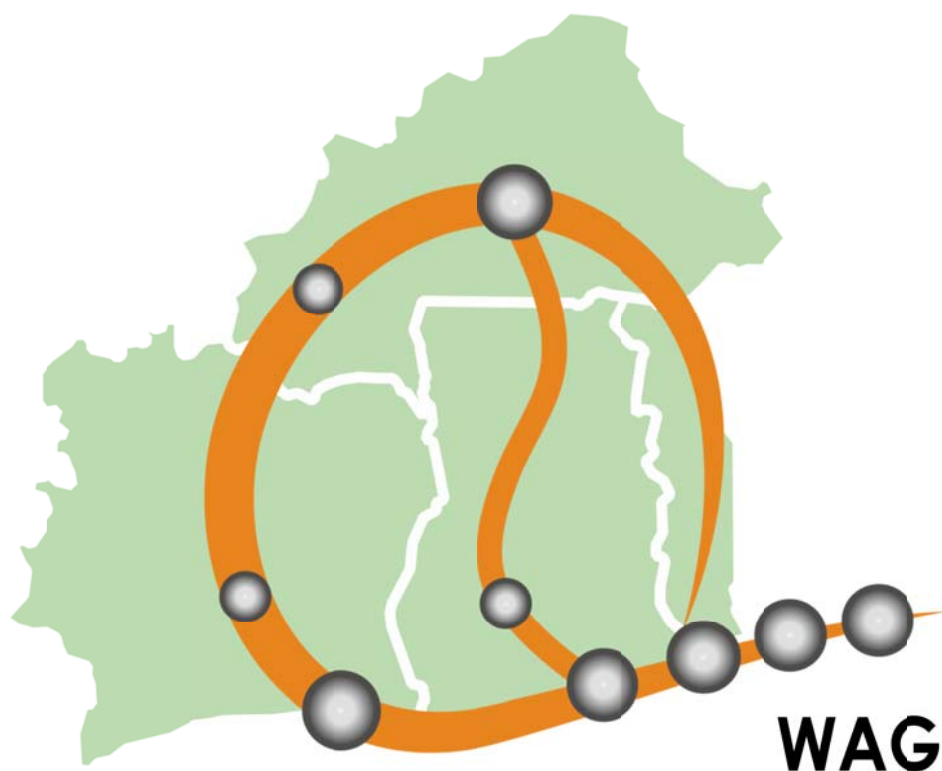


Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire
et des Transports (DATC)
Commission de l'Union Economique et Monétaire
Ouest Africaine (UEMOA)

PROJET DU PLAN DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DES CORRIDORS POUR L'ANNEAU DE CROISSANCE EN AFRIQUE DE L'OUEST



Rapport Final
Résumé

Mars 2018

WAGRIC-CACAO

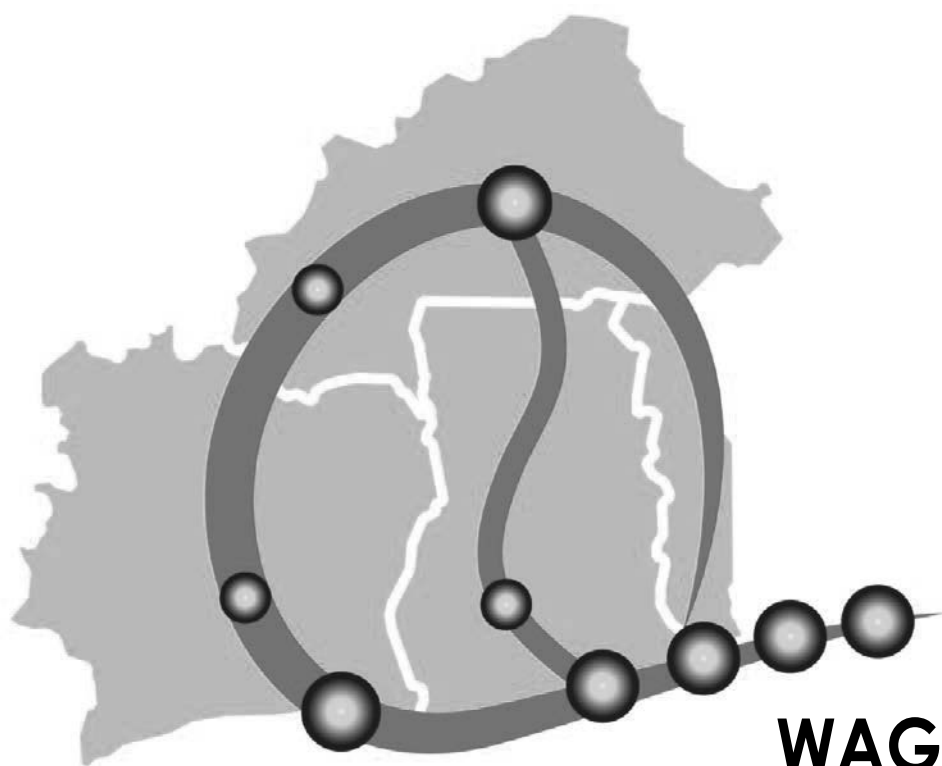
Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
CTI Engineering International Co., Ltd.
CTI Engineering Co., Ltd.

EI
JR
18-038

Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire
et des Transports (DATC)
Commission de l'Union Economique et Monétaire
Ouest Africaine (UEMOA)

PROJET DU PLAN DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DES CORRIDORS POUR L'ANNEAU DE CROISSANCE EN AFRIQUE DE L'OUEST



**Rapport Final
Résumé**

Mars 2018

WAGRIC-CACAO

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
CTI Engineering International Co., Ltd.
CTI Engineering Co., Ltd.

Taux de change

EUR 1.00 = JPY 118.230
EUR 1.00 = XOF 655.139
EUR 1.00 = GHS 4.47650
USD 1.00 = JPY 108.748
USD 1.00 = XOF 602.333
USD 1.00 = GHS 4.11747
XOF 1.00 = JPY 0.180473
GHS 1.00 = JPY 26.4406

Moyennes pendant la période comprise entre juin 2016 et mai 2017

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des Matières	i
Liste des Figures	iii
Liste des Tableaux	iv
Liste des Abréviations	v
Résumé Exécutif	- 1 -
Chapitre 1 Introduction	1
1.1 Projet du plan directeur de l'aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest (Projet CACAO)	1
1.2 But du projet	2
1.3 Zones et corridors ciblés par l'étude	2
1.4 Organismes homoloques et structure de gestion du projet	2
1.5 Organisation du plan directeur du CACAO	2
Chapitre 2 Vision future de la sous-région CACAO	4
Chapitre 3 Situation actuelle et nouvelles opportunités de croissance de la sous-région du CACAO	5
3.1 Situation économique et industrielle actuelle des quatre pays du CACAO	5
3.2 Situation des zones rurales intérieures des pays côtiers et des provinces du pays enclavé du CACAO	9
3.3 Nouvelles opportunités de développement de la sous-région du CACAO	13
Chapitre 4 Objectif stratégique: cible du plan directeur	17
4.1 Introduction	17
4.2 Implications de la situation actuelle de la sous-région du CACAO et de la vision future de la sous-région du CACAO pour «l'objectif stratégique»	17
4.3 Objectif stratégique	17
Chapitre 5 Problèmes de base identifiés dans les relations entre les secteurs économiques et transport	19
5.1 Introduction	19
5.2 Cercle vicieux des zones intérieures en matière de secteur économique et de transport : faibles relations géographiques et économiques entre les zones intérieures et côtières	19
5.3 Problème de base à prendre en compte dans le plan directeur	22
Chapitre 6 Scénario de croissance retenu pour traiter le problème de base	23
6.1 Introduction	23
6.2 Comment faire face au faible développement et à la disparité régionale des pays du CACAO : orientations du développement des secteurs économiques pour un développement économique équilibré dans chacun des pays	23
6.3 Comparaison des scénarios de croissance alternatifs	28

6.4	Scénario de croissance retenu	33
6.5	Quatre groupes d'actions nécessaires (« quatre boutons ») pour la réalisation du scénario de croissance retenu.....	33
Chapitre 7	Futur cadre socio-économique	35
7.1	Années cibles du cadre socio-économique	35
7.2	Futur cadre socio-économique des pays du CACAO.....	35
Chapitre 8	Future structure spatiale de la sous-région CACAO	38
8.1	Développement spatial grâce à l'intégration économique sous-régionale et au développement des corridors	38
8.2	Corridors économiques et de transport des corridors nord-sud, méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest le long du corridor côtier.....	38
8.3	Principales villes régionales.....	39
8.4	Méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest (Méga-corridor économique côtier)	42
8.5	Zones métropolitaines côtières	43
Chapitre 9	Points clés des plans de développement des corridors dans chacun des pays de la sous-région CACAO	47
9.1	Introduction	47
9.2	Points clés du plan de développement des corridors au Burkina Faso.....	47
9.3	Points clés du plan de développement des corridors en Côte d'Ivoire.....	49
9.4	Points clés du plan de développement des corridors au Ghana	51
9.5	Points clés du plan de développement des corridors au Togo	53
Chapitre 10	Dix principales stratégies : actions nécessaires pour la réalisation du scénario de croissance retenu	56
10.1	Dix principales stratégies	56
10.2	Groupe 1 des principales stratégies (Bouton A) : développement et promotion des secteurs économiques	57
10.3	Groupe 2 des principales stratégies (Bouton B) : accroître la taille du marché côtier	61
10.4	Groupe 3 des principales stratégies (Bouton C): renforcer la connectivité entre les marchés côtiers et les zones intérieures.....	65
10.5	Groupe 4 des principales stratégies (Bouton D): Assurer un développement inclusif et durable	69
Chapitre 11	Projets prioritaires	71
11.1	Critères de sélection des projets prioritaires	71
11.2	Projets prioritaires de la Commission de l'UEMOA et de chacun des pays pour la mise en œuvre des principales stratégies.....	71
Chapitre 12	Conclusion et recommandations	84
12.1	Conclusion.....	84
12.2	Recommandations.....	85

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Pays membres du CEDEAO et quatre pays du projet	3
Figure 1.2	Quatre pays et corridors internationaux dans la zone d' étude du projet.....	3
Figure 3.1	Taux de croissance effectif du PIB des quatre pays du CACAO (2000-2017)	6
Figure 3.2	Evolution des importations des quatre pays du CACAO (2007 - 2013).....	6
Figure 3.3	Evolution du PIB par habitant des quatre pays du CACAO (2007-2014).....	9
Figure 3.4	Zones intérieures des quatre pays du CACAO	10
Figure 3.5	Densité de population des quatre pays du CACAO selon les régions.....	11
Figure 3.6	Taux de pauvreté selon les régions administratives des quatre pays du CACAO	12
Figure 3.7	Villes des pays du CACAO de plus de 100 mille habitants	12
Figure 3.8	Mines à fort potentiel des quatre pays du CACAO	13
Figure 3.9	Perspectives d'évolution de la population urbaine dans le monde (1950-2050).....	14
Figure 3.10	Consommation de viande et de poisson selon les revenus des quatre pays du CACAO (USD/an/ht)	15
Figure 3.11	Consommation de fruits et légumes selon les revenus (USD/an/ht)	16
Figure 3.12	Consommation des produits laitiers selon les revenus (USD/an/ht)	16
Figure 5.1	Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO.....	21
Figure 5.2	Volume journalier moyen du trafic dans les quatre pays du CACAO (2015).....	22
Figure 6.1	Scénario de croissance alternatif N° 1 pour la sous-région WAGRIC-CACAO «Développement de corridors axé sur le marché sous-régional»	30
Figure 6.2	Scénario de croissance alternatif N° 2 pour la sous-région WAGRIC-CACAO «Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux».....	31
Figure 6.3	Scénario de croissance alternatif N° 3 pour la sous-région WAGRIC-CACAO «Développement des corridors orienté vers les marchés d'exportation sur les autres continents»	31
Figure 8.1	Structure spatiale à très long terme de la sous-région CACAO (au-delà de 2040).....	38
Figure 8.2	Corridors économique et de transport dans la sous-région CACAO	39
Figure 8.3	Future répartition démographique des principales villes des quatre pays du CACAO (2040)	42
Figure 8.4	Conception spatiale du corridor Abidjan-Lagos (mégapolis du corridor côtier économique).....	44
Figure 8.5	Conception spatiale du Grand Abidjan	45
Figure 8.6	Conception spatiale du Grand Accra.....	45
Figure 8.7	Conception spatiale du Grand Lomé.....	46
Figure 9.1	Développement du corridor du Burkina Faso	48
Figure 9.2	Développement du corridor de la Côte d'Ivoire.....	50
Figure 9.3	Développement du corridor du Ghana	52
Figure 9.4	Développement du corridor du Togo	54
Figure 10.1	Principales stratégies pour le plan directeur du CACAO	56
Figure 10.2	Quantité Moyenne Annuelle d'Exportation (2011-2016)	62
Figure 10.3	Villes côtières à moins de 12 heures d'Abidjan (2040).....	64
Figure 10.4	Expansion des zones de service où le transport ferroviaire et celui de camions sont combinés par l'établissement de ports secs multimodaux	66

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1	Populations à revenu moyen (dépensant 4 dollars ou plus par jour) et leur pourcentage (2011).....	6
Tableau 3.2	Pourcentage des produits agricoles et des ressources minières dans le total des exportations des pays du CACAO (2014).....	7
Tableau 3.3	Volume des principales cultures commerciales des quatre pays du CACAO (2014).....	7
Tableau 3.4	Principaux articles d'importation des quatre pays du CACAO (2013).....	8
Tableau 3.5	Volumes de production et d'importation du riz et taux d'autosuffisance des quatre pays du CACAO et des pays limitrophes.....	8
Tableau 3.6	Pourcentage du secteur manufacturière dans le PIB des quatre pays du CACAO (2014).....	9
Tableau 3.7	Indice de développement humain (IDH) et taux de pauvreté des quatre pays du CACAO.....	9
Tableau 3.8	Populations urbaines des quatre pays du CACAO.....	15
Tableau 5.1	Population active employée dans l'industrie manufacturière des principales villes de la Côte d'Ivoire (1998).....	21
Tableau 5.2	Nombre d'établissements industriels du secteur secondaire et de l'industrie manufacturière dans les régions comprenant les principales villes du Ghana.....	22
Tableau 6.1	Produits locaux substituables aux importations et montants des importations dans les quatre pays du CACAO (2013, en USD).....	27
Tableau 6.2	Secteurs économiques moteurs des pays du CACAO.....	27
Tableau 6.3	Comparaison des scénarios de croissance alternatifs.....	32
Tableau 7.1	Tableau prospectif de la population de la sous-région de la CEDEAO.....	35
Tableau 7.2	Tableau prospectif des populations des pays de la CEDEAO y compris les quatre pays du CACAO.....	36
Tableau 7.3	Tableau prospectif économique de la croissance du PIB dans les quatre pays du CACAO.....	37
Tableau 8.1	Populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO.....	40
Tableau 8.2	Population future des principales villes le long du corridor Abidjan-Lagos (2040).....	42
Tableau 10.1	Tarif extérieur commun pour les pays de la CEDEAO, y compris les pays de l'UEMOA.....	63
Tableau 11.1	Projets prioritaires pour la principale stratégie 1.....	71
Tableau 11.2	Projets prioritaires pour la principale stratégie 2.....	73
Tableau 11.3	Projets prioritaires pour la principale stratégie 3.....	75
Tableau 11.4	Projets prioritaires pour la principale stratégie 4.....	76
Tableau 11.5	Projets prioritaires pour la principale stratégie 5.....	77
Tableau 11.6	Projets prioritaires pour la principale stratégie 6.....	78
Tableau 11.7	Projets prioritaires pour la principale stratégie 7.....	80
Tableau 11.8	Projets prioritaires pour la principale stratégie 8.....	82
Tableau 11.9	Projets prioritaires pour la principale stratégie 9.....	82
Tableau 11.10	Projets prioritaires pour la principale stratégie 10.....	83

LISTE DES ABREVIATIONS

Abréviation	Français	Anglais
BAD (AfDB)	Banque Africaine de Développement	African Development Bank
BOAD (WADB)	Banque Ouest Africaine de Développement	West African Development Bank
BPO	Externalisation des Processus d'Affaires	Business Process Outsourcing
CACAO (WAGRIC)	Le Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest	The Project on Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan
CEDEAO (ECOWAS)	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States
CTCS-National	Comités Techniques Conjoints de Suivi du niveau National	National-Level Joint Technical and Monitoring Committee
CTCS-Régional	Comités Techniques Conjoints de Suivi du niveau Régional	Regional-Level Joint Technical and Monitoring Committee
DATC	Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports, Commission de l'UEMOA	-
DGSCN	Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale (Togo)	-
EEEOA (WAPP)	Echanges d'Energie Electrique Ouest-Africain	West African Power Pool
EIE	Evaluation de l'impact environnemental	Environmental Impact Assessment
ENV	Enquête sur le Niveau de Vie des Ménages en Côte d'Ivoire	-
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FMI (IMF)	Fonds Monétaire International	International Monetary Fund
GLSS6	Enquête sur les normes de vie au Ghana Round 6	Ghana Living Standards Survey Round 6
GSS	Service des Statistiques du Ghana	Ghana Statistical Services
IDH	Indice de Développement Humain	Human Development Index
INS	Institut National de la Statistique (Côte d'Ivoire)	-
INSD	Institut National de la Statistique et de la Démographie (Burkina Faso)	-
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale	Japan International Cooperation Agency
kV	kilo Volt	kilo Volt
MW	Méga Watt	Mega Watt
ONU	Organisation des Nations Unies	United Nations
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés	One Stop Border Post
PIB	Produit Intérieur Brut	Gross Domestic Product
PME	Petites et Moyennes Entreprises	Small and Medium-sized Enterprises
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement	United Nations Development Program
QUIBB	Questionnaire Unique d'Indicateur de Base de Bien-être	-
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat	General Census of Population and Housing
STEP	Station d'épuration	-
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication	Information and Communication Technology
UEMOA	Union Economique et Monétaire Africaine	West African Economic and Monetary Union
USD	Dollars Américain	United States Dollar
ZAAP	Zone d'Aménagement Agricole Planifié	-

Résumé Exécutif

Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest

~ Plan Directeur pour le Développement des corridors sous-régionaux, reliant quatre pays à travers l'« Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest », sur la base de l'intégration économique sous-régionale pour la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés de consommation de la sous-région~

Zone cible du Plan Directeur : La sous-région du CACAO couvre le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo

Principaux corridors cibles du CACAO : quatre corridors principaux constituant l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest : Abidjan-Ouagadougou, Tema-Ouagadougou, Lomé-Ouagadougou, Abidjan-Lagos

Vision future pour la sous-région CACAO : Un développement inclusif et durable sera réalisé en développant les secteurs économiques compétitifs et en attirant des investissements grâce à l'intégration économique et spatiale sous-régionale.

