <td>Etat de la Voie</td> <td>Sur la route (système ouvert et flexible)</td> </tr> <tr> <td>Spécificités de la Voie</td> <td>Chaussée centrale réservée</td> </tr> <tr> <td>Espace de chaussée</td> <td>2 Voies (6,5)+ station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement nécessaire</td> </tr> <tr> <td>Voie de Dépassement</td> <td>Pas de Voie de Dépassement</td> </tr> <tr> <td>Priorité de Circulation</td> <td>Par signalisation routière / passage direct au rond-point</td> </tr> <tr> <td>Station/Arrêt de Bus</td> <td>Quel haut de 20 à 35cm du niveau de la route</td> </tr> <tr> <td>Accès à la Station</td> <td>facile dans la traversée de la circulation ou par passage doublé</td> </tr> <tr> <td>Véhicules</td> <td>Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée</td> </tr> </table> <p>En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet</p> <table border="1" data-bbox="821 1200 920 1960"> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation^{*4}</td> <td>VAN</td> <td>12,5 Milliards F.CFA</td> <td>TIRE</td> <td>20,3%</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td colspan="4"> - Ratio Coût-Profit : 2,10 - Projet Groupe : 29 </td> </tr> </table> | Système SRB | Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | Espace de chaussée | 2 Voies (6,5)+ station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement nécessaire | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage direct au rond-point | Station/Arrêt de Bus | Quel haut de 20 à 35cm du niveau de la route | Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage doublé | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 12,5 Milliards F.CFA | TIRE | 20,3% | Notes | - Ratio Coût-Profit : 2,10 - Projet Groupe : 29 | | | |
| Système SRB | Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Espace de chaussée | 2 Voies (6,5)+ station (2,5m chaque côté) et voie de dépassement nécessaire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage direct au rond-point | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Station/Arrêt de Bus | Quel haut de 20 à 35cm du niveau de la route | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage doublé | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 12,5 Milliards F.CFA | TIRE | 20,3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Notes | - Ratio Coût-Profit : 2,10 - Projet Groupe : 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable


*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| | | | | | |
|-----|--|--|------------------------------|-----------------------------------|---|
| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| | T-2-5 | Développement de Service BHNS: Yopougon - Dabou | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| | | Description du projet | | | |
| | Objectifs principaux | L'objectif de l'introduction d'un service de bus de haut niveau (BHNS) est d'attirer d'avantage les passagers du secteur de transport informel et éventuellement ceux des voitures personnelles vers le transport en commun. Cela éliminerait les longs trajets en voiture. Ce service permettrait de relier la ville satellite de Dabou à l'Ouest de Yopougon. Il rejoint la Ligne Rouge (T-1-3). | | | |
| | Coûts | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | | |
| | | Etudes 2 877 | | | |
| | | Investissement initial 28 774 | | | |
| | | Dépenses courantes (par an) 2 014 | | | |
| | Composantes | La longueur du BHNS = 17,7 km à parcourir en 30 minutes maximums. Il sera construit sur l'emprise existante avec des couloirs pour autobus au centre. Il est proposé des arrêts limités entre Dabou et Yopougon Ouest. Il y aura une escale à Songon qui est aussi le terminus de la Ligne Violette (T-4-1). | | | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet ». Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales | | | |
| | Implication du Secteur privé ² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | | C | B | C | |
| | Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | B | D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt). | | | |
| | Impact environnemental ³ | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation, dépôt de bus devrait tendre à utiliser les terres de la SOTRA existante si possible. - Amélioration de la connectivité communautaire long de la route en améliorant franchissement routier. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

Les usagers futurs des transports en 2030 sont estimés à 242, 500. Cette voie peut donc être retenue pour la réalisation d'un système de BHNS. C'est une sorte de SRB français, mais son objectif principal est d'assurer une meilleure qualité de mobilité urbaine en ayant la priorité du trafic sur les utilisateurs de voitures individuelles. La voie réservée est appliquée dans ce cas. Avec la proposition de temps d'attente réduit, la mise en œuvre du projet nécessitera 10 bus, 24 conducteurs et des distances d'exploitation par autobus de l'ordre de 180 000 km par an avec un espace de 1500 m² requis à usage de dépôt / bureau.




LEGENDE

Système de Transport à Grande Capacité

- Gare Multimodale
- Gare de Train Urbain
- Gare de Bateau-Bus
- Tram Urbain
- Tram Urbain Phase 2
- Tram Urbain Phase 1
- Bus à grande capacité
- Bus à grande capacité
- SRB / BHNS

Structure de l'itinéraire Proposée



Coupe Transversale Typique

(3/3)

Un exemple de couloir central réservé de SRB de Taipei:



Conception et plans du projet

Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet

La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:

| | | | |
|------------|---|---|-----------------------|
| Hypothèses | Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | |
| | Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | |
| Hypothèses | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | |
| | Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | |
| | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | |
| | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | |
| | Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route | |
| | Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | |
| | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriée | |
| | En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement dans les cas avec et sans projet | | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | 43.9 Milliards F. CFA |
| | Notes | | TIRE |
| | | 40.5% | |
| | | - Ratio Coût-Profit : 6,05 | |
| | | - Projet Groupe : 30 | |

Note:


- *1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)
- *2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire
- *3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable
- *4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|------------------------------|--|--------------------------|
| T-2-6 | Achat d'Autobus Supplémentaires pour la SOTRA | TA, FA | SOTRA | SOTRA, AGETU |
| | Description du projet | | | |
| Objectifs principaux | L'objectif de l'achat de 200 nouveaux autobus est d'améliorer les opérations actuelles de la SOTRA. En effet, dans la soirée à la gare du Plateau, il y a souvent de longues files d'attente car il n'y a pas suffisamment de bus. L'objectif est d'améliorer les services existants tout en étendant le réseau de la SOTRA, comme indiqué dans le plan de profil. Il est prévu que les nouveaux autobus feront partie de la flotte Express. | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | | | Etudes | 12 796 |
| | | | Investissement initial | 127 961 |
| | | | Dépenses courantes (par an) | 8 957 |
| Composantes | Echéanciers de réalisation du projet | | | |
| | Ce projet a pour objectif d'emmener les usagers du secteur informel vers le secteur formel. | | Travaux préparatoires | 1 an |
| | | | Principaux travaux | 2 ans |
| | | | Année d'achèvement | 2019 |
| Bénéficiaires | Projets connexes (Codes) | | | |
| | Les populations du Grand Abidjan | | O-2-1 | |
| | | | T-2-7 | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la carte dans la rubrique « Conception et plans du projet ») | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | |
| | | | Transport Public - Politique TI 5; Bus | |
| Implication du Secteur privé | PPP | | Implication communautaire | |
| | C | | B | |
| Nécessité de soutiens externes ² | Assistance technique | | Assistance financière | |
| | C | | B | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt). | | | |
| Impact environnemental ³ | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation, dépôt de bus devrait tendre à utiliser les terres de la SOTRA existante si possible. - Amélioration de la connectivité communautaire long de la route en améliorant franchissement routier. 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/2)

| Analyse qualitative et justificatifs | Extension du réseau de bus | | | | |
|---|---------------------------------------|-----|-----|------|-----|
| <p>L'ajout de ces autobus devrait permettre à la SOTRA de réduire les heures d'attente et d'étendre son service en augmentant ainsi le nombre de passagers des transports en commun. Comme le montre la carte ci-dessous, ce projet permettra également à la SOTRA d'étendre son réseau dans les zones de développement futur de la ville qui ne sont pas actuellement reliées par le secteur formel de transport.</p>  | Hypothèses | N/A | | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| | Notes | N/A | | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations: **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable


*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|----------------------------------|--|---|
| T-2-7 | Projet pilote de transports en commun. (Amélioration du service de transport local en remplacement des Woroworo.) | TA, PP | AAD/AGETU/SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | Les Woroworo sont perçus comme n'étant pas la meilleure forme de transport de passagers dans une commune. L'intention est de choisir une commune comme Yopougon et de développer un service de minibus à haute fréquence avec des tarifs compatibles à ceux des Woroworo, afin d'attirer les passagers des Woroworo tout en offrant un transport inter communal. Ce service fournira également une liaison avec la Ligne Pourpre proposée, assurant ainsi un bon accès de Yopougon au Plateau sans avoir à se déplacer vers le Nord de Yopougon. | | | |
| Composantes | 1. Construire une voie communale de mini-bus 2. Acheter 50 mini-bus. | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | District Autonome d'Abidjan | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| Nécessité de soutien externes² | Aucune | B | C | |
| Allocation de ressources pour le projet | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| Analyse qualitative et justificatifs | A | A | C | |
| Impact environnemental³ | Les ressources de DAA doivent être allouées au projet. | | | |
| | L'impact d'un tel service verra le début d'un changement dans le secteur informel avec une augmentation prévue d'environ 15 % des passagers de bus et une baisse subséquente des usagers des Woroworo de près de 10%. Le succès de ce service favorisera par la suite sa mise en œuvre dans d'autres communes et engendrera un changement significatif dans le secteur du transport public formel. | | | |
| | 1) L'environnement social - Pas d'impact 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pas d'impact | | | |

(2/2)

| Conception et plans du projet | | Extension du réseau de bus | | | |
|---|--|---------------------------------------|-----|------|-----|
|  | | Hypothèses | N/A | TIRE | N/A |
| | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | N/A |
| | | Notes | N/A | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | | | | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

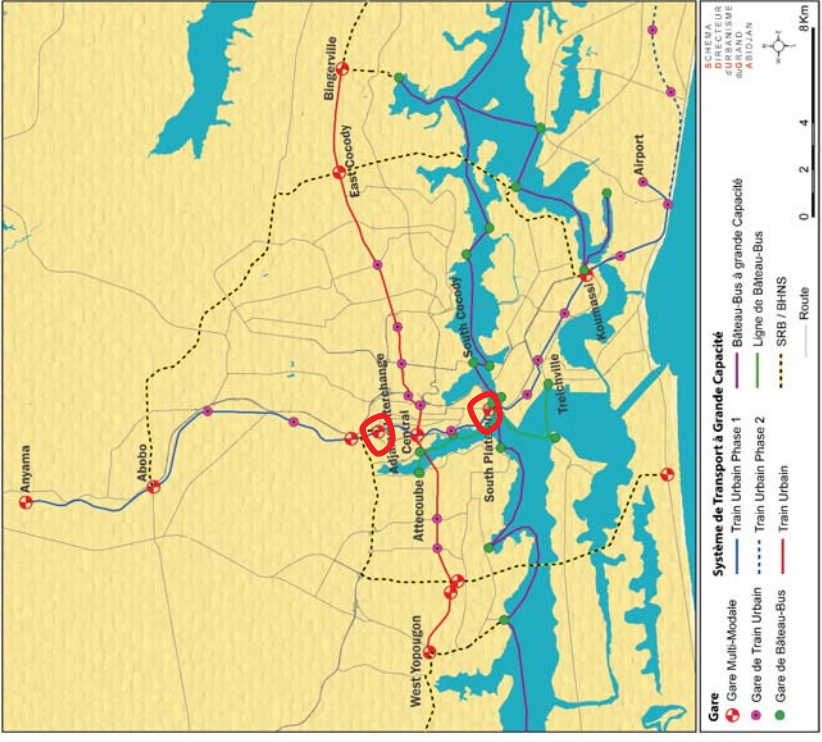

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/3)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--|--|--------------------------|
| T-3-1 | Construction/Amélioration des centres intermodaux d'Adjamé, et du Plateau Centre/Sud | TA, FA, PP | SOTRA | SOTRA, AGETU, DAA |
| | Description du projet | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | | |
| Objectifs principaux | L'objectif est d'améliorer l'intermodalité sur les sites principaux de correspondance avec une référence à Adjamé où il existe une correspondance de trois modes notamment le bus, le rail, les Gbaka et bientôt la ligne de train urbain Nord-Sud (Ligne Bleue). Au Sud du Plateau, les modes de correspondance sont le bus, le rail, le ferry et le train urbain Nord-Sud à venir. Cela pourrait être étendu pour inclure les Gbaka. En ce moment il n'y a pas de présence de Gbaka au Plateau. | Etudes | 166 | |
| | | Investissement initial | 2 661 | |
| | | Dépenses courantes (par an) | 168 | |
| Composantes | Le renouvellement du tissu urbain fait partie de l'amélioration des points de correspondance est commun dans les gares de correspondance. | Echéanciers de réalisation du projet | | |
| | | Travaux préparatoires | 1 an | |
| | | Principaux travaux | 2 ans | |
| | | Année d'achèvement | 2021 | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | Projets connexes (Codes) | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet » - Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | PPP | Transport Publique - Politique TI 5: Bus | | |
| Implication du Secteur privé² | C | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | | B | C | |
| Nécessité de soutien externes² | C | Assistance technique | Coopération avec le secteur privé | |
| | | B | B | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour le dépôt). | | | |
| Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Pas de réinstallation, le développement devrait être possible dans les terres existantes. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/3)

| Analyse qualitative et justificatifs | Conception et plans du projet |
|---|--|
| Ces deux gares intermodales avec la gare centrale vont accueillir le flux de passage le plus élevé en 2030. |  <p>LES ITINERAIRES PLANIFIES POUR LES SYSTEMES DE TRANSPORT DE GRANDE CAPACITE</p> <p>Système de Transport à Grande Capacité</p> <ul style="list-style-type: none"> Gare Multi-Modale Gare de Train Urbain Phase 1 Gare de Train Urbain Phase 2 Gare de Bateau-Bus Train Urbain Train Urbain Phase 1 Train Urbain Phase 2 Ligne de Bateau-Bus SRB / BHNS Route <p>Les stations intermodales sont en surbrillance dans la carte ci-dessus. Ci-dessous, un exemple d'une station intermodale, celle de Shinjuku à Tokyo</p>  <p>Environ 3.5 million de personnes utilisent cette station chaque jour. C'est un hub d'activité avec des espaces de commerce, de et de logement.</p> |

| | | | | |
|--|---------------------------------------|-----|-----|------|
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | | |
| | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE |
| | Notes | N/A | | |

(3/3)

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis, sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

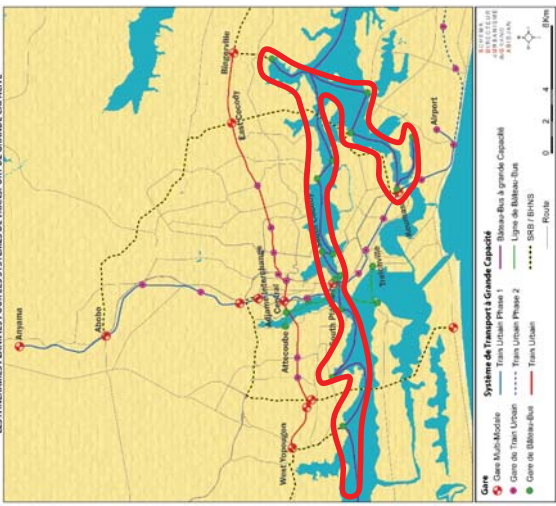

*3: Notations A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

*4: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*5: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------|---------------------|---|--|
| No. | | | | | (1/3) |
| Code | Intitulé du Projet | Type de Projet ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | |
| T-4-1 | Service Est-Ouest de Ferry à Grande Vitesse – la Ligne Violette (Songon - Grand Bassam) | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE | |
| Description du projet | | | | | |
| Objectifs principaux | L'introduction d'un service Est-Ouest de ferry à grande vitesse (Ligne Violette) vise l'attraction du changement modal des passagers du secteur des transports publics et éventuellement les voitures personnelles. La Ligne Violette connecte initialement Songon à Bingerville avec des prolongements proposés à Grand-Bassam et Koumassi. | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Composantes | La longueur de la voie principale du Ferry est de 40 Km avec un parcours de 20 minutes maximums. Il y a aussi des prolongements proposés à Grand-Bassam et Koumassi. | | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | Echéanciers de réalisation du projet Travaux préparatoires Principaux travaux Année d'achèvement Projets connexes (Codes) |
| Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet » - Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | | 1 an 2 ans 2018 T-2-1 T-2-7 O-2-1 |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale PND – Secteur des Infrastructures et Services de Transport - Action 4.2.25 | | | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles |
| Implication Secteur privé ² | PPP C | Implication communautaire B | | Autres parties prenantes C | |
| Nécessité de soutien externes ² | Assistance technique C | Assistance financière B | | Coopération avec le secteur privé D | |
| Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du Gouvernement central seront allouées à l'expropriation des terres (si nécessaire pour les gares lagunaires). | | | | |
| Impact environnemental ³ | 1) L'environnement social - Minimum Réinstallation peut être nécessaire dans le développement des stations de bateau-bus. Ce serait confirmée dans une étude de pré-faisabilité. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - pollution de l'air. C - Bruits et vibrations: C | | | | |

(2/3)

| | |
|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>La future demande du transport lagunaire sur cette ligne en 2030 avec l'achèvement de tous les prolongements sera de 622 100 passagers par jour. La ligne secondaire et le prolongement proposée jusqu'à Grand Bassam attirera 299 100 passagers supplémentaires en 2030.</p>  <p>LES ITINÉRAIRES PROPOSÉS POUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE GRANDE CAPACITÉ</p> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Station Multi-Modalité Station Unimodale Phase 1 Station de Trans-Union Station de Basse-Capacité Station Unimodale Phase 2 Tram-Union Tram-Union SBB (BASS) Tram-Union Tram-Union <p>Système de Transport à Grande Capacité</p> <ul style="list-style-type: none"> Itinéraire Bus à grande Capacité Itinéraire de Basse-Capacité SBB (BASS) Tram-Union <p>Structure de l'itinéraire Proposée</p>  <p>Types de Ferry à Grande Vitesse Proposés-Exemples d'Istanbul</p> |
|--|--|

Conception et plans du projet

(3/3)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|-------------|--|-----------------|---|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|---------------------|----------------------------|-------------------------|--|----------------------|--|--------------------|--|-----------|---|
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante:</p> <table border="1"> <tr> <td>Systeme SRB</td> <td>Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services</td> </tr> <tr> <td>Etat de la Voie</td> <td>Sur la route (systeme ouvert et flexible)</td> </tr> <tr> <td>Spécificités de la Voie</td> <td>Chaussée centrale réservée</td> </tr> <tr> <td>Espace de chaussée nécessaire</td> <td>2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement</td> </tr> <tr> <td>Voie de Dépassement</td> <td>Pas de Voie de Dépassement</td> </tr> <tr> <td>Priorité de Circulation</td> <td>Par signalisation routière / passage directe au rond-point</td> </tr> <tr> <td>Station/Arrêt de Bus</td> <td>Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route</td> </tr> <tr> <td>Accès à la Station</td> <td>Facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté</td> </tr> <tr> <td>Véhicules</td> <td>Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés</td> </tr> </table> <p>- En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement entre dans les cas avec et sans cas de projet.</p> | Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | Etat de la Voie | Sur la route (systeme ouvert et flexible) | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route | Accès à la Station | Facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés |
| Systeme SRB | Systeme ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etat de la Voie | Sur la route (systeme ouvert et flexible) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Station/Arrêt de Bus | Quai haut de 20 à 35cm du niveau de la route | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès à la Station | Facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) appropriés | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>VAN</p> | <p>36,4 Milliards FCFA</p> | <p>TIRE</p> | <p>115,8%</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Notes</p> | <p>- - Ratio Coût-Profit : 1,56 - - Projet Groupe : 31</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental. Notations **A**: Graver; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/3)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-----|---|---|--|---|---|
| | T-4-2 | Service de ferry à Grande Vitesse – La Ligne Verte (Construction de Gares de Transport Lagunaires: Treichville à Attécoubé) | TA, FA | SOTRA | District Autonome d'Abidjan, SOTRA, AGETU, AGEROUTE |
| | | Description du projet | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) | |
| | Objectifs principaux | L'introduction d'un service de ferry à grande vitesse (Ligne Verte) vise l'attraction du changement modal des passagers du secteur des transports publics et éventuellement les voitures personnelles. La Ligne Verte connecte Treichville à Attécoubé. | | Etudes 4 537 Investissement initial 45 369 Dépenses courantes (par an) 3 176 | |
| | Composantes | La longueur de la voie est de 11 km avec un parcours de 15 minutes maximums | | Echéanciers de réalisation du projet | |
| | Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | Travaux préparatoires 1 an Principaux travaux 3 ans Année d'achèvement 2018 Projets connexes (Codes) T-4-1 | |
| | Localisation du projet ou zone de couverture | (Voir la Carte dans la rubrique « Conception et plans du projet » - Cette carte illustre la connectivité avec d'autres systèmes de transport prévus, voir la zone en surbrillance) | | | |
| | Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | | Soutenir le Développement de l'Economie | Amélioration de la mobilité des personnes est très importante dans le plan. L'introduction d'un service de transport public amélioré va accroître le plan. | | |
| | Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | |
| | | C | B | C | |
| | Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | |
| | | C | B | D | |
| | Allocation de ressources pour le projet | Des ressources du District Autonome d'Abidjan et du MCLAU seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles du gouvernement central seront allouées à l'expropriation des terres si nécessaire pour les gares lagunaires. | | | |
| | Impact environnemental³ | 1) L'environnement social - Minimum Réinstallation peut être nécessaire dans le développement des stations de bateau-bus. Ce serait confirmée dans une étude de pré-faisabilité. 2) L'environnement naturel - Pas d'impact 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |
| | Analyse qualitative et justificatifs | La future demande du transport lagunaire sur cette ligne en 2030 avec l'achèvement de tous les prolongements sera de 430 400 passagers par jour. | | | |

(2/3)