Années cibles du Plan Directeur : 2025 pour le court terme, 2033 pour le moyen terme et 2040 pour le long terme

Questions actuelles et état des lieux :

- Une grande partie de la croissance économique de la sous-région est soutenue par l'exportation des produits primaires, tels que l'or, la bauxite, le manganèse, le phosphate naturel, le cacao, l'anacarde, l'huile de palme, le caoutchouc, le coton, etc.
- Au cours des années 2000, les pays du CACAO ont connu une forte croissance en raison de la hausse des prix et de l'augmentation des exportations des produits primaires précités. Il s'en est suivi, d'une part une croissance de l'économie des zones côtières qui possèdent les principaux pôles industriels et, d'autre part, un faible impact sur l'économie des zones intérieures.
- Bien que les routes des corridors nord-sud à deux voies, chacun d'une longueur de l'ordre de 1 000 km, soient bitumées et relient les zones intérieures aux zones côtières, les modes de transport de fret long courrier, tels que le chemin de fer, le transport par voie navigable et le pipeline, n'ont pas été convenablement développés et ne fonctionnent pas efficacement dans la sous-région CACAO. En conséquence, les coûts de transport sont restés relativement élevés. En outre, les systèmes de transport à grande vitesse n'ont pas encore été développés pour relier les zones intérieures productrices aux marchés côtiers. L'importance du temps de transport en résulte. Les distances entre les zones intérieures et les zones côtières ont créé des obstacles liés aux coûts et au temps de transport et entravé le développement des secteurs économiques des zones intérieures situées à plus de 300 km des zones côtières.
- Dans les pays du CACAO, les zones de production de produits primaires sont principalement situées sur les côtes de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo (pays côtiers), à l'exception du Burkina Faso, pays enclavé¹. Bien que des ressources minérales prometteuses soient également identifiées dans les zones intérieures, et que l'anacarde et le coton puissent y être cultivés, la production des produits primaires n'a pas pris son essor en raison des obstacles représentés par le coût de transport.
- Il est difficile pour les économies nationales qui dépendent des exportations de produits primaires d'atteindre un développement inclusif et durable, en partie parce que ces économies sont sujettes à la fluctuation de la

¹Les produits primaires du Burkina Faso, pays enclavé, sont l'or et le coton. Le premier ne dépend pas du transport routier jusqu'aux zones côtières, tandis que le second est principalement transporté par la voie ferrée Abidjan - Ouagadougou. .

demande du marché mondial et aussi, en partie, parce qu'elles ne peuvent pas résorber les disparités régionales au sein même de leur pays.

- Par conséquent, il est difficile pour une économie qui dépend des produits primaires d'atteindre un développement inclusif et durable. La promotion des secteurs économiques et la diversification des activités économiques sont de grands enjeux des pays du CACAO.
- Bien que les pays du CACAO se côtoient et soient reliés par des corridors de transport, leurs relations économiques (import et export) sont limitées. Quant à l'union douanière instituée par l'UEMOA et la CEDEAO, elle n'est pas encore mise en œuvre de manière satisfaisante et ne permet pas l'intégration des marchés nationaux et de l'utilisation des ressources. La dimension des économies nationales demeurant relativement faible, les investissements nationaux et étrangers n'y sont pas suffisants et les besoins de la population ne sont pas satisfaits par les productions nationales.

Prospective économique et sociale, changements du cadre extérieur et potentiel de développement pour les pays du CACAO :

- Alors que la population de la sous-région CACAO passera d'environ 77 millions en 2015 à environ 150 millions en 2040, sa population urbaine atteindra environ 89 millions (59 % de la population totale) en 2040 par rapport à environ 35 millions en 2017.
- Etant donné que les conditions climatiques varient du nord au sud dans les pays du Golfe de Guinée, une grande variété de produits agricoles sont cultivés dans les pays du CACAO. En outre, les ressources minérales étant également abondantes dans ces pays, il est possible que les produits primaires soutiennent la croissance des économies nationales des pays du CACAO. Parallèlement, la taille de la population à revenu moyen, qui n'est déjà pas négligeable, devrait augmenter en entraînant une forte augmentation de la demande des consommateurs de la sous-région.
- Outre la forte augmentation de la population totale et des populations à revenu moyen des pays du CACAO, l'intégration des marchés sous-régionaux a été institutionnalisée grâce au renforcement de l'union douanière, qui n'est toutefois pas entièrement mise en œuvre. À terme, cette intégration pourrait attirer davantage les investissements vers les différents secteurs économiques.
- Dans l'hypothèse où se poursuivraient une rapide urbanisation de la population mondiale et une augmentation du besoin en vivres, sans augmentation de la population agricole, l'augmentation progressive des salaires de la population active dans les économies émergentes rendrait difficile la compétitivité des prix de leurs produits manufacturiers. Dans une telle situation, les pays du CACAO pourraient avoir l'opportunité de développer leurs capacités de production de cultures vivrières et de produits de consommation en ciblant leurs propres marchés sous-régionaux.

Véritables défis à relever par le Plan Directeur : La « faible relation entre les zones côtière (stimulée par la production et l'exportation de produits primaires) et les zones intérieures » a été un facteur essentiel des difficultés de développement des secteurs économiques stagnants des zones intérieures. D'une part, la forte croissance des économies côtières a été stimulée par la production et l'exportation de produits de base dans les zones côtières. D'un autre côté, les zones intérieures ont stagné économiquement en raison de leur isolement par rapport aux économies côtières prospères. C'est la question centrale à aborder dans le plan directeur du CACAO.

En d'autres termes, les zones intérieures sont handicapées par les barrières des coûts élevés et temps de transport, tandis que les zones côtières ont un moteur de croissance pour les économies sous-régionales. Il est nécessaire de développer les secteurs économiques tant dans les zones intérieures que dans les zones côtières en reliant les zones intérieures et les zones côtières en termes de secteurs économiques et de transports afin de créer un bon cycle dans les économies sous-régionales. La clé pour relier les zones intérieures stagnantes et les zones côtières prometteuses est le développement de secteurs économiques ciblant des marchés de consommation sous-régionaux prometteurs.

Scénario de croissance sélectionné : Trois scénarios alternatifs de croissance sont identifiés pour surmonter les barrières des coûts et temps de transport entre les zones intérieures et côtières et pour créer des bons cycles économiques. Sur les trois alternatives, un scénario de croissance est évalué comme ayant un impact le plus efficace pour renforcer la connectivité entre les zones intérieures et côtières en termes d'économie et de transport. Tout en recherchant une forte intégration économique sous-régionale, le scénario de croissance retenu vise le

développement de secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux et le développement des infrastructures des corridors nord-sud et côtier est-ouest dans le but de renforcer la connectivité économique de même que celle des transports entre les zones intérieures et côtières.

Quatre boutons (ou quatre séries d'actions nécessaires) : Afin de mettre en œuvre le scénario de croissance sélectionné, les quatre séries d'actions nécessaires suivantes (quatre boutons) doivent être enclenchées d'une manière intégrée. Les boutons A, B et C sont destinés à initier et piloter le développement du corridor. D'autre part, le bouton D est pour assurer l'inclusivité et la durabilité.

Bouton A: Développement de secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux: en attirant les investissements dans les secteurs économiques et en utilisant le potentiel des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, ainsi que la production des produits primaires « Profiter de la croissance des marchés sous-régionaux»

Bouton B : Accroître la taille des marchés côtiers : accroître la taille des marchés par l'intégration des marchés côtiers en croissance grâce à la mise en œuvre de l'union douanière et par la promotion du développement des secteurs économiques des zones côtières « Renforcer le moteur de croissance des zones côtières »

Bouton C: Renforcement de la connectivité Nord-Sud: par l'établissement de systèmes de transport moins coûteux et à grande vitesse pour relier les zones de production intérieures aux zones de marché côtières afin d'améliorer la compétitivité des secteurs économiques des zones intérieures. « Renforcement de la connectivité entre les zones intérieures et côtières».

Bouton D: Sécurisation du développement inclusif et durable: en prêtant attention aux aspects sociaux, environnementaux et sécuritaires du développement du corridor. « Pour une réponse proactive aux questions sociales, environnementales et de sécurité».

Stratégies principales pour la mise en œuvre du scénario de croissance choisi :

Dix stratégies principales sont formulées afin de mettre en œuvre le scénario de croissance choisi. Ces principales stratégies sont classées en quatre groupes. Ces quatre groupes de stratégies principales sont les quatre boutons à pousser pour la mise en œuvre du scénario de croissance sélectionné.

(1) Groupe 1 des stratégies principales: Développer les secteurs économiques

- Principale stratégie 1 : « Promotion des divers secteurs économiques moteurs» contribuant au développement régional, y compris les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, ainsi que la production de produits primaires.
- Principale stratégie 2 : « Promotion des investissements pour les secteurs économiques moteurs » en tirant parti de l'intégration et de l'expansion des marchés sous-régionaux
- Principale stratégie 3 : « Développement des infrastructures de base pour les secteurs économiques » afin de soutenir le développement de secteurs économiques moteurs dans les zones intérieures et côtières

(2) Groupe 2 des stratégies principales: Agrandir la taille du marché côtier

- Principale stratégie 4 : « Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière » et « Facilitation du commerce sous-régional » sur les frontières nationales, les ports maritimes et les corridors de transport entre les pays du CACAO
- Principale stratégie 5 : Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du corridor Abidjan-Lagos

(3) Groupe 3 des stratégies principales: Renforcer la connectivité entre les marchés côtiers et les zones intérieures

- Principale stratégie 6 : Mise à niveau stratégique pour l'établissement de réseaux de transport de marchandises efficaces et régionaux (chemins de fer, ports secs multimodaux, transport par voie navigable et pipelines)

- Principale stratégie 7 : Mise à niveau stratégique des infrastructures des corridors de transport nord-sud en soulignant l'importance de la grande vitesse afin de promouvoir les investissements dans les zones intérieures (autoroutes, routes à quatre voies, transport aérien et TIC)

(4) Groupe 4 stratégies principales: Sécurisation du développement inclusif et durable

- Principale stratégie 8 : Appui aux petites et moyennes entreprises, développement des ressources humaines des secteurs économiques et renforcement des services sociaux de base afin de permettre à davantage de personnes dans de vastes aires de participer à des opportunités de développement émergentes liées à l'essor du corridor sous-régional
- Principale stratégie 9 : Développement de systèmes et d'activités de gestion environnementale capables de faire face aux risques potentiels liés au développement du corridor sous-régional, qui augmentent tant dans les milieux naturels que dans la société
- Principale stratégie 10 : Renforcement des mesures de sécurité pour maintenir les sociétés stables et en sécurité ainsi que les économies durables dans la sous-région

Principales stratégies et projets prioritaire

Au total 350 projets prioritaires sont identifiés pour la mise en œuvre des principales stratégies en fonction du scénario de croissance choisi. Simultanément, les plans de mise en œuvre individuels par pays sont formulés pour le développement des corridors par étapes et couvrent trois phases (à court terme : 2018-2025, moyen terme : 2026-2033 et à long terme : 2034-2040). En plus de cela, des projets prioritaires dans les pays du CACAO sont également formulés.

Structure spatiale de la sous-région à réaliser :

- Formation d'une structure spatiale par l'intégration économique sous-régionale et le développement des corridors: dans le cadre du Plan Directeur, l'intégration économique sous-régionale à travers le renforcement de l'union douanière et le développement des corridors réaliserait l'intégration spatiale des quatre pays. Les infrastructures de transport reliant les zones intérieures et côtières seraient modernisées, les secteurs économiques développés dans les deux zones et le rapport économique des quatre pays, renforcé. Une structure spatiale, forte des liaisons économiques et de transport, serait ainsi formée.
- Corridors économiques et de transport nord-sud: les « corridors économiques » et les « corridors de transport » seraient mis en place avec des fonctions distinctes dans le sens nord-sud entre les zones intérieures et côtières. Les « corridors économiques » seraient équipés de fonctions de transport et d'infrastructures industrielles modernisées qui permettraient de briser les barrières de coût et de temps de transport ; des secteurs économiques seraient développés dans les villes et aux alentours des corridors. Les « corridors de transport » seraient développés autour des fonctions de transport routier renforcées, et relieraient davantage les zones côtières au pays enclavé ; l'accès aux zones situées le long des corridors serait amélioré.
- Grandes villes régionales: les corridors économiques nord-sud attireraient les biens, les personnes et les informations autour des grandes villes régionales. Les fonctions urbaines, les infrastructures de corridors et les infrastructures industrielles seraient aménagées ; les fonctions administratives, les fonctions de service en faveur des zones agricoles et d'élevage environnantes et les fonctions de pôles régionaux d'entreprises privées seraient renforcées ; l'installation des industries manufacturières orientées vers les marchés sous-régionaux serait accélérée. Les grandes villes régionales seraient dotées non seulement des industries mais aussi de services sociaux et d'infrastructures culturelles renforcés pour devenir des pôles de résidence permanente.
- Méga-région côtière d'Afrique de l'Ouest (Méga-corridor côtier économique): Le corridor Abidjan-Lagos doit être développé en tant que corridor économique méga côtier (sa population en 2040 est estimée à 65 millions) reliant les économies côtières et les villes entre Abidjan et Lagos avec une autoroute d'environ 1000 km. Les installations urbaines, les zones d'expansion urbaine, les zones industrielles et les zones de conservation devraient être stratégiquement situées le long des deux axes des routes existantes et des nouvelles autoroutes. A très long terme (au-delà de 2040), cette zone deviendrait une méga-région côtière équipée d'un chemin de fer à grande vitesse, ainsi que d'une autoroute.
- Grandes agglomérations côtières: dans les grandes agglomérations côtières situées au croisement du corridor côtier économique Abidjan-Lagos et des corridors économiques nord-sud (Abidjan, Accra, Lomé, Lagos), les fonctions urbaines seraient mises à niveau ; les secteurs économiques seraient plus sophistiqués ; et les

fonctions liées à la connaissance et aux informations, aux finances, aux services avancés ou à la culture seraient mises à disposition en formant des pôles afin de renforcer la compétitivité internationale de ces agglomérations.

Points clés pour le déclenchement puis la poursuite du développement des corridors de chaque pays

Afin de mettre en œuvre le scénario de croissance choisi, il est nécessaire que les pays du CACAO déclenchent ensemble les quatre boutons (pour prendre les quatre ensembles d'actions nécessaires) dans le but d'initier et de conduire le développement du corridor de chaque pays individuellement, ainsi que d'assurer et développement durable des corridors.

(1) Points clés pour le déclenchement et la promotion du développement des corridors au Burkina Faso

[Bouton A]: Le développement des secteurs économiques orientés vers les marchés des consommateurs côtiers de la sous-région devrait être encouragé à travers les efforts suivants:

- Amélioration des routes d'accès aux zones agricoles potentielles des corridors Nord-Sud vers les pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) et expansion des systèmes d'irrigation dans les zones agricoles potentielles pour augmenter la production et l'exportation des produits existants (agriculture et élevage) orientés vers les marchés de consommation sous-régionaux
- Développement de nouveaux produits orientés vers les populations à revenu moyen des marchés sous-régionaux (produits agricoles et d'élevage et produits transformés agricoles et d'élevage)

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts du transport de marchandises de longue distance pour le développement des secteurs économiques dans les régions intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Développement des ports secs multimodaux à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso pour combiner le transport ferroviaire et le transport par camion afin d'étendre les zones de desserte ferroviaire et d'augmenter la demande de transport ferroviaire, ainsi que de réduire les coûts de transport

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée en développant un transport à grande vitesse pour attirer les investissements dans les secteurs économiques de l'intérieur comme suit:

- Développement progressif de l'autoroute de Ouagadougou à Bobo-Dioulasso pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers de la Côte d'Ivoire
- Développement progressif de routes à quatre voies haut-standard de Ouagadougou vers le Togo et le Ghana pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers à travers le Togo et le Ghana

(2) Points clés pour le déclenchement et la promotion du développement des corridors en Côte d'Ivoire

[Bouton A]: Le développement de secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux devrait être encouragé non seulement dans les zones côtières, mais aussi dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Promotion des investissements dans les secteurs économiques des zones côtières et intérieures, en faisant appel à des marchés intégrés et élargis dans la sous-région
- Promouvoir la production agricole de riz, maïs, soja, légumes frais et fruits frais ciblant les marchés côtiers de la sous-région par l'amélioration des voies d'accès aux zones agricoles potentielles du Corridor Abidjan-Ouagadougou et par la mise en place d'infrastructures d'irrigation
- Mise en place d'infrastructures économiques, telles que l'électricité, eau et parcs industriels, pour les industries de transformation agroalimentaire à Bouaké et Korhogo

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice à attirer les investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière à la frontière nationale avec le Ghana pour l'intégration des marchés côtiers de la Côte d'Ivoire aux marchés ghanéens et autres marchés côtiers
- Construction de la ligne de sortie Est de l'autoroute reliant Cocody à Bonoua, ce qui pourrait contribuer à la forte connectivité du Grand Abidjan avec le corridor Abidjan-Lagos

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts de transport et le temps de transport entre les zones intérieures et côtières, pour créer un environnement favorable au développement des secteurs économiques dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Extension de l'autoroute au nord jusqu'à Niakaramandougou depuis Yamoussoukro pour réduire le temps de transport entre les zones intérieures et les zones côtières
- Développement de ports secs multimodaux à Suburban Abidjan et Ferkessedougou en combinant les transports par chemin de fer et par camion pour élargir les zones de desserte ferroviaire des zones côtières et intérieures et réduire les coûts de transport entre les zones intérieures et côtières

(3) Points clés pour le déclenchement et la promotion du développement des corridors au Ghana

[Bouton A]: Le développement de secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux devrait être encouragé non seulement dans les zones côtières, mais aussi dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Promotion des investissements dans les secteurs économiques des zones côtières et intérieures, en faisant appel à des marchés intégrés et élargis dans la sous-région
- Promotion du développement de l'agriculture ciblant les marchés sous-régionaux de la zone Nord en attirant des investissements et en fournissant des infrastructures (y compris des routes d'accès Est-Ouest vers les zones agricoles potentielles et installations d'irrigation) dans les zones intérieures du Corridor Tema-Ouagadougou. Ghana
- Renforcement des infrastructures économiques, telles que l'électricité, eau et parcs industriels, pour soutenir le développement de Tamale en tant que ville régionale majeure dans le Nord pour attirer des investissements dans les industries agroalimentaires ciblant les marchés sous-régionaux

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice à attirer les investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière à la frontière nationale avec la Côte d'Ivoire et le Togo pour l'intégration des marchés côtiers du Ghana aux marchés côtiers voisins
- Construction de sections stratégiquement sélectionnées de l'autoroute côtière au Ghana, non seulement pour l'intégration spatiale des marchés côtiers, mais aussi pour la formation d'une ceinture côtière industrielle et urbaine (corridor économique côtier)
- Formulation du plan directeur de transport urbain du Grand Accra, en particulier pour identifier l'emplacement de l'autoroute Est-Ouest dans le Grand Accra
- Formulation d'un plan de route pour sécuriser la connectivité du nouveau terminal à conteneurs de Tema avec l'autoroute Abidjan-Lagos, ainsi qu'avec le Corridor Tema-Ouagadougou (Corridor Central du Ghana)

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts de transport et le temps de transport entre les zones intérieures et côtières, pour créer un environnement favorable au développement des secteurs économiques dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Extension de la route haut-standard à quatre voies entre Nkawkaw et Kumasi, construction de la rocade périphérique du Grand Kumasi et extension de la route à quatre voies de haut-standard entre Kumasi et Kintampo pour réduire le temps de voyage entre les zones intérieures et côtières
- Revitalisation du transport fluvial du lac Volta à court terme, en combinant 1) la construction du chemin de fer Tema-Akoso, 2) le développement du port de Debre en amont du lac Volta et du port d'Akoso en aval, 3) la réhabilitation des canalisations entre Bupe et Bolgatanga
- Revitalisation de la ligne Ouest de chemin de fer (Takoradi-Akoso-Kumasi), ligne de chemin de fer Est (Tema-Boankra-Kumasi) à court terme et nouvelle construction du chemin de fer de Kumasi jusqu'aux régions du Nord à moyen et long termes

(4) Points clés pour le déclenchement et la promotion du développement des corridors au Togo

[Bouton A]: En utilisant la force du corridor Lomé-Ouagadougou et du corridor côtier Abidjan-Lagos, le développement des secteurs économiques devrait être encouragé dans les zones intérieures et côtières, ciblant les marchés côtiers sous-régionaux, en faisant les efforts suivants:

- Promotion de l'agriculture dans les zones intérieures, en ciblant le marché sous-régional tout en développant des agro-pôles dans les zones intérieures, y compris les infrastructures, telles que les routes d'accès et installations d'irrigation dans les zones agricoles potentielles
- Promotion des industries agroalimentaires dans les zones intérieures par le renforcement des infrastructures à Kara et Sokodé (principales villes régionales), y compris les parcs industriels
- Développement de parcs industriels et de logistiques dans le Grand Lomé en profitant de l'autoroute côtière Abidjan-Lagos à développer

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice pour l'attraction des investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière aux frontières nationales le long du corridor Abidjan-Lagos
- Construction de sections stratégiquement sélectionnées de l'autoroute côtière, en particulier l'autoroute Est-Ouest dans le Grand Lomé, pour le renforcement de la fonction logistique et l'amélioration de la potentialité de localisation pour les secteurs manufacturiers à moyen et long termes

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts et temps de transport pour la promotion des investissements dans les secteurs économiques des régions intérieures comme suit:

- Amélioration de la congestion routière dans les zones environnantes du port de Lomé pour le maintien de la compétitivité du port de Lomé et du corridor Lomé-Ouagadougou
- Mise à niveau progressive de la route du corridor Nord-Sud vers une route à quatre voies de haut-standard, y compris la construction de routes de contournement à quatre voies sur le corridor Lomé-Ouagadougou
- Développement progressif du chemin de fer entre Lomé (Togo) et Cinkasé (Burkina Faso) pour réduire les coûts du transport de marchandises sur de longues distances et en utilisant les initiatives du secteur privé pour l'extraction et le transport du minerai de fer à Banjeli

Chapitre 1 Introduction

1.1 Projet du plan directeur de l'aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest (Projet CACAO)

Le projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest (Projet CACAO²) est un projet d'étude qui a pour but d'élaborer un plan directeur stratégique pour le développement des corridors. Le projet CACAO porte sur le développement des secteurs économiques et des infrastructures des corridors couvrant quatre pays : le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo. Ces quatre pays sont appelés pays du CACAO ou sous-région du CACAO.

Bien que l'amélioration de la capacité de transports des corridors Nord-Sud (corridor Abidjan-Ouagadougou, corridor Tema-Ouagadougou, corridor Tema-Ouagadougou et corridor Lomé-Ouagadougou) soit censée devenir un facteur important pour déclencher le développement des secteurs économiques le long des corridors, le seul impact d'une telle amélioration des transports n'est pas suffisant en réalité pour la croissance économique dans le cas des pays du CACAO. Par conséquent, il est nécessaire, pour la sous-région, d'élaborer d'autres types de stratégie afin de promouvoir le développement des secteurs économiques.

Le projet CACAO s'intéresse aux marchés sous-régionaux émergents et en croissance rapide, de différentes variétés de produits de consommation. Il envisage des stratégies de promotion des secteurs économiques dans le cadre du développement des corridors. Les prix élevés des produits primaires et l'expansion de la production de minerais et de produits primaires agricoles dans les années 2000 à l'échelle planétaire ont permis une croissance économique dans les régions productrices. Ladite croissance a forgé les marchés de consommation sous-régionaux et stimulé leur développement. On considère que cette tendance se poursuivra à l'avenir en raison de l'augmentation de la demande mondiale pour ces produits primaires même si des fluctuations de prix auront lieu.

Dans le plan directeur du CACAO, il est recommandé de promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant le marché sous-régional des pays du CACAO, en plus des efforts continus pour augmenter l'exportation de produits primaires tels que les minéraux, le cacao, la noix de cajou, l'huile de palme, le caoutchouc et le coton, vers les marchés étrangers. Pour ce faire, une mise en œuvre globale de l'intégration économique sous-régionale et du développement des corridors est nécessaire.

A travers une intégration économique sous-régionale, le plan directeur du CACAO est conçu pour encourager le développement des corridors ayant pour but de fortifier la connectivité entre les quatre pays, la connectivité nord-sud entre les zones intérieures et côtières des pays voisins, afin de promouvoir le développement des secteurs économiques visant les marchés croissants dans la sous-région. En attirant les investissements pour les secteurs économiques des zones intérieures aussi bien que ceux des zones côtières, visant les marchés croissants dans la sous-région et en fortifiant la connectivité du nord-sud, les secteurs économiques des zones intérieures pourront être reliés aux marchés en croissance des zones côtières. En suivant le scénario de croissance sélectionné par le plan directeur du CACAO, le développement des secteurs économiques dans les zones intérieures et côtières est promu, et ainsi, l'émigration excessive des populations des zones intérieures vers les zones côtières sera prévenue, et la disparité régionale sera ralentie.

Le plan directeur du CACAO s'efforcera de réaliser le « développement dynamique et inclusif, ainsi que le développement durable », en mettant en œuvre ces stratégies et ces plans pour le développement des corridors. Il se donne pour objectif d'atteindre un développement socioéconomique équilibré entre les pays ou zones intérieures et pays ou zones côtiers de la sous-région du CACAO.

² Le « WAGRIC » est l'abréviation anglaise (*West Africa Growth Ring Corridors*) pour le Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest. Le « CACAO » est l'abréviation française (Corridors de l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest) pour le Projet.

1.2 But du projet

Le but du projet est de réaliser un développement économique équilibré entre les zones côtières et intérieures des quatre pays étudiés, en mettant à profit les potentiels de développement identifiés des secteurs économiques et en supprimant les goulets d'étranglement identifiés sur les corridors de transport.

Les années ciblées du plan directeur stratégique sont 2025 pour le court terme, 2033 pour le moyen terme et 2040 pour le long terme.

1.3 Zones et corridors ciblés par l'étude

Les principaux pays ciblés par le projet sont le Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana et Togo (quatre pays du CACAO). Les principaux corridors ciblés par le projet constituent l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest : le corridor Abidjan-Ouagadougou ; le corridor Tema-Ouagadougou, le corridor Lomé-Ouagadougou, le corridor Abidjan-Lagos. D'autres corridors ont fait également l'objet de l'étude dans l'évaluation des stratégies de développement de niveau local (voir la Figure 1.1 et Figure 1.2).

1.4 Organismes homoloques et structure de gestion du projet

La structure de gestion du projet comprend les deux lignes suivantes :

- Une pour le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Togo: sous le Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports (DATC) de la Commission de l'UEMOA;
- L'autre pour le Ghana : sous la Commission Nationale de Planification du Développement (NDPC : *Natioal Development Planning Commission*) du Ghana et le Ministère des Routes et Autoroutes (MRH : *Ministry of Roads and Highways*) du Ghana.

Pour les trois pays de l'UEOMA, au niveau national, des Comités Techniques et de Suivi (CTCS-National) sont organisés en impliquant divers ministères et agences. Les chaires des CTCS-National proviennent des ministères suivants:

- Burkina Faso: Ministère de l'Economie et Finance
- Côte d'Ivoire: Ministère de l'Economie et Finance
- Togo: Ministère de la Planification du Développement

Au niveau sous-régional, un Comité technique et de suivi conjoint au niveau régional (CTCS-Régional) est composé de représentants de sept ministères de chaque pays et présidé par le DATC, Commission de l'UEMOA. En outre, un comité directeur conjoint est composé de sept ministres des trois pays.

Pour le Ghana, la présidence du Comité de pilotage et du Comité technique est la suivante:

- Ghana : Commission Nationale de Planification du Développement (NDPC)

1.5 Organisation du plan directeur du CACAO

Le plan directeur du CACAO repose sur deux niveaux de stratégies de développement et de plans. Le premier niveau est sous-régional et le second, national. Il s'agit des stratégies et des plans suivants :

- Niveau sous-régional : stratégies de développement sous-régional
- Niveau national de chaque pays : stratégies et plans de développement des corridors de chaque pays

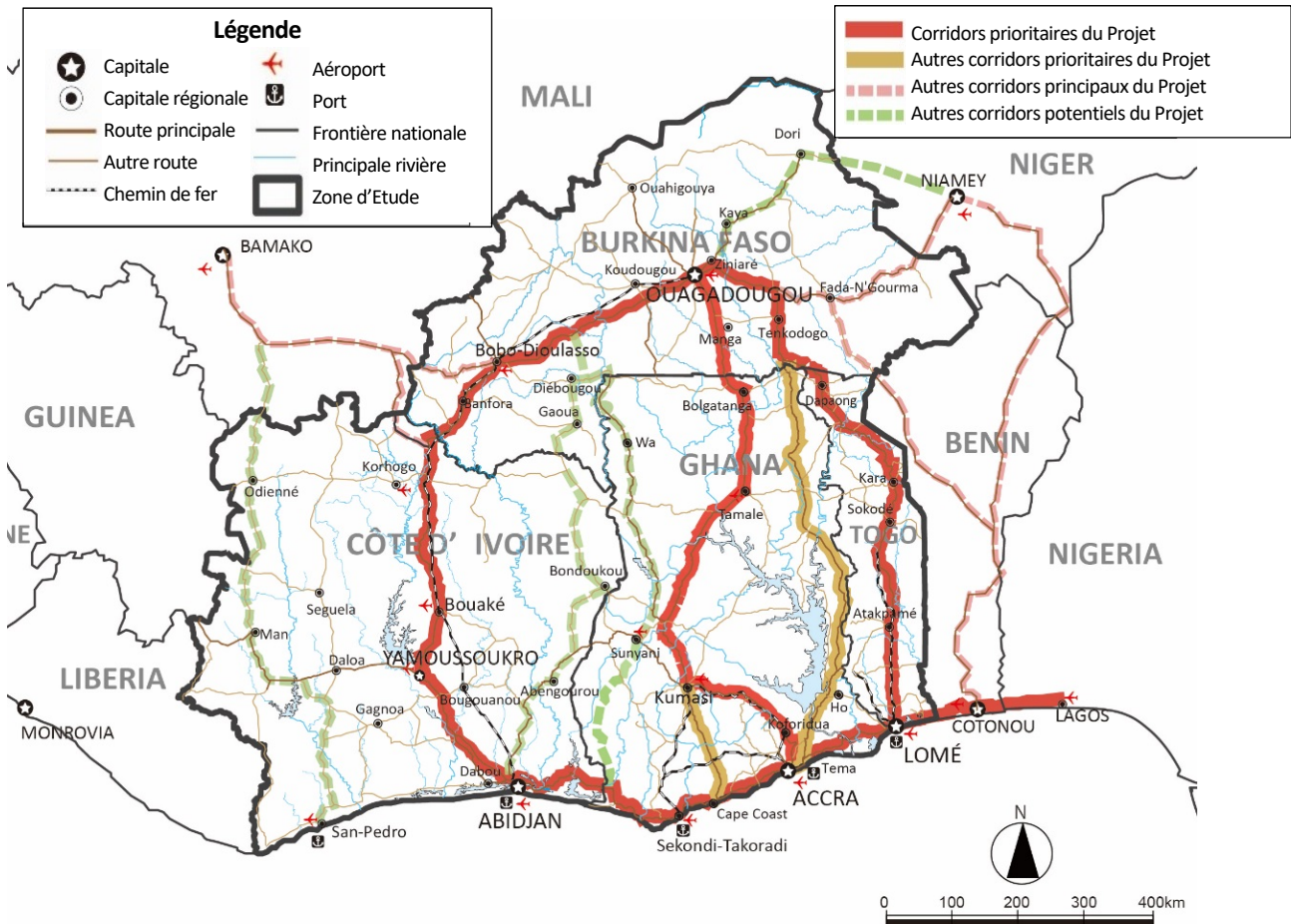
Les stratégies de développement sous-régionales traitent des stratégies globales pour atteindre l'objectif du projet. D'autre part, les stratégies et les plans des quatre pays contiennent leurs propres stratégies/plans de développement et les projets prioritaires concernant les infrastructures des corridors et les secteurs économiques, conformément aux stratégies de développement sous-régionales.

Les stratégies/plans de développement des corridors des quatre pays traitent non seulement des principaux corridors nord-sud et du corridor côtier, mais aussi d'autres corridors, pour atteindre l'objectif du projet. Ces stratégies et plans de développement sous-régionaux et individuels sont formulés en tant que plan directeur pour un développement intégré.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 1.1 Pays membres du CEDEAO et quatre pays du projet



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 1.2 Quatre pays et corridors internationaux dans la zone d'étude du projet

Chapitre 2 Vision future de la sous-région CACAO

Une vision future des pays du CACAO est établie pour élaborer le plan directeur du CACAO. Bien qu'il n'y ait pas de documents officiels spécifiques, la déclaration suivante de vision future des pays du CACAO est préparée par la lecture des documents officiels de l'UEMOA et de la CEDEAO ainsi que par ceux de l'Union africaine³ :

«Par la voie d'une intégration sous-régionale économique et spatiale, la sous-région CACAO doit avoir une économie compétitive, attirer les investissements dans les secteurs économiques et réaliser un développement inclusif et durable».

³ Programme Economique Régional (PER) 2006-2010, Commission de l'UEMOA, Juillet 2006, pour la vision future 2015 de l'UEMOA ; Brochure thématique sur Vision 2020 de la CEDEAO, Commission de la CEDEAO en 2011, pour la vision future 2020 de la CEDEAO ; Agenda 2063: The Africa We want, pour la vision future de l'Union Africaine.

Chapitre 3 Situation actuelle et nouvelles opportunités de croissance de la sous-région du CACAO

3.1 Situation économique et industrielle actuelle des quatre pays du CACAO

Le progrès des économies nationales des quatre pays du CACAO s'appuyait pour chacune d'entre elles, sur les secteurs d'exportation, tels que l'exploitation minière et les agricultures. Les économies des quatre pays atteignent un taux de croissance annuel élevé, avec des taux effectifs supérieurs à 5 %, depuis les années 2000, en particulier grâce au prix mondial élevé des ressources minières et des produits agricoles, mais aussi grâce à l'augmentation des productions en quantité (voir la Figure 3.1)⁴.

Il en résulte également une multiplication des populations urbaines à revenu moyen (voir le Tableau 3.1). D'où un accroissement rapide de la consommation des produits importés d'Europe, d'Asie ou d'Amérique comme les denrées alimentaires, les aliments industriels, les boissons, les articles de ménage, les appareils électriques, les matériels de transport, etc. (voir la Figure 3.2).

Les deux principaux secteurs d'exportation : l'exploitation minière et les agricultures, occupent une telle place dans le total des exportations que l'économie nationale de chacun des quatre pays ne peut fonctionner sans les dynamiques de ces deux secteurs d'activités (voir le Tableau 3.2 et le Tableau 3.3). A partir de ce constat et en prenant en considération la liste des articles importés et les montants élevés des importations (voir le Tableau 3.4), on remarque que les productions nationales de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche des quatre pays ne sont pas suffisamment développées pour combler leurs besoins alimentaires, ainsi que celles d'industrie manufacturière d'articles de consommation quotidienne. Par exemple, le taux d'autosuffisance est faible pour le riz (dont le montant d'importation est élevé) ; en 2014, il est de 49 % au Burkina Faso, de 68 % en Côte d'Ivoire, de 38 % au Ghana et de 54 % au Togo (voir le Tableau 3.5). Quant à l'industrie manufacturière, son pourcentage dans le PIB est relativement élevé en Côte d'Ivoire : 13,8 %, mais minime dans les trois autres pays, de 5 à 7 % (voir le Tableau 3.6).

Malgré la croissance considérable depuis les années 2000 des économies nationales des quatre pays concernés, leurs PIB par habitant classent le Burkina Faso et le Togo dans les pays à faible revenu et le Ghana et la Côte d'Ivoire, dans les pays à revenu intermédiaire (tranche inférieure) (voir la Figure 3.3).