Conception et plans du projet

Système de Transport à Grande Capacité

Legende:
 ● Gare Multi-Modale
 ● Gare de Train Urbain
 ● Gare de Bateau-Bus
 ● Gare de Train Urbain Phase 1
 ● Gare de Train Urbain Phase 2
 ● Gare de Bateau-Bus
 --- Ligne de Bateau-Bus
 --- Ligne de Bateau-Bus
 --- SRF / BHNS
 --- Train Urbain
 --- Route

Structure de l'itinéraire Proposée

Types de Ferry à Grande Vitesse Proposés-Exemples d'Istanbul

(3/3)

| | | | | |
|--|--|---|-----|------|
| Hypothèses | La configuration de base du SRB à Abidjan est la suivante: | | | |
| | Système SRB | Système ouvert et facile à étendre / modifier les lignes de services | | |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Etat de la Voie | Sur la route (système ouvert et flexible) | | |
| | Spécificités de la Voie | Chaussée centrale réservée | | |
| | Espace de chaussée nécessaire | 2 Voies (6.5) + station (2.5m chaque côté) et voie de dépassement | | |
| | Voie de Dépassement | Pas de Voie de Dépassement | | |
| | Priorité de Circulation | Par signalisation routière / passage directe au rond-point | | |
| | Station/Arrêt de Bus | Qual haut de 20 à 35cm du niveau de la route | | |
| | Accès à la Station | facile dans la traversée de la circulation ou par passage clouté | | |
| | Véhicules | Autobus standards (préférence des autobus articulés et à plancher surbaissé) | | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE |
| | Notes | - En termes d'avantages économiques, des économies en temps de voyage et en frais de déplacement entre dans les cas avec et sans cas de projet. - Ratio Coût-Profit : 0,48 - Projet Groupe : 32 7,0% | | |

Note:

*1: Type de projet : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations: A: Très nécessaire; B: Très avantageux; C: Avantageux; D: Sous condition; et Aucune: Pas nécessaire

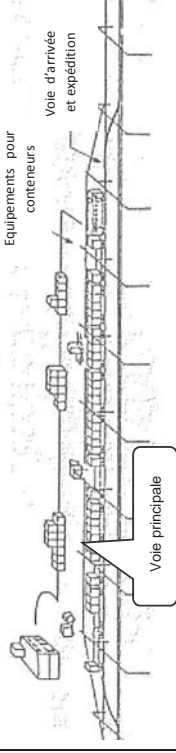
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations A: Grave; B: Moyen; C: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|-------|------|---|------------------------------|---|-----------------------------------|
| F-1-1 | | Conception d'un système automatique de chargement et déchargement de fret de conteneur | TA,FA | Ministère des Transports Ministère des Infrastructures économiques | SITARAIL |
| | | Description du projet | | | |
| | | Les conteneurs sont aujourd'hui transportés par la SITARAIL comme toute autre marchandise. La demande de transport de conteneurs devrait croître de façon constante à l'avenir sous une croissance rapide des marchés mondiaux de la logistique. Pour tirer profit du marché sous la forte concurrence des autres fournisseurs de services de fret, le système transport ferroviaire de marchandises doit passer de sa méthode conventionnelle à un système moderne de manutention en se concentrant sur le transport de conteneurs | | | |
| | | Le nouveau système de manutention des conteneurs se compose d'un seul terminal à conteneurs utilisé comme ligne de départ / arrivée du train, et qui permet d'effectuer sans perdre de temps les manœuvres de chargement et de déchargement des wagons de marchandises par le biais d'équipements spéciaux de levage. | | | |
| | | Objectifs principaux | | Études Investissement initial | 2 481 24 805 |
| | | | | Dépenses courantes (par an) | 1 984 |
| | | Composantes | | | |
| | | Bénéficiaires | | | |
| | | Les usagers du transport de fret et les opérateurs de fret ferroviaire | | | |
| | | Localisation du projet ou zone de couverture | | | |
| | | Le site du projet se trouve à la gare de marchandises de Treichville à proximité du parc de chargement du port. | | | |
| | | Justificatifs | | | |
| | | Adéquation avec la politique nationale | | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | |
| | | PPP | | Réseau du transport du fret-Politique T1 8: Train de marchandises | |
| | | Implication du Secteur privé ² | | Implication communautaire | Autres parties prenantes |
| | | A | | C | C |
| | | Assistance technique | | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé |
| | | C | | B | A |
| | | Nécessité de soutien externes² | | | |
| | | Les financements majeurs devront être pourvus par SITARAIL. Cependant, l'on attend du gouvernement ivoirien, une assistance notamment dans un système de cofinancement ou dans le cadre de l'aide au développement des entreprises. | | | |
| | | Impact environnemental³ | | | |
| | | 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : A - Communauté séparée : A 2) L'environnement naturel - Impact négatif : B 3) Pollution - Pollution de l'air : B - Bruits et vibrations: B | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|--|-----|------|-----|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Volume annuel du fret chez SITARAIL (2012): 888 728 tonnes Le développement du port d'Abidjan en déterminera la future croissance.</p> <p>Année de démarrage : 2018 (court terme)</p>  | | | |
| Conception et plans du projet |  <p>Chariot-élévateur</p>  <p>Opération de manutention de conteneur</p> | | | |
| Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Hypothèses | N/A | N/A | N/A |
| Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| Notes | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

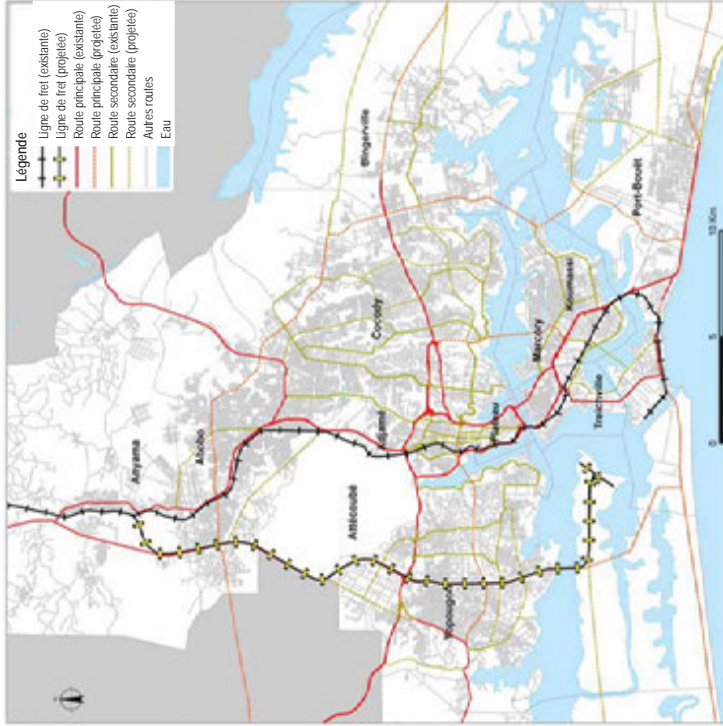
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/4)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ^{*1} | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|---|--------------------------------|---|--|
| F-1-2 | Création d'une nouvelle ligne de chemin de fer connecté à la partie Ouest du port d'Abidjan pour le transport de fret | TA,FA | Port Autonome d'Abidjan | Ministère des infrastructures économiques, SIPF |
| Description du projet | | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Objectifs principaux | Les autorités portuaires d'Abidjan ont formulé le projet d'expansion du port. Ledit projet comprend la création d'une nouvelle zone portuaire à l'île Boulay. L'on ne le dira jamais assez, le port d'Abidjan est la locomotive du développement économique national de sorte que son projet appuiera la construction d'un nouveau port à l'île Boulay en fournissant un nouveau centre de fret ferroviaire et une voie d'accès. En insuffisant une nouvelle dynamique au transport ferroviaire de marchandises, l'on n'accélère pas seulement l'expansion du port, mais également la croissance de l'économie nationale. | | | Etudes Investissement initial Dépenses courantes (par an) 19 240 192 395 15 386 |
| Composantes | De nouveaux ponts ferroviaires traversant la lagune Ebrié (longueur du pont: 1,2 km) et traversant l'Autoroute de Nord (longueur du pont: 500 m) et les infrastructures de gare ferroviaire de marchandises (voies d'expédition/de réception, zone de chargement/déchargement de conteneurs, voies d'accès, les voies de parcs de stockage). La superficie requise est d'environ 3 hectares. | | | |
| Bénéficiaires | Prestitaires de services de fret et usagers y compris les clients étrangers. | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | La nouvelle zone portuaire créée à l'île Boulay est connectée au nouveau terminal intermodal de fret situé à Anyama dans la banlieue du District d'Abidjan, par le biais d'une nouvelle ligne afin de faciliter le transport de fret par la voie ferrée. | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale Réseau du transport de fret - Politique TI 8: Fret ferroviaire | | | |
| Implication du Secteur privé^{*2} | PPP A (BLT) | Implication communautaire B | Autres parties prenantes C | |
| Nécessité de soutien externes^{*2} | A | Assistance financière B | Coopération avec le secteur privé A | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources dégagées par l'investisseur du secteur privé seront allouées aux travaux requis et à l'achat des matériels roulants, et les ressources dégagées par le gouvernement ivoirien seront allouées à l'acquisition de terrains. | | | |
| Impact environnemental^{*3} | 1) Environnement social - Réinstallation nécessaire: A - Communauté séparée: C 2) Environnement naturel - Impact négatif: B 3) Pollution de l'air: B - Bruits et vibration: B | | | |