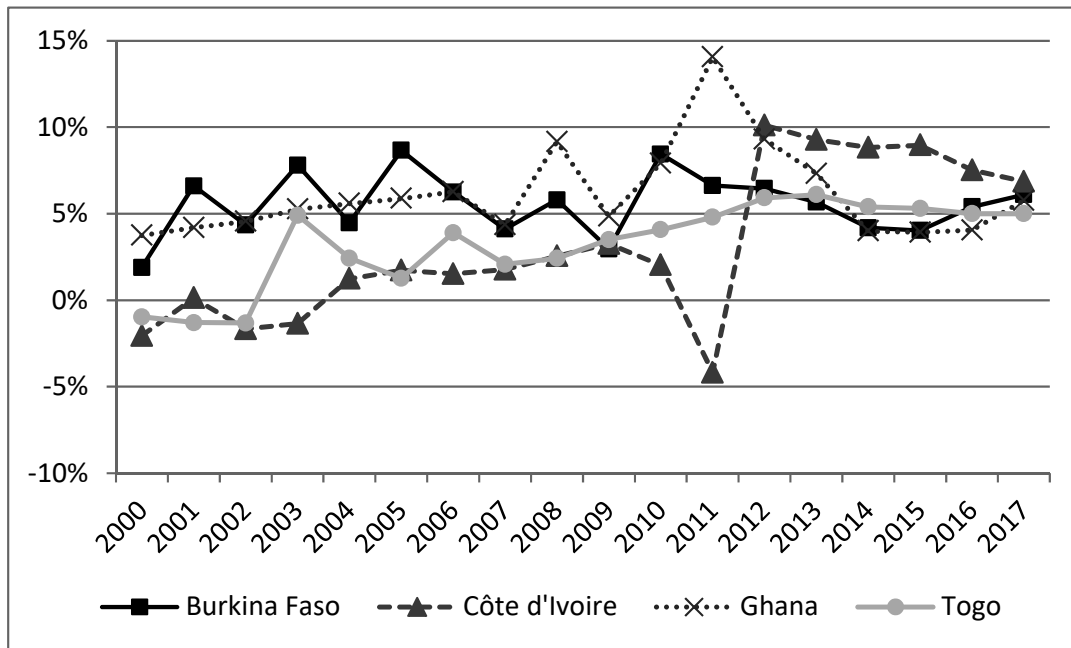
En ce qui concerne le taux de pauvreté, les données relativement récentes indiquent des niveaux élevés malgré la croissance économique liée aux ressources minières et aux produits agricoles mentionnée ci-dessus : 58,7 % pour le Togo (2011), 46,7 % pour le Burkina Faso (2009), 46,3 % pour la Côte d'Ivoire (2015). Le Ghana, quant à lui, connaît une nette amélioration du taux de pauvreté de 24,2 % (2012-2013). Concernant l'indice de développement humain en 2015, valeur intégrant non seulement le PIB par habitant mais également la pauvreté et les conditions d'accès aux services sociaux, le Ghana est classé en 139^e position, le Togo en 166^e, la Côte d'Ivoire en 171^e et le Burkina Faso en 185^e (voir le Tableau 3.7).

Force est de constater que le niveau de développement des quatre pays du CACAO demeure faible en dépit de la croissance économique réalisée grâce à l'exploitation minière et aux agricultures, secteurs d'exportation avec des débouchés mondiaux.

La structure industrielle actuelle des quatre pays du CACAO restant fortement dépendante des exportations des ressources minières et des produits agricoles, fait que la productivité de l'agriculture et des secteurs informels des zones urbaines, qui concerne une grande majorité de population, demeure faible. De même, leur économie nationale est fortement tributaire de la conjoncture économique mondiale ainsi que des cours mondiaux des ressources minières et des produits agricoles. S'y ajoute le problème de la faible productivité des agriculteurs et des travailleurs de secteurs informels urbains qui représentent encore la majorité des populations actives. Par conséquent, ces économies nationales ne sont pas en mesure d'assurer une certaine aisance à leurs populations en forte croissance. Les écarts économiques

⁴ Le taux de croissance annuel effectif a dépassé 5 % au Togo depuis 2011, tandis que celui de la Côte d'Ivoire est proche de 10 % depuis 2012.

entre les zones urbaines et les zones intérieures continuent à s'aggraver et perpétuent l'exode rural d'une masse pauvre, tandis que les couches urbaines pauvres augmentent sans cesse.



Note : Les données sont des valeurs prévisionnelles à partir de 2015 pour le Ghana et à partir de 2014 pour les trois autres pays.
Source : Fonds monétaire international (FMI), Base de données des Perspectives de l'économie mondiale (avril 2017).

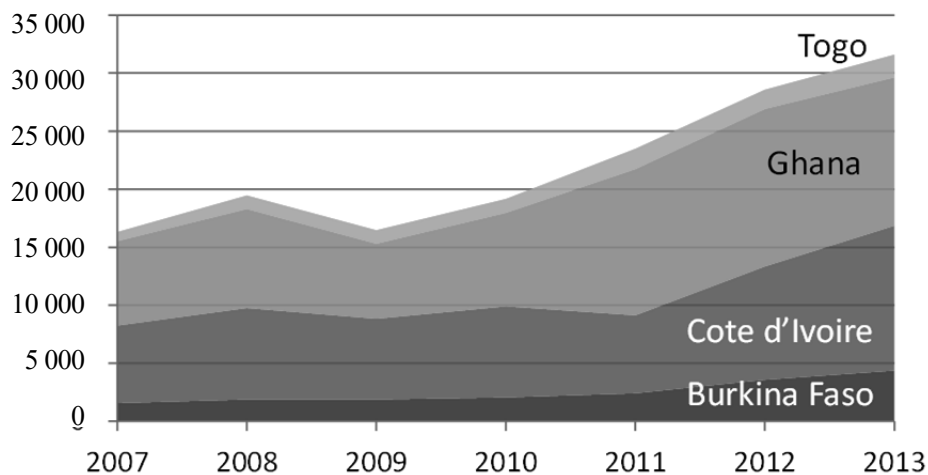
Figure 3.1 Taux de croissance effectif du PIB des quatre pays du CACAO (2000-2017)

Tableau 3.1 Populations à revenu moyen (dépensant 4 dollars ou plus par jour) et leur pourcentage (2011)

Quatre pays du CACAO	Populations à revenu moyen	Pourcentage par rapport à la population nationale	Principaux autres pays africains	Populations à revenu moyen	Pourcentage par rapport à la population nationale
Ghana	4 812 000	19,8 %	Afrique du Sud	10 017 000	19,8 %
Côte d'Ivoire	4 288 999	18,9 %	Nigeria	15 894 000	9,9 %
Togo	628 000	8,8 %	Kenya	6 873 000	16,8 %
Burkina Faso	481 000	3,2 %	Mozambique	572 000	2,6 %

Sources : Nomura Research Institute (NRI), *Rapport d'étude de base sur le business en Afrique*, mars 2013 (rapport élaboré à partir de Nations Unies, *Etat de la population mondiale 2011*, et de l'hypothèse basse montrée dans Banque africaine de développement, *L'Afrique dans 50 ans*).

En millions d'USD



Source : Base de données des statistiques sur le commerce des produits de base (Comtrade ONU)

Figure 3.2 Evolution des importations des quatre pays du CACAO (2007 - 2013)

Tableau 3.2 Pourcentage des produits agricoles et des ressources minières dans le total des exportations des pays du CACAO (2014)

	Année	Montants des exportations (en millions d'USD)	Montants des exportations des produits agricoles (en millions d'USD)	Exportations des ressources minières (en millions d'USD)	Pourcentage dans le total des exportations		
					Produits agricoles	Ressources minières	Autres
Burkina Faso	2016	2,520.0	572.9	1,667.1	22.7%	66.2%	11.1%
Côte d'Ivoire	2015	11,844.8	7,225.4	2,880.0	61.0%	24.3%	14.7%
Ghana	2016	10,655.8	3,468.4	6,307.8	32.5%	59.2%	8.3%
Togo	2016	714.9	105.6	196.8	14.8%	27.5%	57.7%

Source : CEDEAO, Ecomac régional (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>)

Tableau 3.3 Volume des principales cultures commerciales des quatre pays du CACAO (2014)

Rang	Noix d'acajou		Cacao		Palmier		Coton	
	Pays	En tonne	Pays	En tonne	Pays	En tonne	Pays	En tonne
1	Nigeria*	894 368	Côte d'Ivoire*	1 434 077	Indonésie*	126 684 128	Inde	20 867 647
2	Inde	753 000	Ghana	858 720	Malaisie	96 066 760	Chine	18 534 950
3	Côte d'Ivoire*	531 488	Indonésie	728 400	Thaïlande	12 434 520	Etats-Unis	9 791 640
4	Viêt Nam	245 003	Brésil	273 793	Nigeria*	7 962 213	Pakistan	6 817 178
5	Bénin	201 818	Cameroun*	269 902	Colombie	5 531 895	Brésil	4 236 763
6	Philippines	170 853	Nigeria**	248 000	Equateur	3 468 510	Ouzbékistan	3 400 200
7	République de Guinée-Bissau*	155 538	Equateur	156 216	Cameroun*	2 571 881	Turquie	2 350 000
8	Indonésie	131 200	Pérou	81 651	Ghana	2 443 270	Australie	2 136 700
9	Tanzanie	130 124	République dominicaine	69 633	Honduras*	2 165 056	Argentine	1 019 653
10	Brésil	107 713	Colombie	47 732	PNG*	2 158 822	Burkina Faso	894 982
11	Burkina Faso*	89 619	PNG*	45 019	Côte d'Ivoire*	1 672 877	Mexique	861 531
12	Mali	72 009	Togo*	30 516	Guatemala*	1 500 000	Grèce	810 490
13	Mozambique	63 080	Mexique	26 969	Brésil	1 393 873	Syrie	623 390
14	Ghana	50 000	Venezuela	21 735	RD Congo*	1 183 563	Turkménistan**	590 000
15	Thaïlande	26 400	Ouganda*	20 979	Costa Rica	884 406	Mali	548 696
16	Kenya	22 140	Sierra Leone*	15 879	Guinée*	833 458	Egypte**	525 000
17	Malaisie*	15 228	Inde	15 000	Mexique	678 935	Myanmar	493 600
18	Guinée*	8 871	Haiti	14 633	Chine*	678 090	Côte d'Ivoire*	410 000
19	Togo*	7 447	Guatemala	13 109	Pérou	617 634	Bénin	381 662
20	Sénégal*	7 060	Guinée*	9 439	Bénin*	586 975	Tadjikistan	372 656
21	Madagascar*	7 036	Madagascar*	8 818	Philippines	437 439	Kazakhstan	320 706
22	Sri Lanka	6 378	Libéria**	7 500	Venezuela	407 111	Nigeria	299 700
23	Mexique	4 227	Bolivie	7 164	Angola*	279 688	Cameroun*	250 000
24	Pérou	2 757	Tanzanie*	5 645	République dominicaine*	263 050	Tanzanie	245 851
25	Gambie*	2 386	Philippines	5 428	Iles Salomon*	238 675	Espagne	226 200
26	Angola*	2 028	République du Congo**	5 000	Sierra Leone*	209 819	Iran*	185 000
27	Honduras*	1 996	Iles Salomon*	4 825	Libéria*	175 153	Soudan	176 000
28	Myanmar*	1 394	Sao Tomé-et-Principe**	3 200	Paraguay*	150 730	Zambie	120 314
29	Le Salvador	1 113	Malaisie	2 665	Togo*	144 687	Bolivie*	117 000
30	République Dominicaine*	695	RD Congo**	2 500	République du Congo*	144 205	Ethiopie*	117 000

Source : FAOSTAT

Note : *estimation de la FAO, **statistiques non officielles

Tableau 3.4 Principaux articles d'importation des quatre pays du CACAO (2013)

Articles d'importation	Burkina Faso		Côte d'Ivoire		Ghana		Togo		Quatre pays du CACAO	
	Importations (USD)	(%)	Importations (USD)	(%)	Importations (USD)	(%)	Importations (USD)	(%)	Importations (USD)	(%)
Combustible minéral, huile minérale	1 141 080 634	26,14	3 214 956 719	25,75	472 611 638	3,70	434 328 125	22,08	5 262 977 117	16,65
Chaudière, etc.	540 323 269	12,38	813 539 337	6,52	1 915 494 343	14,98	161 429 699	8,21	3 430 786 648	10,86
Automobile	372 993 337	8,54	564 391 688	4,52	2 143 039 840	16,76	118 870 072	6,04	3 199 294 937	10,12
Navire	91 032	0,00	2 701 729 336	21,64	17 327 003	0,14	36 842 611	1,87	2 755 989 982	8,72
Matériel électrique	219 393 263	5,03	514 278 206	4,12	950 753 596	7,44	74 003 345	3,76	1 758 428 410	5,56
Céréale	160 430 005	3,68	687 965 858	5,51	540 982 429	4,23	61 819 940	3,14	1 451 198 232	4,59
Plastiques	80 579 000	1,85	381 314 494	3,05	471 931 625	3,69	124 992 269	6,35	1 058 817 388	3,35
Produits sidérurgiques	171 656 476	3,93	216 755 771	1,74	536 334 840	4,19	86 927,134	4,42	1 011 674 221	3,20
Acier	183 785 514	4,21	187 147 007	1,50	427 580 862	3,34	73 351,566	3,73	871 864 949	2,76
Chaux, ciment, etc.	136 909 189	3,14	181 474 117	1,45	367 248 874	2,87	94 380,147	4,80	780 012 327	2,47
Pharmacie	203 472 840	4,66	271 553 970	2,18	215 181 633	1,68	86 810,729	4,41	777 019 172	2,46
Poissons et coquillages	10 012 729	0,23	362 650 886	2,91	330 171 894	2,58	30 259,070	1,54	733 094 579	2,32
Produits chimiques	43 235 095	0,99	142 788 919	1,14	337 915 810	2,64	18 499,694	0,94	542 439 518	1,72
Engrais	137 141 540	3,14	144 001 929	1,15	197 528 178	1,54	37 896,916	1,93	516 568 563	1,63
Caoutchouc	77 147 959	1,77	97 546 229	0,78	223 890 091	1,75	14 378,627	0,73	412 962 906	1,31
Appareils médicaux	35 310 769	0,81	73 137 575	0,59	254 032 241	1,99	6 896,606	0,35	369 377 191	1,17
Papiers	38 989 325	0,89	131 915 419	1,06	162 737 884	1,27	27 247,698	1,39	360 890 326	1,14
Viandes	234 487	0,01	78 798 472	0,63	254 838 782	1,99	11 536,854	0,59	345 408 595	1,09
Huile de table	37 675 700	0,86	68 860 205	0,55	186 507 005	1,46	44 954,936	2,29	337 997 846	1,07
Matériaux inorganiques	74 175 649	1,70	73 304 919	0,59	151 647 003	1,19	7 993,672	0,41	307 121 243	0,97
Sucre et sucreries	51 755 883	1,19	15 363 076	0,12	211 522 299	1,65	21 962,047	1,12	300 603 305	0,95
Autres	649 037 129	14,87	1 559 509 987	12,49	2 417 955 529	18,91	391 958,067	19,92	5 018 460 712	15,88
Total	4 365 430 824	100,00	12 482 984 119	100,00	12 787 233 399	100,00	1 967 339 824	100,00	31 602 988 169	100,00

Source : Base de données des statistiques sur le commerce des produits de base (Comtrade ONU)

Tableau 3.5 Volumes de production et d'importation du riz et taux d'autosuffisance des quatre pays du CACAO et des pays limitrophes

Pays (année)	Volume de production (en milliers de tonnes/an)	Volume d'importation (en milliers de tonnes/an)	Taux d'autosuffisance (%)	Taux d'importation (%)
Burkina Faso (2014)*	348	362	49,0 %	51,0 %
Côte d'Ivoire (2014)*	2 054	953	68,3 %	31,7 %
Ghana (2014)**	393	644	38,9 %	62,1 %
Togo (2014)*	148	126	54,0 %	46,0 %
Mali (2012)*	1 915	422	81,9 %	18,1 %
Niger (2014)*	109	363	23,1 %	76,9 %

Source 1 (volume de production) : *FAOSTAT et **le ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture du Ghana, *Fact & Figures 2014*.

Source 2 (volume d'importation) : Base de données des statistiques sur le commerce des produits de base (Comtrade ONU)

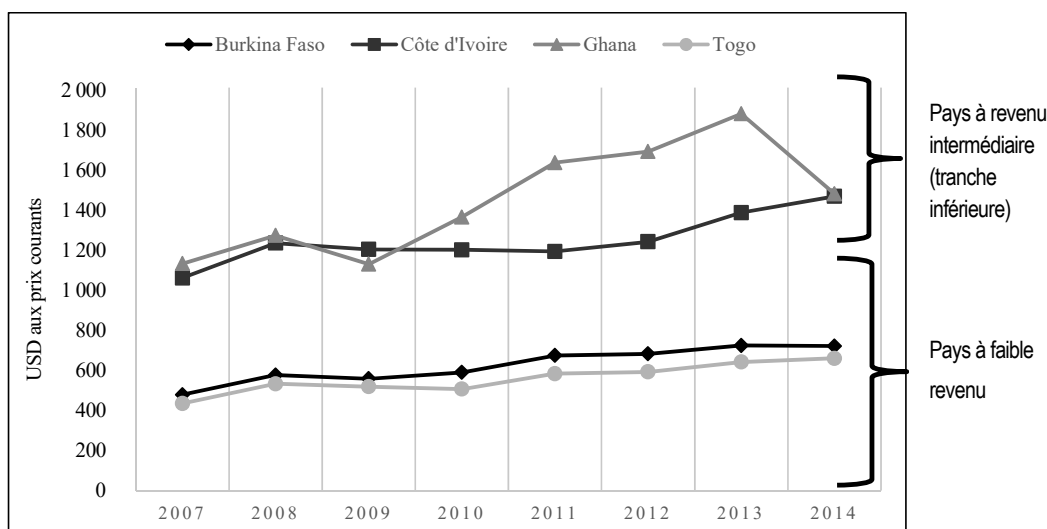
Tableau 3.6 Pourcentage du secteur manufacturière dans le PIB des quatre pays du CACAO (2014)

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
PIB nominal (en millions d'USD, en 2014)	12 503	33 741	38 616	4 594
Secteur primaire	34,7 %	26,2 %	22,4 %	47,4 %
Secteur secondaire	21,9 %	23,2 %	27,7 %	19,6 %
Industrie manufacturière	6,3 %	13,8 %	5,1 %	6,5 %
Secteur tertiaire	43,4 %	50,6 %	49,9 %	33,0 %

Source 1 (PIB nominal) : Base de données des Perspectives de l'économie mondiale

Source 2 (pourcentage des secteurs économiques dans le PIB du Ghana) : données du Service de la statistique du Ghana

Source 3 (pourcentage des secteurs économiques dans le PIB des autres pays) : CEDEAO, Ecomac régional (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>).



Source : Fonds monétaire international (FMI), Base de données des Perspectives de l'économie mondiale (octobre 2015).

Figure 3.3 Evolution du PIB par habitant des quatre pays du CACAO (2007-2014)

Tableau 3.7 Indice de développement humain (IDH) et taux de pauvreté des quatre pays du CACAO

	Indice de développement humain (IDH)	Rang pour l'IDH	Taux de pauvreté	
	2015	2015	%	Année
Burkina Faso	0,402	185	46.7	2009
Côte d'Ivoire	0,474	171	46.3	2015
Ghana	0,579	139	24.2	2012-2013
Togo	0,487	166	58.7	2011

Source 1 (IDH) : Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), *Rapport sur le développement humain 2016*.

Source 2 (taux de pauvreté) :

Burkina Faso : Institut national de la statistique et de la démographie (INSD), *Annuaire Statistique 2013*.

Côte d'Ivoire : Institut national de la statistique (INS), *Enquête sur le Niveau de Vie des Ménages en Côte d'Ivoire (ENV2015)*.

Ghana : Service de la statistique du Ghana (GSS), *Ghana Living Standard Survey Round 6 (GLSS6)*.

Togo : Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du territoire, *Questionnaire des Indicateurs de Base du Bien-Etre (QUIBB) 2011*.

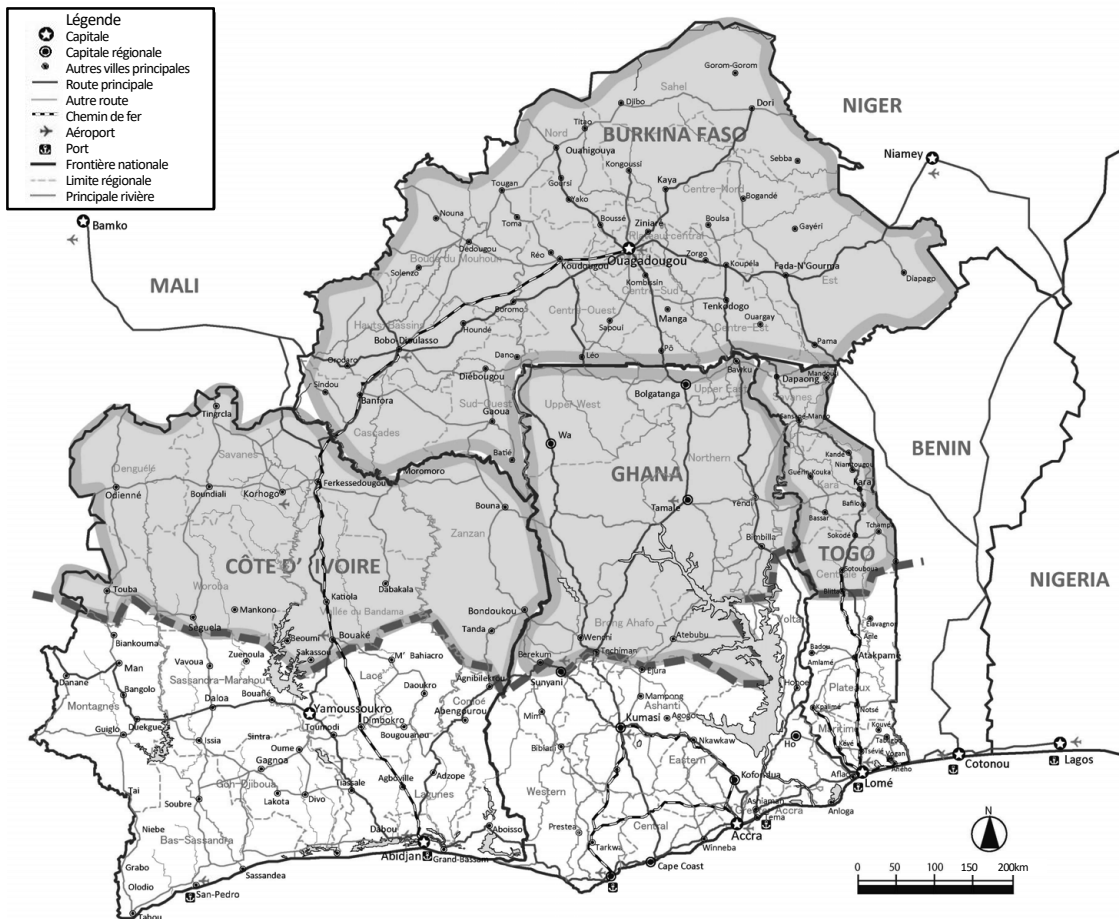
3.2 Situation des zones rurales intérieures des pays côtiers et des provinces du pays enclavé du CACAO

Dans le plan directeur du CACAO, les zones côtières définies selon les deux caractéristiques suivantes: 1) situation de 300 à 400 km de la côte, 2) étant relativement bien desservie par les transports terrestres. Les zones intérieures sont les zones autres que les zones côtières. Sur la base de ces critères, les zones intérieures des pays côtiers et les provinces du pays intérieur sont identifiées comme suit (voir la Figure 3.4) :

- Burkina Faso : douze régions autres que le Centre où se situe Ouagadougou la capitale (les

principales villes de provinces sont Bobo-Dioulasso, Koupela-Pouytenga, Banfora, Koudougou, Ouahigouya, Kaya, Houndé, Tenkodogo, Fada N’Gourma)

- Côte d’Ivoire : douze régions de Poro, Gbêkê, Gontougo, Kabadougou, Worodougou, Bafing, Bagoué, Béré, Bounkani, Folon, Hambol, Tchologo (les principales villes de l’intérieur sont Bouaké, Korhogo, Bondoukou, Ferkessédougou, Odienné)
- Ghana : quatre régions de Brong Ahafo, Northern, Upper East, Upper West (les principales villes de l’intérieur sont Tamale, Sunyani, Techiman, Wa, Bolgatanga, Kintampo)
- Togo : deux régions de Kara et Savènes (les principales villes de l’intérieur sont Kara et Dapaong)



Source : Equipe d’Etude de la JICA

Figure 3.4 Zones intérieures des quatre pays du CACAO

La sous-région du CACAO est moins peuplée dans les zones intérieures des pays côtiers et dans les provinces du pays enclavé par rapport aux zones côtières. La densité de population dans les espaces étendus de ces zones intérieures des pays côtiers et des vastes provinces du pays enclavé est de 80 habitants/km² voire moins. Il est à noter que la plupart des zones intérieures de la Côte d’Ivoire et du Ghana ont une densité de population inférieure à 40 habitants/km² (voir la Figure 3.5).

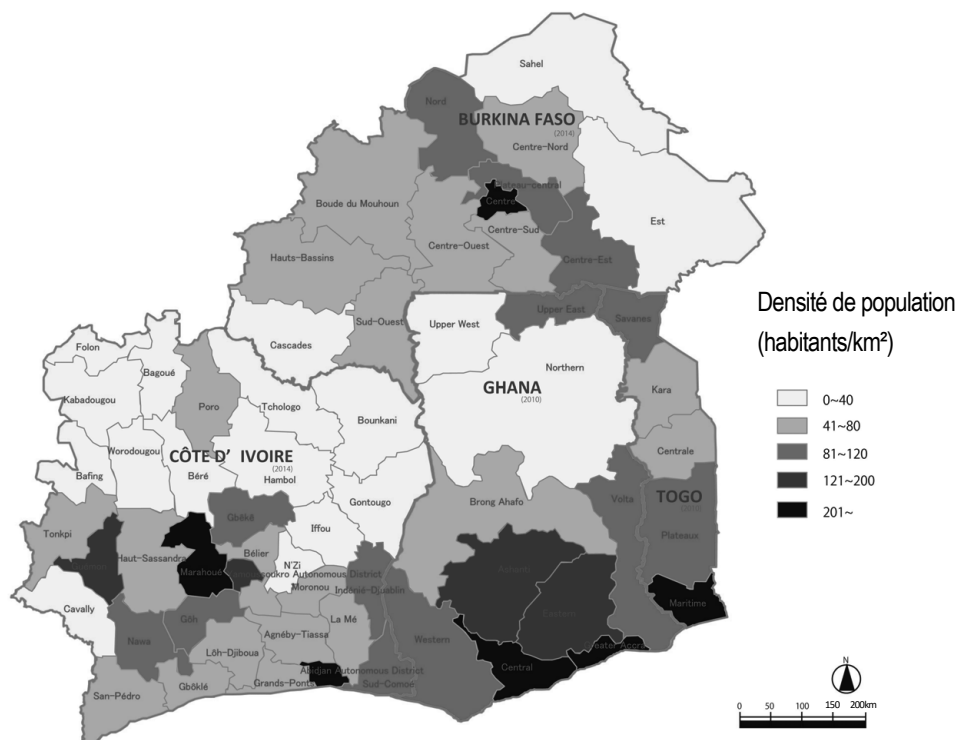
Par ailleurs, les principales villes des zones intérieures des pays côtiers et des provinces du pays enclavé ont peu de populations, l’agglomération de Kumasi (2,5 millions d’habitants) dans le centre du Ghana et l’agglomération de Bobo-Dioulasso (800 mille habitants) dans le sud-ouest du Burkina Faso, avec quelques pôles d’industrie manufacturière, faisant exception. De nombreuses autres villes intérieures régionales sont peu peuplées : 250 mille habitants à Korhogo dans le nord de la Côte d’Ivoire, 480 mille habitants à Bouaké dans le centre du même pays, 490 mille habitants à Tamale dans le nord du Ghana, 120 mille habitants à Kara dans le nord du Togo, 120 mille habitants à Banfora dans le sud-est du Burkina Faso (voir la Figure 3.7). Les administrations et le secteur des services comme les commerces sont dominants dans ces principales villes, et il n’y existe que peu de concentration manufacturière.

Les indices relatifs à la situation économique de chaque pays, selon les zones, ne sont pas nombreux. Cependant, comme il est mentionné ci-dessus, le pourcentage des populations pauvres est élevé dans les

zones intérieures des pays côtiers et les provinces du pays enclavé. Les régions intérieures du Togo ont le taux le plus élevé : celui de la région côtière est égal ou inférieur à 40 % tandis que celui des régions intérieures dépasse 60 %, et parfois 80 %. Quant à la Côte d'Ivoire qui est en phase de reconstruction post-conflit, le pourcentage des populations pauvres est élevé dans les zones intérieures. Le Burkina Faso, pays enclavé, présente un pourcentage élevé en dehors de la région de la capitale. Le Ghana, quant à lui, a un taux moyen plus faible par rapport à la Côte d'Ivoire, au Burkina Faso et au Togo, mais celui des régions du nord dépasse 40 % (voir la Figure 3.6).

Dans les zones intérieures des pays côtiers et les provinces du pays enclavé, la faible densité de population, le taux de pauvreté élevé et la taille réduite du marché local rendent difficiles le développement des secteurs économiques. Les populations rurales se consacrent à de modestes et peu productives activités agricoles et d'élevage, centrées sur la culture vivrière et l'élevage pour l'autoconsommation. L'excédent de la production constitue une source de revenu en espèces, avec les cultures commerciales du coton ou de la noix de cajou. Dans les conditions actuelles, il est difficile de former une chaîne de valeur couvrant de la production et de la transformation jusqu'à la distribution et à la vente, dans les domaines de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche.

Une partie de ces zones possèdent des potentialités d'exploitation des ressources minières (possibles d'être exportées) et d'agricultures (voir la Figure 3.8). Cependant, il existe un grand espace intérieur dépourvu de telles potentialités. Si la situation reste telle quelle, les zones/pays intérieurs demeureront coupés du développement économique des zones côtières sans jamais en bénéficier, et les principales villes de province ne connaîtront pas de croissance. Par conséquent, l'exode rural persistera, des zones rurales pauvres en opportunités de revenus vers les zones urbaines.



Note : Les données datent de 2014 pour le Burkina Faso (estimation), de 2014 pour la Côte d'Ivoire (recensement général), de 2010 pour le Ghana (recensement général) et de 2010 pour le Togo (recensement général).

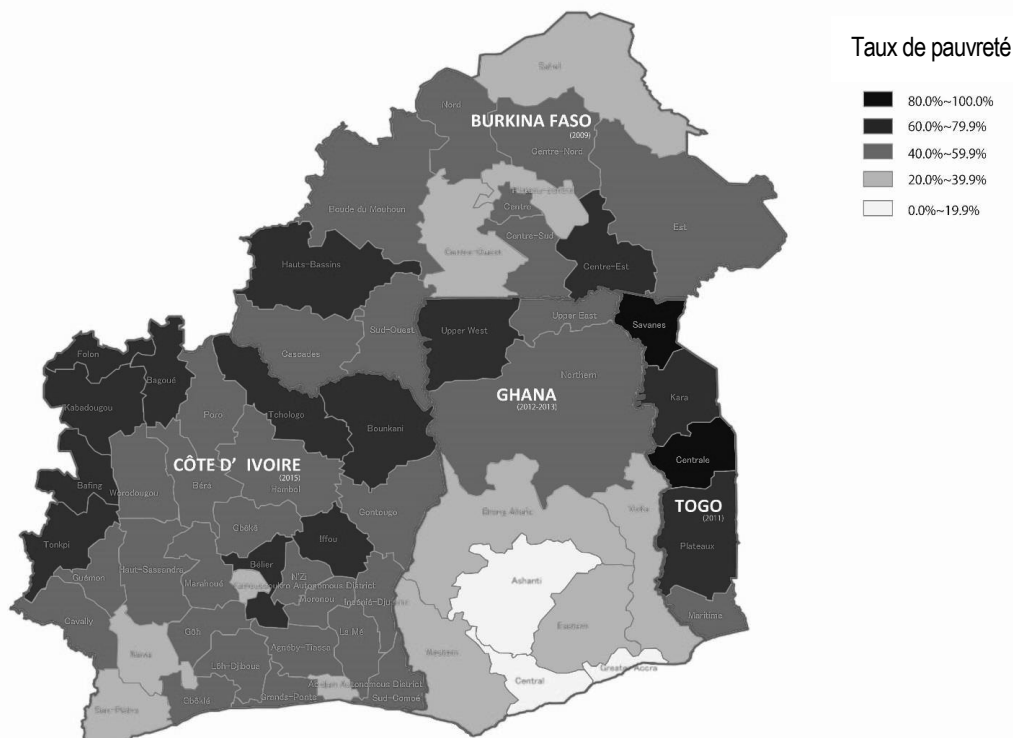
Source 1 (Burkina Faso) : INSD

Source 2 (Côte d'Ivoire) : INS, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2014*.

Source 3 (Ghana) : GSS, *2010 Population and Housing Service National Analytical Report*, 2013.

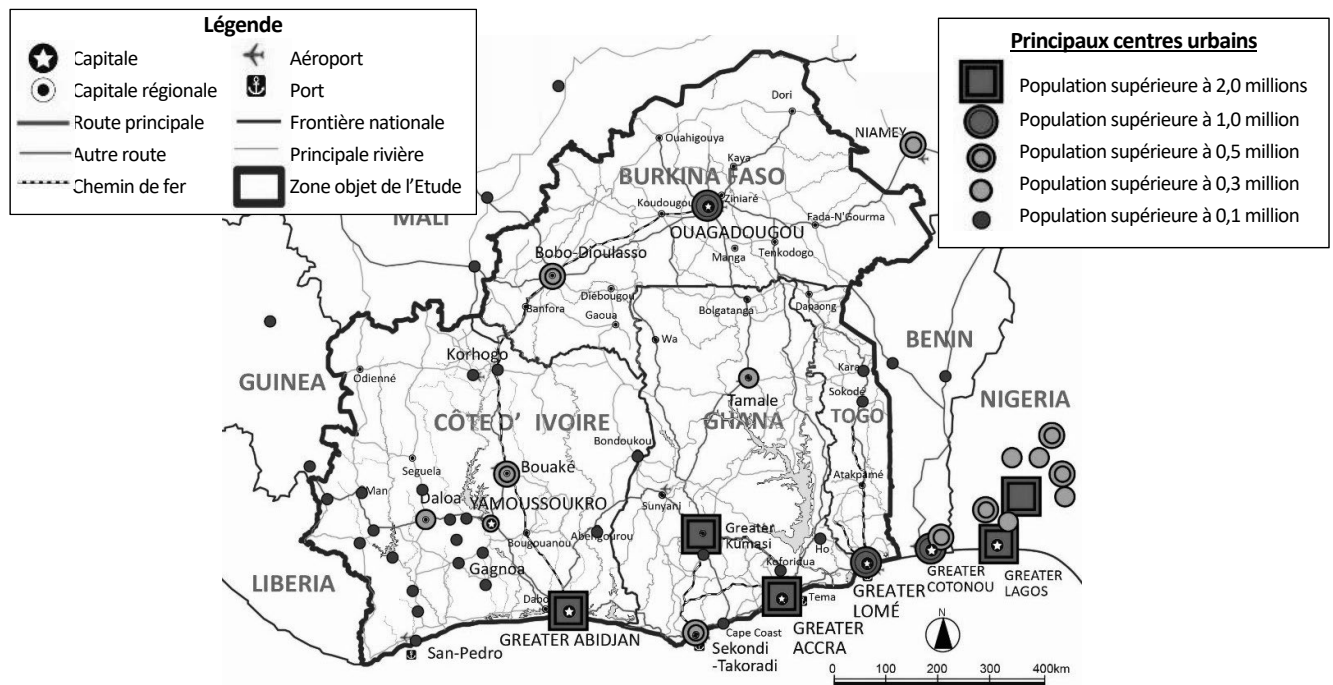
Source 4 (Togo) : Direction générale de la statistique et de la comptabilité nationale (DGSCN), *RGPH 2010*.