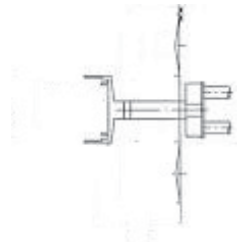
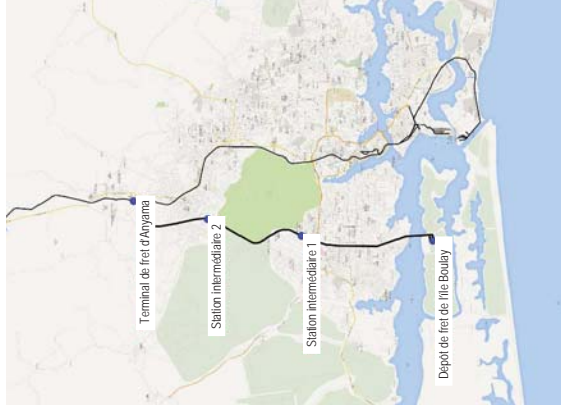
(2/4)

- L'année de démarrage: 2021 (moyen terme)
- Ligne du fret ferroviaire d'une longueur d'environ 24 km et 4 infrastructures ferroviaires (le terminal du fret d'Anyama, 2 gares intermédiaires et des infrastructures ferroviaires de chargement/déchargement de fret).
- L'infrastructure ferroviaire comprend les voies d'accès, le viaduc et un pont ferroviaire de longue portée traversant la lagune Ebrié (d'une longueur totale d'environ 1,2 km).
- L'on note ici une forte occupation informelle des sols.



Conception et plans du projet

(3/4)



Section sur viaduc



Section sur remblai

Conception et plans du projet

Emplacement des installations ferroviaires

Coupe transversale typique



Projet de la gare de fret de l'île Boulay

(4/4)

| | | | | |
|---|---|-----|-----|------|
| Conception et plans du projet | <p>Occupation informelle du couloir ferroviaire</p> | | | |
| | Hypothèses | N/A | | |
| | Indicateurs d'évaluation ^{*4} | VAN | N/A | TIRE |
| Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet | Notes | N/A | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

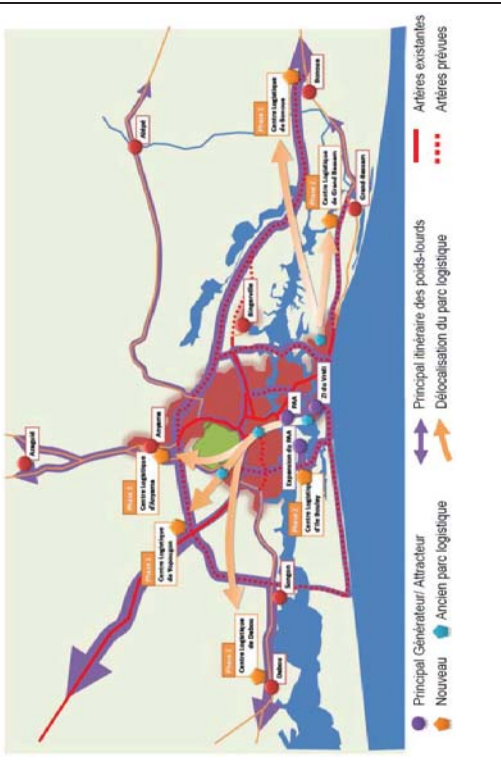
*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

No.

(1/2)

| Code | Intitulé du Project | Type de Project ^{*1} | Agences d'exécution | Organisations concernées |
|---|--|--|--------------------------|---|
| F-2-1 | Développement d'un centre logistique métropolitain | TA, FA | Ministère des Transports | OIC (Office Ivoirienne des Chargeurs) |
| Description du projet | | | | |
| Objectifs principaux | La création de Centres logistiques métropolitains a pour but d'offrir des bureaux de douanes et des aires de stationnement pour les camions allant vers/en provenance du port ainsi que des centres de distribution de produits dans de nombreux endroits d'Abidjan par des camions de plus petite taille autorisés à pénétrer dans des zones interdites aux poids-lourds pendant la journée. Ledit centre permettra d'éviter l'accès des poids-lourds dans le centre-ville et leur stationnement encombrant dans la zone du port. | | | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| | | | | Etudes 2 595 |
| | | | | Investissement initial 25 954 |
| | | | | Dépenses courantes (par an) 1 945 |
| Composantes | F-2-1 Création d'un centre logistique métropolitain - Phase 1: Construction d'un centre logistique métropolitain dans la zone de Yopougon - Phase 2: Construction de 4 centres logistiques métropolitains dans les zones d'Anyama, Dabou, Ile Boulay, Bonoua et Grand Bassam | | | Echéanciers de réalisation du projet |
| | | | | Travaux préparatoires 1 an |
| | | | | Principaux travaux 5 ans |
| | | | | Année d'achèvement Phase 1: 2017 Phase 2: 2024 |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan et de tout le pays | | | Projets connexes (Codes) |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le Centre Logistique Métropolitain de la zone de Yopougon (Phase 1) est situé dans un village dénommé Akoupé Zeudji. Les 5 centres logistiques métropolitains (Phase 2) sont situés respectivement à Anyama, Dabou, Ile Boulay, Bonoua et Grand Bassam. La zone de couverture est toute la grande agglomération de la ville d'Abidjan. (voir cartes ci-jointes) | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | |
| | PND – Services Sectoriels des Infrastructures et Transports – Action 3.1.11 | Réseau de Transport de fret - Politique T1 10: Centres Logistiques | | |
| Implication du Secteur privé² | PPP | Implication communautaire | | |
| | C | B | | |
| Nécessité de soutien externes² | Assistance technique | Assistance financière | | |
| | B | B | | |
| Allocation de ressources pour le projet | Les ressources dégagées par le Ministère des Transports grâce à un prêt extérieur seront allouées pour les travaux requis. | | | Coopération avec le secteur privé |
| | 1) Environnement social | | | B |
| | - Réinstallation nécessaire: C | | | |
| | - Communauté séparée: B | | | |
| | 2) Environnement naturel | | | |
| | - Impact négatif: B | | | |
| | 3) Pollution | | | |
| | - Pollution de l'air: B | | | |
| | - Bruits et vibration: B | | | |
| Impact environnemental³ | | | | |