Figure 3.5 Densité de population des quatre pays du CACAO selon les régions



Note : Les données datent de 2009 pour le Burkina Faso, de 2015 pour la Côte d'Ivoire, de 2012-2013 pour le Ghana et de 2011 pour le Togo.
Source 1 (Burkina Faso) : INSD, *Annuaire Statistique 2013*.
Source 2 (Côte d'Ivoire) : INS, *Enquête sur le Niveau de Vie des Ménages en Côte d'Ivoire (ENV2015)*.
Source 3 (Ghana) : GSS, *Ghana Living Standard Survey (GLSS) Round 6, 2014*.
Source 4 (Togo) : Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du territoire, *Questionnaire des Indicateurs de Base du Bien-Etre (QUIBB) 2011*.

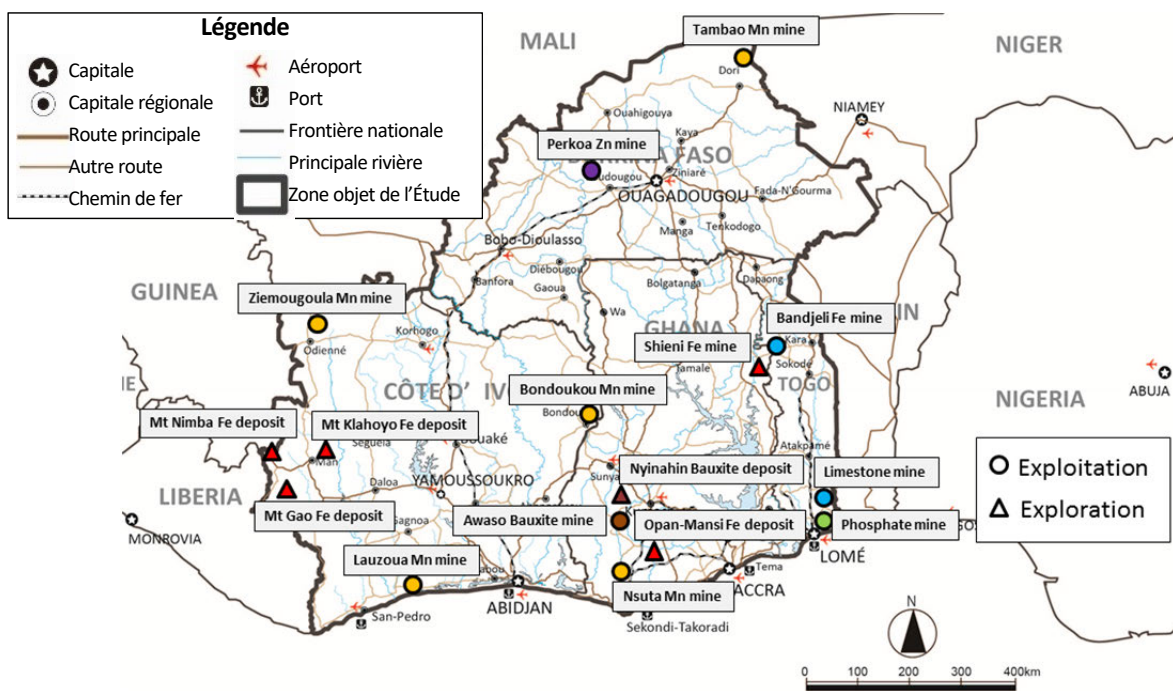
Figure 3.6 Taux de pauvreté selon les régions administratives des quatre pays du CACAO



Note : Les données datent de l'année du recensement général de chaque pays : de 2006 au Burkina Faso, de 2014 en Côte d'Ivoire, de 2010 au Ghana, de 2010 au Togo, de 2013 au Bénin, de 2009 au Mali, de 2012 au Niger, de 2006 au Nigeria.

Source : Elaboré par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base des documents suivants :
Burkina Faso : INSD, *Analyse des résultats définitifs du RGPH 2006 Thème 2: Etat et Structure de la Population, 2009*.
Côte d'Ivoire : INS, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) 2014*.
Ghana : GSS, *2010 Population and Housing Service National Analytical Report, 2013*.
Togo : DGSCN, *RGPH 2010*.
Autres pays : Site « City Population »

Figure 3.7 Villes des pays du CACAO de plus de 100 mille habitants



Note : Manganèse (jaune), fer (rouge), bauxite (marron)

Source : Elaboré par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base des informations des pays respectifs

Figure 3.8 Mines à fort potentiel des quatre pays du CCAO

3.3 Nouvelles opportunités de développement de la sous-région du CCAO

(1) Population, urbanisation et besoins mondiaux en alimentation

La population mondiale en 2015 est de 7 349 millions d'habitants avec un taux d'urbanisation de 54 %. Elle atteindra, en 2050, 9 725 millions d'habitants dont 66 % seront en zones urbaines (voir la Figure 3.9).

Les populations rurales diminueront dans de nombreux pays. Il en résultera également une diminution progressive de la main d'œuvre vivrière. Malgré la probable amélioration de la productivité du travail agricole, d'élevage et de pêche, il pourrait être difficile, à l'avenir, de satisfaire le besoin mondial en vivres. Les populations pauvres des zones urbaines seront particulièrement affectées par la hausse des prix liée à l'instabilité de la production à cause du changement climatique, mais aussi par la montée des prix des produits agricoles due aux hausses et baisses radicales des prix pétroliers.

Il sera nécessaire d'augmenter le volume de production alimentaire de 75 % afin de satisfaire le besoin mondial en vivres, en 2050. Ces dernières années, le volume des importations de riz, de viande et de poissons est en croissance dans les pays du CCAO. Mais comme ces produits peuvent manquer à l'avenir, leurs prix peuvent augmenter. Au regard de la croissance démographique considérable prévue dans la sous-région avec celle des besoins alimentaires, il est nécessaire d'augmenter la production vivrière dans chacun des pays et dans l'ensemble du CCAO.

(2) Evolution démographique et bonus démographique de l'Afrique subsaharienne

L'Afrique entre dans la période de bénéfice du bonus démographique⁵. On prévoit que l'Afrique bénéficiera de la durée la plus longue : jusqu'en 2089. En outre, après 2025, la population active de l'Afrique subsaharienne sera supérieure à celle des autres régions du monde et, par conséquent, l'Afrique subsaharienne pourrait devenir fournisseur de populations actives pour le reste du monde. Or, l'augmentation de l'instabilité sociale liée au chômage des populations actives en croissance, mais aussi la difficulté de l'investissement par l'épargne nationale, ne permettent pas d'attendre une croissance équivalente aux réussites de l'Asie de l'Est et du Sud-Est. Pour que l'Afrique subsaharienne profite du bonus démographique, il est nécessaire, dès maintenant, de promouvoir les mesures suivantes : 1) création d'emplois (amélioration de la productivité agricole et création d'emplois par la modernisation du secteur,

⁵ Le taux de croissance de la population active dépassant celui de l'ensemble de la population, la croissance économique s'accélère.

création d'emplois dans les secteurs non agricoles à forte productivité, etc.) ; 2) investissement dans les ressources humaines (éducation, santé) ; 3) aménagement d'un marché financier (épargne). En effet, les populations actives des pays du CACAO augmenteront de 30 millions de personnes entre 2015 et 2025.

(3) Population, urbanisation et évolution du mode de vie et de consommation des quatre pays du CACAO

La population totale des quatre pays atteindra environs 150 millions d'habitants en 2040, dont 59 %, soit 89 millions d'habitants, en zones urbaines (voir le Tableau 3.8).

Les pays du golfe de Guinée bénéficient de conditions climatiques variées du sud au nord qui leur permettent une grande diversification agricole. Ils possèdent également de nombreuses et riches ressources minières. L'économie sous-régionale sera ainsi toujours soutenue par les produits primaires.

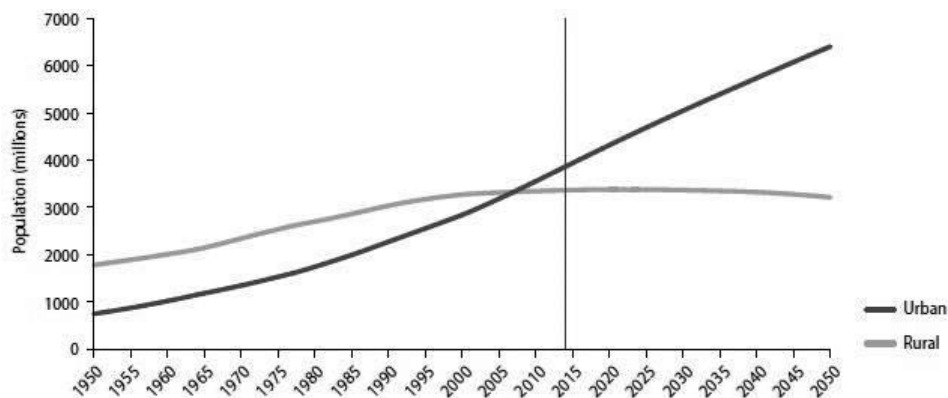
Par conséquent, avec l'augmentation continue des populations à revenu moyen de la sous-région, déjà non négligeables, les besoins en viandes, en poissons, en produits laitiers et en légumes frais se multiplieront considérablement (voir les Figure 3.10, Figure 3.11 et Figure 3.12).

En outre, la taille des marchés nationaux de la sous-région représentée par les populations nationales de 2015 est modeste : 19 à 28 millions d'habitants au Ghana, en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso et 7 millions au Togo. Cependant, l'attractivité des secteurs économiques pour les investisseurs pourra être renforcée par l'intégration des marchés de la sous-région du CACAO à travers la mise en œuvre consolidée de l'union douanière qui est déjà prêts à entrer en vigueur sur le plan institutionnel mais peu appliquée à la douane.

La prévision, pour 2040, des taux d'urbanisation des quatre pays du CACAO est la suivante : 48 % pour le Burkina Faso, 65 % pour la Côte d'Ivoire, 65 % pour le Ghana, 55 % pour le Togo.

L'augmentation des besoins alimentaires de la population des zones urbaines et la croissance des populations à revenu moyen accompagneront une multiplication du besoin en consommation.

Les populations agricoles n'augmentent pas à cause de l'urbanisation, malgré le considérable accroissement démographique planétaire et l'augmentation qui en résulte des besoins alimentaires. De plus, l'augmentation des salaires dans les pays émergents rend difficile le maintien de la compétitivité des produits exportés de ces pays. Vu ces circonstances, les quatre pays du CACAO auront des opportunités pour développer, dans chacun des pays et au sein du CACAO, la production vivrière et l'industrie manufacturière des biens de consommation qui, jusqu'à présent, demeurent des secteurs dominés par les importations.



Source : Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU, *Perspectives de l'urbanisation mondiale : révision 2014*.

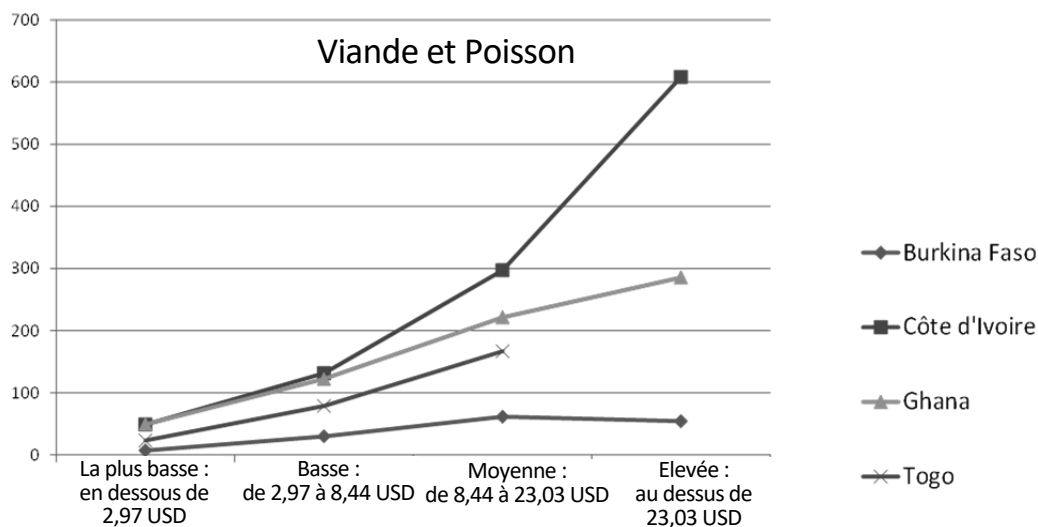
Figure 3.9 Perspectives d'évolution de la population urbaine dans le monde (1950-2050)

Tableau 3.8 Populations urbaines des quatre pays du CACAO

		En 2015	En 2040
Burkina Faso	Population urbaine (en milliers d'habitants)	5 670	19 820
	Taux d'urbanisation	29 %	48 %
Côte d'Ivoire	Population urbaine (en milliers d'habitants)	11 609	15 780
	Taux d'urbanisation	49 %	65 %
Ghana	Population urbaine (en milliers d'habitants)	13 169	17 416
	Taux d'urbanisation	53 %	65 %
Togo	Population urbaine (en milliers d'habitants)	2 860	7 822
	Taux d'urbanisation	39 %	55 %
Total des quatre pays du CACAO	Population urbaine (en milliers d'habitants)	35 019	89 330
	Taux d'urbanisation	45 %	59 %

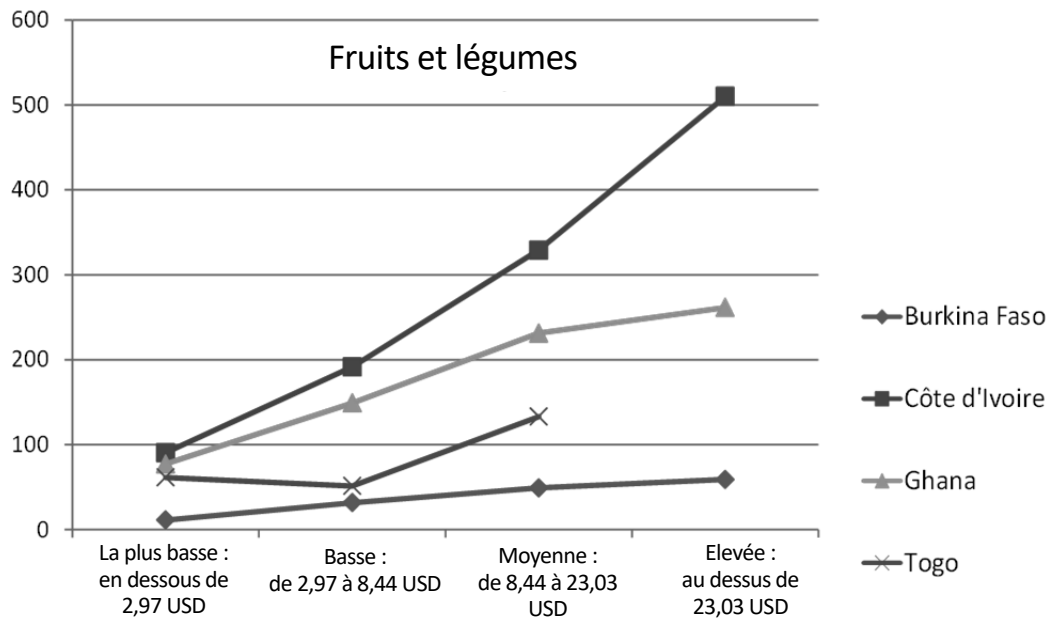
Source : Elaboré par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données des recensements généraux des quatre pays et d'ONU, *Perspectives de l'urbanisation mondiale : révision 2014*.

(USD par personne) (annuel)



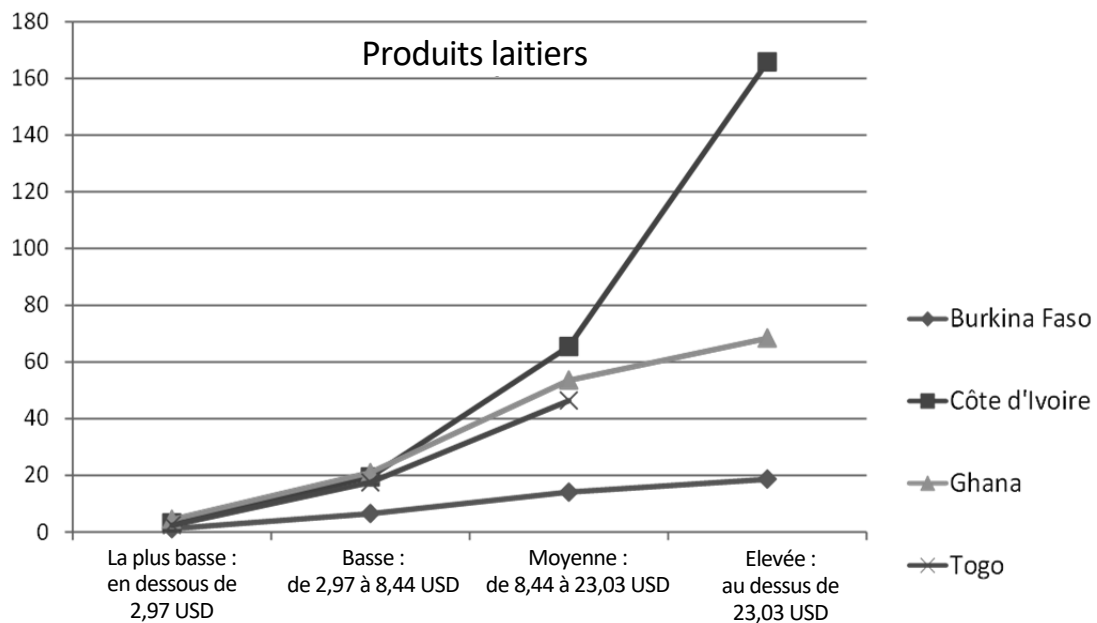
Source : Banque mondiale, *Base de données sur la consommation mondiale* (estimation de la Banque mondiale basée sur les études de la consommation ou de la dépense des ménages des pays).

Figure 3.10 Consommation de viande et de poisson selon les revenus des quatre pays du CACAO (USD/an/ht)



Source : Banque mondiale, *Base de données sur la consommation mondiale* (estimation de la Banque mondiale basée sur les études de la consommation ou de la dépense des ménages des pays).

Figure 3.11 Consommation de fruits et légumes selon les revenus (USD/an/ht)



Source : Banque mondiale, *Base de données sur la consommation mondiale* (estimation de la Banque mondiale basée sur les études de la consommation ou de la dépense des ménages des pays).