(2/2)

| | | |
|--|---|------------|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>Nombre des déplacements actuels et futurs des poids-lourds par jour (2013 et 2030):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le volume actuel de trafic (2013): 30 000 voyages UVP/jour - Le volume futur de trafic (2030): 60 000 voyages UVP /jour | |
| <p>- Année de démarrage : 2015 (Phase 1) et 2022 (Phase 2)</p> <p>- Création de centres logistiques métropolitains, par l'intégration du transport de fret à destination pour/d'Abidjan avec un terminal disposant des installations adéquates telles les gares, conteneurs, grues, machines et de tous les équipements nécessaires.</p> <p>- Des camions de marchandises de plus petite taille envoyés depuis le Centre logistique métropolitain à destination du centre-ville.</p> | | |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p style="text-align: center;">Emplacement des centres logistiques métropolitains</p>  | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Indicateurs d'évaluation⁴</p> | <p>VAN</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Notes</p> | <p>TIRE</p> | <p>N/A</p> |

Noté:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | | |
|--|---|-----------------------------------|---|--|--|
| <p>No.</p> | <p>Code</p> | <p>Intitulé du Project</p> | <p>Type de Project¹</p> | <p>Agences d'exécution</p> | <p>Organisations concernées</p> |
| <p>O-1-1</p> | <p>Mise en place de la Commission chargée de mise en œuvre des projets routiers (en charge de l'entretien et de la sécurité de l'emprise)</p> | <p>TA</p> | <p>AGEROUTE</p> | <p>Ministère des Infrastructures économiques, Ministère de la Construction, de l'Assainissement et du développement urbain</p> | <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> |
| <p>Objectifs principaux</p> | <p>Description du projet</p> <p>La régulation ou le contrôle des activités et des travaux dans le périmètre de la voirie est une nécessité afin de garantir des services de voirie sécurisés et efficaces. Une personne ou structure désirant effectuer des travaux dans le périmètre de la voirie devra obtenir un permis auprès de la Commission chargée de la mise en œuvre des projets routiers.</p> | | | | |
| <p>Composantes</p> | <p>La Commission sera composée de membres du Ministère des Infrastructures Economiques(MIE), l'AGEROUTE en tant qu'agence d'exécution, des membres du Ministère en charge de la Construction et de l'assainissement et du District d'Abidjan.</p> | | | | |
| <p>Bénéficiaires</p> | <p>La population ivoirienne</p> | | | | |
| <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> | <p>Le projet couvre tout le territoire de national.</p> | | | | |
| <p>Justificatifs</p> | <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales</p> <p>Logements sociaux - Politique HO 11: Suppression des quartiers précaires</p> | | | | |
| <p>Implication du Secteur privé²</p> | <p>PPP</p> <p>Aucune</p> | | | | |
| <p>Nécessité de soutien externes²</p> | <p>Implication communautaire</p> <p>B</p> <p>Autres parties prenantes</p> <p>Aucune</p> | | | | |
| <p>Allocation de ressources pour le projet</p> | <p>Assistance technique</p> <p>A</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>Aucune</p> | | | | |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>Les ressources dégagées par le District Autonome d'Abidjan seront allouées pour les travaux de génie civil nécessaires et celles dégagées par le gouvernement ivoirien seront employées pour l'acquisition de terrains.</p> <p>1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C</p> | | | | |

(2/2)

| | | | |
|--|---|------------|-------------|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>La plupart des routes prévues dans le schéma directeur de 2000 ont leur périmètre (ROW) partiellement ou totalement occupé par des bâtiments et des constructions illégales. Ceci est une conséquence de la rapide expansion urbaine de la grande agglomération d'Abidjan.</p> | | |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Année de démarrage: 2016 (court terme) Schéma du processus :</p> <pre> graph TD A[Nouvelle proposition de construction d'un individu ou d'une organisation] --> B{Approuvé par le MCLAU} B -- OUI --> C[Construction près d'une route prévue dans le schéma directeur 2030] B -- NON --> D[Deux niveaux de contrôle pour assurer le respect de l'emprise] C --> E{Approuvé par la Commission} E -- OUI --> F[Permis de construction] E -- NON --> D </pre> | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>N/A</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>VAN</p> | <p>N/A</p> | <p>TIRE</p> |
| <p>Notes</p> | <p>N/A</p> | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

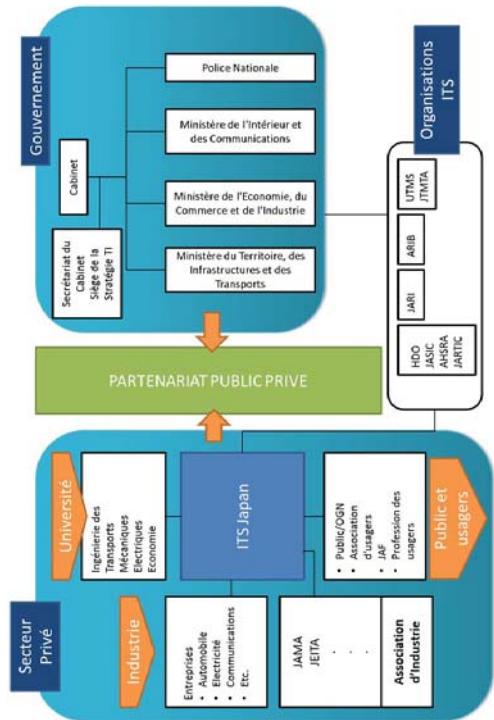
*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | |
|--|--|-----------------------------------|--|
| <p>No.</p> | <p>(1/2)</p> | | |
| <p>Code</p> | <p>O-1-2</p> | <p>Type de Projet¹</p> | <p>Organisations concernées</p> |
| <p>Intitulé du Project</p> | <p>Mise en place d'un système de transport intelligent (STI) en Côte d'Ivoire</p> | <p>TA</p> | <p>Ministère des infrastructures économiques, ministère du transport</p> |
| <p>Agences d'exécution</p> | <p>AGEROUTE, AGETU</p> | | |
| <p>Description du projet</p> | <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> | | |
| <p>Objectifs principaux</p> | <p>Promouvoir la recherche et le développement (R&D) dans le domaine des STI. Créer un organe d'arbitrage et développer les échanges internationaux en faveur des populations dans le cadre de la coopération avec les structures de référence du transport.</p> | | |
| <p>Composantes</p> | <p>Rôles du STI en Côte d'Ivoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir la RD en STI et le déploiement du STI - Assurer la liaison entre les structures publiques et privées en charges du STI et les centres d'éducation - Appuyer la standardisation des activités du STI - Assurer la coopération avec les pays africains les plus avancés en matière de STI notamment la République de l'Afrique du Sud et la République fédérale du Nigéria | | |
| <p>Bénéficiaires</p> | <p>La population ivoirienne</p> | | |
| <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> | <p>La zone couverte par ce projet est l'ensemble du territoire national.</p> | | |
| <p>Justificatifs</p> | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> | | |
| <p>Implication du Secteur privé²</p> | <p>PPP</p> | <p>Implication communautaire</p> | <p>Autres parties prenantes</p> |
| <p>Nécessité de soutien externes²</p> | <p>A</p> | <p>B</p> | <p>A</p> |
| <p>Allocation de ressources pour le projet</p> | <p>A</p> | <p>C</p> | <p>Coopération avec le secteur privé</p> |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>Les ressources prévues pour le projet seront dégagées par le secteur privé. Le projet bénéficiera également des appuis du District autonome d'Abidjan ou du gouvernement ivoirien (le secteur public) sous forme de subventions.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) L'environnement social - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C 2) L'environnement naturel - Impact négatif : C 3) Pollution - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | |

(2/2)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----|------|-----|------------|-----|--|--|--|---------------------------------------|-----|-----|------|-----|-------|-----|--|--|--|
| <p>Analyse qualitative et justificatifs</p> | <p>- Année de démarrage : 2018 (court terme)</p> <p>- Le présent organe mène les activités suivantes: la coopération internationale, la coopération en Afrique, la coopération nationale et les relations publiques appuyant les activités dans le cadre de la standardisation globale et des programmes de recherche.</p>  <p>Secteur Privé</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrie: Entreprises (Automobile, Électronique, Télécommunications, Etc.), JAMA, JETA, Association d'Industrie Université: Ingénierie des Transports, Mécaniques, Électroniques, Économie ITS Japan: Public/OGN, Association d'utilisateurs, JAF, Profession des usagers Public et usagers: HDO, JASIC, AHBRA, JARTIC, JARI, ARIB, UIMS, JINTIA <p>PARTENARIAT PUBLIC PRIVE</p> <p>Gouvernement</p> <ul style="list-style-type: none"> Cabinet, Secrétaire du Cabinet, Siège de la Stratégie TI Ministère de l'Intérieur et des Communications Ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie Ministère du Territoire, des Infrastructures et des Transports Police Nationale Organisations ITS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Exemple typique de la structure japonaise de STI</p> <p>Source: http://www.its-jp.org/englist/</p> <table border="1" data-bbox="1029 1444 1136 1960"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | Hypothèses | N/A | | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | Notes | N/A | | | |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <table border="1" data-bbox="1136 1444 1136 1960"> <tr> <td>Hypothèses</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Indicateurs d'évaluation⁴</td> <td>VAN</td> <td>N/A</td> <td>TIRE</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>N/A</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | Hypothèses | N/A | | | | Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | Notes | N/A | | | |
| Hypothèses | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicateurs d'évaluation ⁴ | VAN | N/A | TIRE | N/A | | | | | | | | | | | | | | | |
| Notes | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

*2: Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*3: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucun**: Pas nécessaire

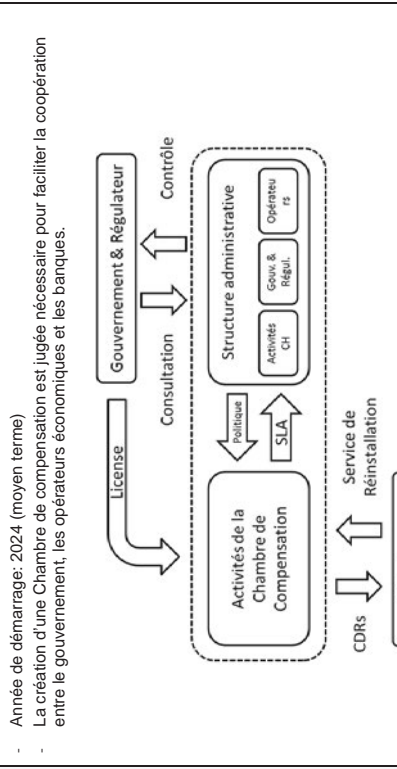
*4: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental; Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*5: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| <p>No.</p> | <p>(1/2)</p> | | | |
| <p>Code</p> | <p>O-1-3</p> | <p>Intitulé du Project</p> <p>La création d'un organisme chargé de la compensation</p> | <p>Type de Project¹</p> <p>TA</p> | <p>Agences d'exécution</p> <p>AGEROUTE-AGETU, SOTRA</p> |
| <p>Objectifs principaux</p> | <p>Description du projet</p> <p>Créer un Centre de règlement des différends comprenant les questions de revenus entre les établissements financiers, notamment le transfert régulier de fonds entre les comptes de règlement des entreprises membres et leurs consommateurs.</p> <p>Coût de l'investissement (en millions de FCFA)</p> <p>Etudes 42</p> <p>Investissement initial 419</p> <p>Dépenses courantes (par an)</p> | | | |
| <p>Composantes</p> | <p>Echéanciers de réalisation du projet</p> <p>Le cadre de règlement des recettes de péage est créé au moyen de l'intégration et de la contre-vérification péage/trafic.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le tarif de péage est directement imputé à une banque dans la première étape - Une chambre de compensation doit être mise en place dans la dernière étape à l'effet d'affecter le montant de péage perçu à deux ou plusieurs banques - Une organisation de recoupement doit être mise en place pour vérifier si le montant perçu est distribué à chaque opérateur en fonction du volume du trafic ou des transactions individuelles. <p>Travaux préparatoires Principaux travaux 1 an</p> <p>Année d'achèvement 2028</p> | | | |
| <p>Bénéficiaires</p> | <p>Projets connexes (Codes)</p> <p>La population du Grand Abidjan</p> | | | |
| <p>Localisation du projet ou zone de couverture</p> | <p>La zone de couverture du présent projet est le territoire national.</p> | | | |
| <p>Justificatifs</p> | <p>Adéquation avec la politique nationale</p> <p>Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles</p> <p>Système de gestion du trafic - Politique TI 1: Gestion de la demande de transport</p> | | | |
| <p>Implication du Secteur privé²</p> | <p>PPP</p> <p>A</p> <p>Implication communautaire</p> <p>A</p> <p>Autres parties prenantes</p> <p>A</p> | | | |
| <p>Nécessité de soutien externes²</p> | <p>Assistance technique</p> <p>A</p> <p>Assistance financière</p> <p>C</p> <p>Coopération avec le secteur privé</p> <p>A</p> | | | |
| <p>Allocation de ressources pour le projet</p> | <p>Les ressources à la charge du District autonome d'Abidjan, obtenues grâce à un prêt de la BIRD (IBRD), seront dégagées pour les travaux requis.</p> | | | |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>1) L'environnement social</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réinstallation nécessaire : C - Communauté séparée : C <p>2) L'environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact négatif : C <p>3) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air: C - Bruits et vibrations: C | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|---|-----|------|-----|
| Analyse qualitative et justificatifs | <p>- Année de démarrage: 2024 (moyen terme)</p> <p>- La création d'une Chambre de compensation est jugée nécessaire pour faciliter la coopération entre le gouvernement, les opérateurs économiques et les banques.</p> | | | |
| Conception et plans du projet |  | | | |
| Aperçu des rapports entre le gouvernement, les régulateurs, les opérateurs et la structure chargée de la compensation | <p>Source: http://www.intercomms.net/AUG03/index.html</p> | | | |
| Hypothèses | N/A | N/A | TIRE | N/A |
| Indicateurs préliminaire de l'avant-projet | VAN | N/A | TIRE | N/A |
| Notes | N/A | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| | | | | | |
|--|--|--|-----------------------------------|--|--|
| No. | Code | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées |
| O-1-4 | Création d'un centre d'excellence pour la planification des transports | TA, PP | MCLAU/District Autonome d'Abidjan | MCLAU, District autonome d'Abidjan, Ministère des Transports, AGETU, AGEROUIE, INS | Coût de l'investissement (en millions de FCFA) |
| Objectifs principaux | <p>L'interrelation entre la société, l'économie et l'infrastructure de transport est un facteur dominant du tissu social. Le transport est un facteur essentiel de la compétitivité économique, mais cela est réciproque car le transport ne peut se développer sans activité économique. Dans le même temps, l'activité économique stimule/génère la croissance démographique et l'augmentation du transport motorisé qui, en contrepartie, demande un développement accru des infrastructures (routes).</p> <p>Le présent projet est un catalyseur qui permettra au gouvernement et/ou au secteur privé de faire une analyse numérique informatisée des infrastructures de transport en utilisant les outils du SDUGA.</p> <p>Le centre abitera toutes les données de planification des transports à Abidjan ainsi que le modèle de transport. Il disposera de puissants outils. Si le gouvernement veut régulièrement utiliser ces ensembles de données, alors il reviendra aux responsables du centre de faire une analyse supplémentaire des données de la base du SDUGA et du modèle de transport.</p> | | | | |
| Composantes | <p>- Maintenance continue de la base de données de transport du SDUGA.</p> <p>- Conception d'un programme alternatif d'étude en transport</p> | | | | |
| Bénéficiaires | La population du Grand Abidjan | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec la politique nationale | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques actuelles | | | |
| Implication du Secteur privé ² | PPP | Appui au secteur de l'éducation - Politique CF 4: Enseignement supérieur / Centres de diffusion de connaissances | | | |
| Nécessité de soutien externes ² | Aucune | Implication communautaire | Autres parties prenantes | B | C |
| | A | Assistance technique | Assistance financière | A | C |
| Allocation de ressources pour le projet | Le MCLAU et le District autonome d'Abidjan alloueront des ressources au projet. | | | | |