Figure 3.12 Consommation des produits laitiers selon les revenus (USD/an/ht)

Chapitre 4 Objectif stratégique: cible du plan directeur

4.1 Introduction

Le plan directeur du CACAO est composé de stratégies de développement sous-régionales et de plans de développement de corridors individuels pour la réalisation de la vision future de la sous-région décrite au chapitre 2.

Afin de formuler un tel plan directeur, il est nécessaire de clarifier un «objectif stratégique», qui est l'objectif de la formulation du plan directeur.

4.2 Implications de la situation actuelle de la sous-région du CACAO et de la vision future de la sous-région du CACAO pour «l'objectif stratégique»

Dans le chapitre 3, la situation actuelles du CACAO est cernée sous les deux aspects : 1) l'économie et les industries nationales ; 2) les situations des zones intérieures. La première caractéristique dépend trop de la production et de l'exportation des produits primaires (développement des ressources minérales et agriculture traditionnelle / non traditionnelle pour l'exportation). L'autre est les disparités régionales entre les zones intérieures et côtières, ainsi que le sous-développement des zones intérieures. Sur la base de cette compréhension sur la situation actuelle des sous-régions du CACAO, cette section identifie ce qui devrait être visé dans la formulation des actions nécessaires qui seront recommandées par le plan directeur du CACAO.

En ne disposant que des secteurs d'exportation vers le reste du monde : l'exploitation minière et les agricultures, les pays du CACAO pouvaient difficilement diminuer la pauvreté et minimiser l'aggravation des disparités entre les régions et les classes sociales (voir 3.1).

Deux raisons principales peuvent être avancées pour expliquer l'état de sous-développement des pays du CACAO : 1) l'industrie manufacturière à forte valeur ajoutée n'est pas assez développée (voir 3.1, Tableau 3.6) ; 2) la productivité des industries est faible dans les zones intérieures des pays côtiers et les provinces des pays enclavés (voir 3.2, Tableaux 5.1 et 5.2).

Dans de telles situations, le gouvernement de chaque pays reconnaît la nécessité de diversifier l'économie nationale à travers la promotion des industries autres que l'exploitation des ressources minières et les agricultures.

En outre, les gouvernements craignent l'instabilité sociale et politique faute de mesures efficaces contre l'aggravation des disparités entre les zones/pays intérieurs et les zones côtières. Ces disparités entraînent, de surcroît, l'afflux massif de travailleurs immigrés des pays enclavés dans les zones urbaines et rurales des pays côtiers.

Actuellement, le mode de vie moderne accompagné d'une aisance économique commence à apparaître chez les classes supérieures et moyennes des agglomérations côtières, et les écarts des niveaux de vie entre les zones/pays intérieurs et les côtes sont devenus criants. La prise de contre-mesures prompt est nécessaire à court terme.

4.3 Objectif stratégique

En considérant la situation actuelle et la vision future des pays du CACAO, le but («Objectif stratégique») pour la formulation du plan directeur du CACAO n'est ni le «Développement des infrastructures de transport du corridor», ni le «Développement des secteurs économiques le long des corridors». Il est nécessaire de fixer ce but à des niveaux plus élevés et plus vastes.

- Le plan directeur du CACAO ne devrait pas se limiter aux zones intérieures, mais devrait cibler largement la totalité de la sous-région du CACAO, incluant les zones intérieures.

- Le plan directeur CACAO devrait viser non seulement à développer les exportations de produits primaires étant la principale force des pays du CACAO, mais devrait aussi viser la diversification des secteurs économiques autres que les produits primaires.
- Le Plan directeur CACAO devrait aborder le problème des disparités régionales entre les zones intérieures et côtières des pays du CACAO.
- En profitant des opportunités de croissance émergentes à partir de maintenant vers un avenir à long terme, il est nécessaire de prendre les mesures nécessaires pour favoriser un bond économique de la sous-région du CACAO, non pas d'une manière stable, mais d'une manière rapide et constante, en commençant par la croissance à court terme et en continuant vers le long terme.

En analysant ces points, l'objectif stratégique suivant est défini pour la formulation du plan directeur du CACAO:

"Tenter un grand bond économique de la sous-région du CACAO, y compris les pays intérieurs et les zones intérieures des pays côtiers en développant des secteurs économiques diversifiés, et en empêchant l'expansion accélérée des disparités régionales entre les zones intérieures et côtières des pays de la sous-région".

Chapitre 5 Problèmes de base identifiés dans les relations entre les secteurs économiques et transport

5.1 Introduction

Afin d'atteindre l'objectif stratégique et de concrétiser la vision future de la sous-région CACAO, il est nécessaire de résoudre un certain nombre de problèmes. Parmi ces problèmes, il y a bien évidemment ceux du transport de corridors, mais aussi des questions liées aux difficultés mêmes de promotion économique, au manque d'infrastructures industrielles et à la mise en œuvre insuffisante de l'union douanière.

Dans ce chapitre, parmi ceux-ci, un d'entre eux a été tout particulièrement identifié : il concerne les relations entre les secteurs économiques et le transport entre les zones intérieures et côtières. Ces problèmes identifiés qui sont des questions majeures prioritaires, représentent les véritables défis. Si les problèmes précités sont pris en compte de façon exclusive, au détriment des véritables défis, l'objectif stratégique ne pourrait être atteint et la vision future de la sous-région ne serait pas concrétisée.

5.2 Cercle vicieux des zones intérieures en matière de secteur économique et de transport : faibles relations géographiques et économiques entre les zones intérieures et côtières

Le développement insuffisant des secteurs économiques dans les zones/pays intérieurs est dû au fait que les zones / pays intérieurs ont été isolés géographiquement et économiquement des zones centrales (les centres de production et de consommation) de l'économie des pays du CACAO. Par conséquent, un cercle vicieux entre les secteurs économiques et le transport s'est enclenché.

(1) « Barrières des coûts de transport » découlant de la distance entre les zones intérieures et côtières

L'isolement géographique des zones intérieures par rapport aux zones côtières est dû au fait que la distance physique entre les zones intérieures et les villes côtières est de plus de 500 km. Par exemple, la distance entre Abidjan et Korhogo, Côte d'Ivoire, est de 570 km, celle entre Accra et Tamale, Ghana, est de 630 km et celle de Lomé et Kara, Togo, est de 410 km. La distance entre les villes côtières et les pays enclavés est de plus de 800 km.

La distance physique augmente le coût du transport du fret entre les zones intérieures et côtières. C'est en partie dû au fait que le transport ferroviaire, le transport par voie navigable et les pipelines ne sont ni bien développés ni bien exploités dans les pays du CACAO, bien que ces modes de transport soient parfaitement adaptés comme mode de transport moins coûteux du fret long courrier (voir la Figure 5.1). Etant donné que le transport du fret long courrier entre les zones intérieures et les pays côtiers dépend principalement du transport routier onéreux, divers matériaux, comme les carburants, le ciment ou les aliments, sont plus coûteux dans les zones intérieures. En conséquence, les secteurs économiques restent peu développés dans ces zones. Il n'est pas possible de supprimer « les barrières des coûts de transport » entre les zones intérieures et côtières en améliorant les infrastructures de transport des corridors nord-sud. Il est difficile de développer les secteurs économiques dans les zones intérieures. En présence des barrières des coûts de transport, une chaîne de valeur des secteurs économiques couvrant les zones intérieures et côtières peine à s'établir.

Puisque les secteurs économiques n'ont pas été autant développés dans les zones intérieures, il n'y a pas tellement de demande de transport à partir de ces zones vers les marchés côtiers (voir les Tableau 5.1 et Tableau 5.2 et la Figure 5.2.) Etant donné que les marchandises importées destinées aux zones intérieures pèsent plus que les exportations, le transport aller simple vers les zones intérieures est le fait de nombreux camions chargés de marchandises importées. Dans les pays du CACAO, la proportion du volume de marchandises importées pour les zones intérieures par rapport à celles à l'exportation est de 8 pour 2. Par conséquent, le transport du fret entre les zones intérieures et côtières est devenu inefficace, ce qui

augmente les prix des matériaux qui peuvent être achetés dans les zones intérieures ; c'est aussi une entrave au développement des secteurs économiques dans ces zones. Ce cercle vicieux lié aux zones intérieures et côtières concerne les secteurs économiques et le transport.

La cause de ce cercle vicieux provient de ce que les revenus issus du développement des ressources minérales et des productions agricoles sont distribués uniquement dans les zones côtières et métropolitaines. Ces revenus ne sont pas répartis dans les zones intérieures et dans le pays enclavé afin d'y promouvoir le développement économique. L'accroissement de la demande des consommateurs des zones côtières et urbaines n'est pas mis à profit pour la promotion du développement des secteurs économiques des zones/pays intérieurs. En d'autres termes, les relations entre les secteurs économiques des zones intérieures et les marchés côtiers sont faibles géographiquement et économiquement.

(2) « Barrières du temps de transport » découlant de la distance entre les zones intérieures et côtières

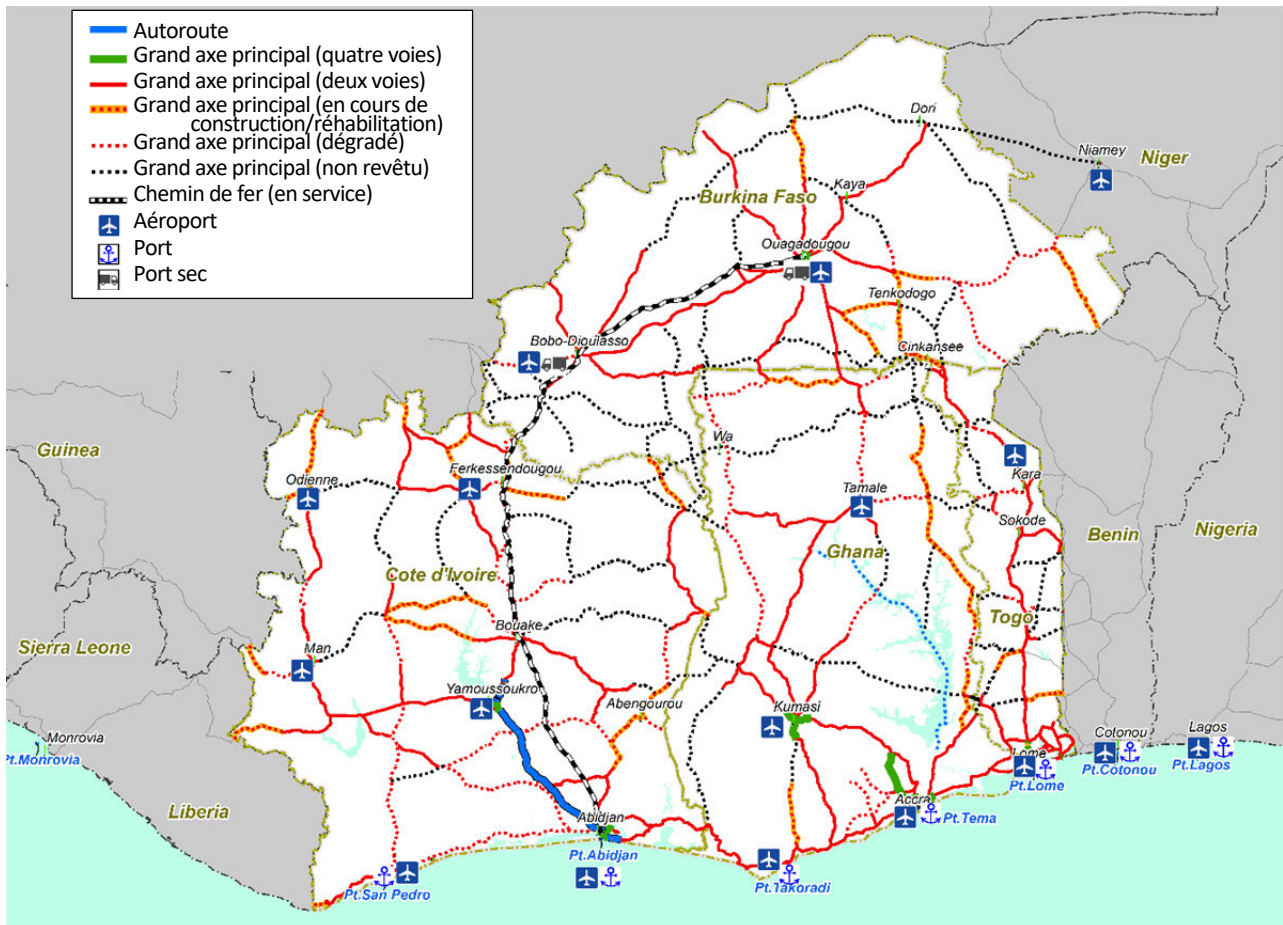
L'augmentation de la vitesse du transport du fret, mais aussi des passagers est nécessaire pour attirer les investissements dans les secteurs économiques des zones intérieures et y permettre les opérations commerciales. Pour ce faire, il convient d'améliorer les infrastructures de transport de corridors, telles que les autoroutes, les routes à quatre voies répondant aux normes élevées et le transport aérien. Outre la grande vitesse pour le transport de passagers, il faut assurer une vitesse élevée de transfert des informations en améliorant l'infrastructure et les services de TIC pour attirer les investissements et les entreprises. Or, le problème est qu'il n'existe pas une demande d'infrastructures de corridors d'autoroute, de transport aérien et de TIC suffisante pour que les investissements se réalisent et soient générateurs de profit et intéressants.

Afin de réduire les barrières du temps de transport, il est également nécessaire de prendre des mesures d'amélioration de l'efficacité des procédures transfrontalières et de suppression des abus douaniers aux frontières nationales et sur les corridors.

La construction d'une autoroute réduira les coûts d'exploitation de véhicules, le temps de transport et améliorera la ponctualité du transport routier. Cela pourrait améliorer l'efficacité du transport routier, ce qui permettrait la réduction de son coût et le renforcement de la rentabilité des entreprises routières. En outre, avec une performance améliorée, ces entreprises pourraient obtenir des prêts bancaires plus facilement pour acheter davantage de nouveaux camions afin de réduire les coûts d'entretien et de réparation. Ainsi, davantage d'entreprises se joindraient au secteur du transport du fret long courrier ; La concurrence accrue entre elles contribuerait à réduire les prix du transport par camion.

Dans ces conditions, il deviendrait plus facile de promouvoir le développement des secteurs économiques des zones intérieures. Par la suite, la demande de transport routier sur le corridor nord-sud augmenterait. Par ailleurs, il serait plus facile d'obtenir un financement ou un soutien financier pour la mise à niveau des routes vers les autoroutes ou les routes à quatre voies répondant aux normes élevées. A moyen et à long terme, les transports à grande vitesse reliant les zones intérieures et côtières deviendraient possibles et permettraient le transport de produits agricoles et laitiers frais depuis les zones intérieures vers les marchés côtiers. En d'autres termes, avec la suppression des barrières des coûts et du temps de transport, il serait possible de développer des chaînes de valeur dans les secteurs économiques liés aux zones intérieures et côtières. Ces changements de condition pourraient renforcer les potentialités de développement des secteurs économiques des zones intérieures et promouvoir leur développement économique.

Comme décrit ci-dessus, les zones intérieures et côtières ne sont pas solidement liées entre elles et ce, non seulement en termes de connexion des secteurs économiques et des marchés, mais aussi au niveau du transport de marchandises, de passagers et d'informations. En supprimant ces cercles vicieux liés aux relations entre les secteurs économiques, les investissements et les infrastructures de transport et en réduisant les barrières coûts et le temps de transport, il est possible de créer un environnement propice au développement des secteurs économiques des zones intérieures.



Note : l'aéroport de Yamoussoukro n'est pas en service.

Source : Equipe d'Etude de la JICA, sur la base des informations des homologues de chaque pays

Figure 5.1 Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO

Tableau 5.1 Population active employée dans l'industrie manufacturière des principales villes de la Côte d'Ivoire (1998)

	Population active employée dans l'industrie manufacturière	Pourcentage de la population active employée dans l'industrie manufacturière
District d'Abidjan	164 254	46 %
Commune de Bouaké	23 084	7 %
Total national	355 533	100 %

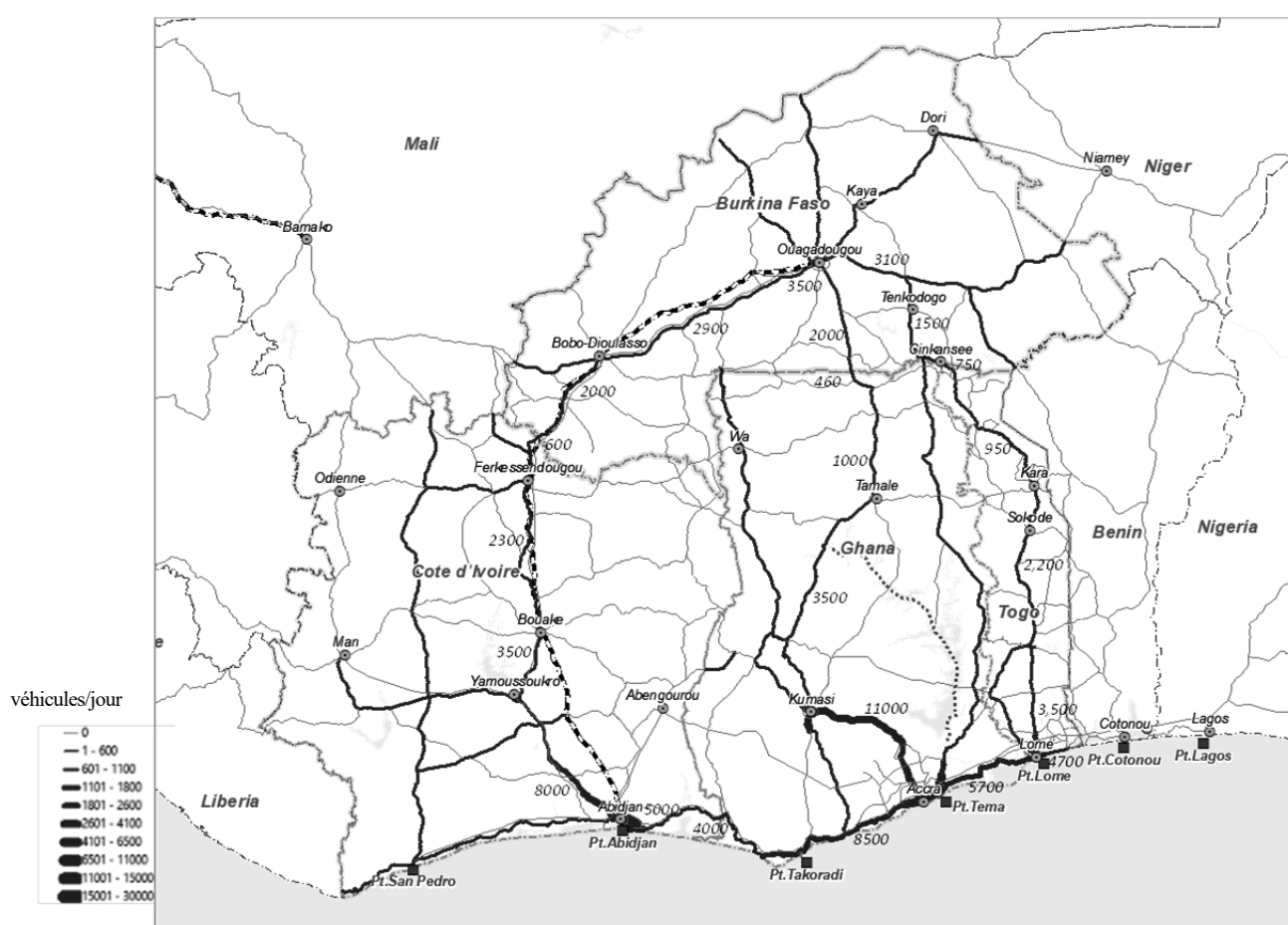
Source: INS, Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), 1998

Tableau 5.2 Nombre d'établissements industriels du secteur secondaire et de l'industrie manufacturière dans les régions comprenant les principales villes du Ghana

		National	Région Western	Région du Greater Accra	Région d'Ashanti	Région Northern
Industries du secteur secondaire	Nombre d'établissements	108 242	9 899	27 302	20 752	8 662
	Pourcentage (%)	100 %	9,1 %	25,2 %	19,2 %	8,0 %
	Rang (parmi les 10 régions)	-	3	1	2	6
Industrie manufacturière	Nombre d'établissements	99 437	9 134	23 313	19 483	8 274
	Pourcentage (%)	100 %	9,2 %	23,4 %	19,6 %	8,3 %
	Rang (parmi les 10 régions)	-	3	1	2	6

Note : Les industries du secteur secondaire comprennent l'industrie manufacturière, les mines et les carrières, l'électricité et le gaz, l'approvisionnement en eau, la gestion des eaux usées et des déchets et la construction.