(2/2)

| | | | | |
|--|---|---|------------|---------------------|
| <p>Conception et plans du projet</p> | <p>Le Centre devra aussi stimuler la formation. Des séances typiques de formation diffusées en Egypte dans le cadre d'un projet figurent ci-après :</p>  | | | |
| <p>Impact environnemental³</p> | <p>1) L'environnement social Aucun impact 2) L'environnement naturel Aucun impact 3) Pollution Aucun impact</p> | | | |
| <p>Evaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses N/A</p> | <p>Indicateurs d'évaluation⁴ VAN</p> | <p>N/A</p> | <p>TIRE N/A</p> |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)


*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire*3: Impact négatif affiché dans la rubrique Impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)

(1/2)

| No. | Intitulé du Project | Type de Project ¹ | Agences d'exécution | Organisations concernées | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------------------|---------------------|--|-----|---------------------------|--------------------------|--------|---|---|------------------|-----------------------|-----------------------------------|--|---|---|
| O-2-1 | Restructuration du réseau de bus de la SOTRA | TA, PP | SOTRA | District autonome d'Abidjan, AGETU, AGEROUTE | | | | | | | | | | | | |
| Description du projet | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Objectifs principaux | <p>Le présent projet vise à rationaliser le système actuel des lignes de bus. Les changements horaires du fait de l'arrivée de nouveaux bus font également partie intégrante du renouvellement de la structure des lignes. L'examen de la question de la privatisation de la SOTRA devrait aussi faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre du présent projet.</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| Composantes | <p>Certaines questions qui seront abordées dans le présent projet comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'utilisation de bus supplémentaires - Projet pilote de restructuration des services de transport local dans une commune. C'est l'exemple des Woro-Woro. Cela devrait jouer un rôle de premier plan dans la réorganisation du transport. - L'examen d'une nouvelle orientation des services de la SOTRA à savoir, disposer de corridor de transport de grande capacité à mêmes de contenir les passagers. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bénéficiaires | Les populations du Grand Abidjan | | | | | | | | | | | | | | | |
| Localisation du projet ou zone de couverture | Le District Autonome d'Abidjan et bien au-delà. Cette réorganisation devrait développer une hiérarchisation des infrastructures des bus sur le réseau routier primaire et secondaire prévu | | | | | | | | | | | | | | | |
| Justificatifs | Adéquation avec le schéma directeur de la ville d'Abidjan/ou les politiques nationales | | | | | | | | | | | | | | | |
| Implication du Secteur privé² | <p>Transport public - Politique TI 5: Services bus</p> <table border="1" data-bbox="895 392 1024 846"> <tr> <td>PPP</td> <td>Implication communautaire</td> <td>Autres parties prenantes</td> </tr> <tr> <td>Aucune</td> <td>B</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>stance technique</td> <td>Assistance financière</td> <td>Coopération avec le secteur privé</td> </tr> <tr> <td></td> <td>A</td> <td>C</td> </tr> </table> | | | | PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | Aucune | B | C | stance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | | A | C |
| PPP | Implication communautaire | Autres parties prenantes | | | | | | | | | | | | | | |
| Aucune | B | C | | | | | | | | | | | | | | |
| stance technique | Assistance financière | Coopération avec le secteur privé | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | C | | | | | | | | | | | | | | |
| Allocation de ressources pour le projet | La SOTRA devra allouer des ressources au projet. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Impact environnemental³ | <p>1) L'environnement social - Aucun impact 2) L'environnement naturel - Aucun impact 3) Pollution - Aucun impact</p> | | | | | | | | | | | | | | | |

(2/2)

| | | | | |
|---|---|------------|-----------------------------------|------------|
| <p>Conception et plans du projet</p> |  | | | |
| <p>Évaluation économique préliminaire de l'avant-projet</p> | <p>Hypothèses</p> | <p>N/A</p> | <p>Extension du réseau de bus</p> | |
| <p>Indicateurs d'évaluation^{*4}</p> | <p>VAN</p> | <p>N/A</p> | <p>TIRE</p> | <p>N/A</p> |
| <p>Notes</p> | <p>N/A</p> | | | |

Note:

*1: **Type de projet** : les types d'appuis requis sont ci-après énumérés:

Assistance technique (AT), assistance financière (AF) et/ou participation du secteur privé (PP)

*2: Notations **A**: Très nécessaire; **B**: Très avantageux; **C**: Avantageux; **D**: Sous condition; et **Aucune**: Pas nécessaire

*3: Impact négatif affiché dans la rubrique impact environnemental: Notations **A**: Grave; **B**: Moyen; **C**: Négligeable

*4: VAN: Valeur actuelle nette (VAN); TIRE: Taux interne de la rentabilité économique (TIRE)