Source : GSS, *Integrated Business Establishment Survey Summary Report*, 2015.



Source : Equipe d'Etude de la JICA, sur la base du suivi du volume de trafic menée en 2015 par l'Equipe et d'autres documents collectés

Figure 5.2 Volume journalier moyen du trafic dans les quatre pays du CACAO (2015)

5.3 Problème de base à prendre en compte dans le plan directeur

Sur la base de l'analyse des relations entre les secteurs économiques et le transport, le problème de base (véritable défi) à aborder prioritairement dans la stratégie de développement sous-régional est défini comme suit : « développer à la fois les zones intérieures et côtières en les reliant par le développement des secteurs économiques et des infrastructures de transport ». Les pays du CACAO ne peuvent pas surmonter le cercle vicieux concernant les secteurs économiques et les transports sans s'attaquer à ce problème qui est un enjeu primordial.

Sans résoudre ce problème, les pays du CACAO ne pourront pas atteindre l'objectif stratégique fixé et concrétiser la vision future de la sous-région.

Chapitre 6 Scénario de croissance retenu pour traiter le problème de base

6.1 Introduction

A l'étape suivante, il est nécessaire d'envisager des solutions pour le problème de base identifié dans la section 5.3 : relier solidement les zones intérieures et côtières tant par secteur économique que par transport. Dans le présent chapitre 6, on examinera, dans un premier temps, quels types de secteurs économiques doivent être encouragés, et ensuite, les scénarios de croissance seront étudiés dans la perspective des secteurs économiques et des transports.

6.2 Comment faire face au faible développement et à la disparité régionale des pays du CACAO : orientations du développement des secteurs économiques pour un développement économique équilibré dans chacun des pays

6.2.1 Principes relatifs aux politiques de développement des secteurs économiques

Il est nécessaire de promouvoir le développement d'autres secteurs que les mines et l'agriculture d'exportation afin de diversifier les secteurs économiques et d'équilibrer le développement économique dans chaque pays. En effet, les économies des pays du CACAO dépendent de la production et de l'exportation des produits primaires, et la disparité régionale est grande à cause de l'isolement des zones intérieures par rapport aux marchés côtiers en termes d'économie et de transport, comme l'illustre le chapitre 3.

Différents choix alternatifs de développement des secteurs économiques tels que la substitution d'importation, la promotion des exportations, la transformation des produits importés et exportés, peuvent être envisagés. Elles doivent combiner divers facteurs comme les types de secteur économique (primaire, secondaire et tertiaire), les origines des ressources (nationale, régionale ou importée) ou les marchés ciblés (national, régional ou en dehors de la région).

En dehors du développement des secteurs économiques habituels (la substitution d'importation, la promotion de l'exportation, la transformation des produits importés et exportés), les pays du CACAO disposent d'autre potentiel qui est la fabrication de produits de substitution d'articles importés et la promotion des exportations vers les marchés sous-régionaux : les pays du CACAO sont des membres de l'UEMOA et de la CEDEAO qui ont établi chacune une union douanière.

Pour les pays en voie de développement, la stratégie courante est la suivante : produire pour les marchés étrangers en profitant des coûts de main-d'œuvre plus faibles et de certaines ressources nationales. Cependant, contrairement aux pays de l'Asie du Sud-Est et du Sud, il est difficile pour de nombreux pays subsahariens de satisfaire des conditions compétitives face aux marchés d'exportation. De surcroît, les pays du CACAO ont un problème : ils ne sont géographiquement proches d'aucun grand marché développé.

A l'avenir, la demande mondiale de produits primaires (produits minéraux et agricoles) devrait augmenter en relation avec la croissance démographique mondiale et le développement économique continu. Les pays du CACAO ont la possibilité d'accroître leur production de produits primaires. Cependant, étant donné que leurs prix sur les marchés internationaux ont tendance à fluctuer considérablement, les pays du CACAO, en promouvant les exportations de produits primaires uniquement vers les marchés au-delà de la sous-région, ne sont pas en mesure de développer leurs économies nationales ; il leur est impossible de passer du statut de « pays à faible revenu » à celui de « pays à revenu intermédiaire » voire, de dépasser le niveau du « pays à revenu intermédiaire (tranche inférieure) ».

6.2.2 Secteurs économiques prometteurs des pays du CACAO

Pour les raisons évoquées ci-dessus, le gouvernement de chacun des pays du CACAO reconnaît la nécessité de diversifier ses secteurs économiques au-delà des mines et de l'agriculture. Pour ce faire, les types suivants de secteurs économiques sont identifiés :

- Type N° 1 : les industries agroalimentaires des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région, avec un niveau plus élevé de transformation (les marchés des pays développés) (en augmentant le pourcentage des produits agricoles transformés et en améliorant le niveau de transformation)
- Type N° 2 : les industries manufacturières orientées vers l'exportation à destination des marchés extérieurs à la sous-région (industries basées sur les zones de transformation des produits d'exportation, en important des matières premières et des pièces de rechange, pour fabriquer des pièces de rechange et des produits intermédiaires pour les appareils électroniques et le matériel de transport)
- Type N° 3 : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux (en répondant à la demande des populations à revenu moyen, en croissance, pour une large gamme de produits agricoles, de l'élevage et de l'aquaculture de qualité, y compris le riz, la canne à sucre, le tilapia, le poisson-chat, le bœuf frais, les fruits et légumes frais, les produits laitiers frais)
- Type N° 4 : l'industrie agroalimentaires, de boisson et d'autres produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources nationales et sous-régionales de l'agriculture et de l'élevage (en ciblant la demande croissante des populations à revenu moyen)
- Type N° 5 : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux
- Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région
- Type N° 7 : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région

Les secteurs économiques du type N° 1 (les agro-industries orientées vers l'exportation) et du type N° 2 (les industries manufacturières sur les zones de transformation des produits d'exportation) s'orientent vers les marchés au-delà de la sous-région (les marchés des pays développés). Le développement agro-industriel du type N° 1 en Afrique de l'Ouest n'est pas adapté à la fabrication des produits finis comme le chocolat qui cible les marchés des pays développés en utilisant du beurre de cacao produit localement. En effet, ce n'est qu'à long terme que les pays du CACAO parviendront à augmenter le niveau de transformation en le substituant à une transformation simple. Quant aux secteurs économiques du type N° 2 (les industries manufacturières sur les zones de transformation des produits d'exportation), ils correspondent au modèle de développement industriel à succès des pays de l'Asie du Sud-Est et du Sud. Or, les marchés liés à ces secteurs sont extrêmement concurrentiels dans le monde. Au regard de la pénurie de travailleurs qualifiés et de leurs salaires élevés, mais aussi en raison du manque de technologies et du faible développement des industries de base dans les pays du CACAO, on ne peut anticiper des atouts équivalents à ceux des pays asiatiques pour ce type de secteurs économiques. En fait, les zones de transformation des produits d'exportation existantes ne disposent pas d'industries en nombre suffisant.

Cependant, une industrie manufacturière orientée vers l'exportation pourrait se développer dans les zones côtières de la sous-région CACAO. Elle serait en mesure de fournir des pièces de rechange et des produits intermédiaires au secteur de la fabrication, au Nigeria, de matériel de transport et d'appareils électriques, lorsque l'union douanière sera renforcée.

6.2.3 Potentialités de croissance des secteurs économiques ciblant les marchés de la sous-région CACAO

Parallèlement aux efforts continus de développement des secteurs économiques orientés vers les marchés extérieurs à la sous-région (les marchés sur les autres continents), les secteurs économiques des types N° 3 et N° 4 ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux pourraient offrir de grandes opportunités de croissance. Le volume des produits importés a augmenté rapidement dans les années 2000 (voir la Figure 3.2). Parmi les articles importés, certains peuvent être produits sur place : la substitution d'importation est possible pour certains produits importés (voir le Tableau 3.4). Les secteurs économiques des types N° 3 et N° 4 sont centrés sur une production se substituant aux articles importés à destination des marchés nationaux et sous-régionaux. La demande nationale pour ces produits a augmenté si rapidement dans chaque pays du CACAO que la production nationale ne peut la satisfaire. C'est notamment parce que les populations à revenu moyen et élevé ont une forte préférence pour ces produits importés.

Par conséquent, les marchés des secteurs économiques des types N° 3 et N° 4 se trouvent dans les pays du CACAO, alors qu'ils doivent concurrence les produits importés.

Même si la taille de ces marchés est bien plus modeste que les marchés mondiaux des ressources minérales et des produits agricoles exportés, ils ne sont pas négligeables comme marchés auxquels s'adressent les secteurs économiques à potentiel. Leur taille est estimée à 4 500 millions de dollars US vu le montant actuel des produits importés qui pourraient être remplacés par la production nationale et sous-régionale (voir le Tableau 6.1).

Les marchés sous-régionaux pour les aliments vont croître considérablement avec la croissance démographique urbaine (dépendant de l'approvisionnement de l'extérieur) en raison de l'important exode rural, mais aussi de l'accroissement naturel. En même temps, les populations à revenu moyen augmentent notamment dans les zones urbaines et leur niveau de consommation est plus élevé que celui des autres. Pour ces raisons, les marchés sous-régionaux de consommation se développeront dans les pays du CACAO.

Aujourd'hui, on dit que les pays du CACAO ont une grande partie de leur population à revenu moyen et élevé. Elle est comparable à celle des pays de l'Afrique de l'Est (voir le Tableau 3.1). Les marchés de consommation seront en croissance avec l'augmentation des populations à revenu moyen et élevé. Parmi les produits agricoles et d'élevage des secteurs économiques du type N° 3, la consommation de bœuf, de poulet, de légumes frais et de produits laitiers frais devrait croître de manière considérable (voir les Figures 3.10 à 3.12).

La demande des produits transformés des secteurs économiques du type N° 4 est également en croissance. La population urbaine des pays du CACAO passera de 35 millions à 90 millions avec un taux de croissance annuel moyen de 3,8 % (voir le Tableau 3.8). Les marchés de consommation ciblés par les secteurs économiques des types N° 3 et N° 4 se situent sur les zones côtières de la sous-région du CACAO.

En outre, compte tenu de l'augmentation de la population à revenu moyen et de sa concentration métropolitaine ainsi que de la grande taille des marchés de consommation de cette population, le secteur économique du type N° 5 (les industries de services avancés) est censé se développer davantage. Il assure les services avancés, qui sont disponibles dans les pays développés, tels que les investissements financiers, les services d'information, le divertissement et les services récréatifs. Le développement de ces services avancés pourrait faire croître les populations à revenu moyen et élevé, contribuer ainsi à l'expansion du marché de consommation et, par conséquent, au développement des secteurs économiques des types N° 3 et N° 4.

6.2.4 Promotion du développement des secteurs économiques des zones/pays intérieurs orienté vers les marchés sous-régionaux

Parmi les potentiels de développement des secteurs économiques étudiés ci-dessus, la priorité doit être accordée à la promotion du développement des secteurs économiques des zones/pays intérieurs, avec le renforcement des moteurs de croissance pour les secteurs économiques côtiers. Sans efforts effectifs pour

le développement des secteurs économiques des zones intérieures, on ne peut résoudre les problèmes de la pauvreté, des disparités régionales et de l'exode rural des zones intérieures.

Par ailleurs, les secteurs économiques les plus importants à développer dans les zones/pays intérieurs sont ceux ciblant les marchés sous-régionaux qui pourraient relier économiquement les zones/pays intérieurs aux zones côtières. Les secteurs économiques du type N° 3 ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux ont des avantages supérieurs ; faibles densités de population et d'utilisation du sol, bonne situation dans les zones intérieures des pays côtiers et les zones rurales du pays enclavé. Les autres espaces sont largement occupés par l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture.

D'autre part, les secteurs économiques du type N° 4 ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux présenteraient des avantages en termes de situation dans les zones côtières de la sous-région CACAO. Cependant, quand les infrastructures de transport des corridors nord-sud seront aménagées, les barrières des coûts et du temps de transport entre les zones intérieures et côtières seront supprimées ; il sera dès lors difficile d'acquérir de grandes parcelles de terrain pour les activités en raison de leurs prix élevés et de la concentration des activités. Par conséquent, les secteurs économiques du type N° 4 devraient chercher les terrains dans les zones intérieures.

6.2.5 Importance du développement des ressources minérales, de la production agricole et du développement des secteurs économiques dans les zones côtières : pour la promotion des secteurs économiques des zones/pays intérieurs

Attirer les investissements dans les secteurs économiques des zones/pays intérieurs et promouvoir leur développement est important mais difficile. La solution des problèmes ardues des barrières des coûts et du temps de transport est aussi nécessaire. Il n'est pas facile de promouvoir le développement des secteurs économiques dans les zones/pays intérieurs. Si certains espaces des zones/pays intérieurs ont des potentiels de développement dans le secteur des mines et de l'exportation des produits agricoles, il faudrait également encourager le développement des secteurs économiques.

Il est également important de promouvoir le développement des secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux des zones côtières dans le but du développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux des zones/pays intérieurs. En effet, les zones côtières ont le plus grand marché de consommation de la sous-région. Ce n'est pas seulement parce que les zones côtières ont de plus grandes opportunités de croissance des secteurs économiques orientés vers les marchés de consommation, mais aussi parce que la croissance des secteurs économiques côtiers pourrait développer directement les marchés de consommation côtiers.

Par ailleurs, il est très important de développer les secteurs économiques, notamment manufacturiers, visant les marchés de consommation sous-régionaux des zones côtières qui constituent les centres économiques des pays côtiers. Effectivement, le développement des industries manufacturières orienté vers les marchés de consommation sous-régionaux pourrait créer les bases technologiques, en ressources humaines ainsi que les fondements des économies nationales favorables au développement des industries manufacturières. Sans une telle base, il est difficile de concrétiser la vision future de la sous-région CACAO.

Comme l'illustre la présente section, les types N° 3, N° 4 et N° 5 sont des secteurs économiques prometteurs des pays du CACAO. Tous les secteurs sont orientés vers les marchés sous-régionaux côtiers sauf ceux du type N° 6 (l'exploitation minière) et du type N° 7 (l'agriculture).

Le Tableau 6.2 montre les secteurs économiques moteurs identifiés en accord avec les types de secteurs économiques.

**Tableau 6.1 Produits locaux substituables aux importations et montants des importations
dans les quatre pays du CACAO (2013, en USD)**

Cible (produit) substituable à l'importation	Produit	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
1ère cible	Céréales	160 430 005	687 965 858	540 982 429	61 819 940
1ère cible	Poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques	10 012 729	362 650 886	330 171 894	30 259 070
1ère cible	Viande et abats comestibles	234 487	78 798 472	254 838 782	11 536 854
1ère cible	Graisses et huiles animales ou végétales et produits dérivés ; graisses comestibles préparées ; cires animales ou végétales	37 675 700	68 860 205	186 507 005	44 954 936
1ère cible	Sucres et confiseries	51 755 883	15 363 076	211 522 299	21 962 047
1ère cible	Produits laitiers ; œufs d'oiseaux ; miel naturel ; produits comestibles d'origine animale, non désignés ni inclus ailleurs	24 636 366	82 716 469	104 709 931	23 007 727
1ère cible	Préparations de céréales, de farines, d'amidon ou de lait ; produits pâtisseries	30 104 803	58 725 523	87 659 790	15 304 302
1ère cible	Légumes comestibles et certaines racines et tubercules	4 016 175	59 876 337	18 550 821	1 843 826
1ère cible	Fruits et noix comestibles ; écorces d'agrumes ou de melons	2 670 821	11 313 037	13 068 922	401 147
1ère cible	Cacao et préparation de cacao	466 656	5 437 112	4 450 828	1 094 506
2e cible	Produits pharmaceutiques	203 472 840	271 553 970	215 181 633	86 810 729
2e cible	Boissons, spiritueux et vinaigre	15 748 164	76 632 182	151 994 337	14 267 980
2e cible	Préparations de fruits, de noix ou d'autres parties de plantes	8 383 678	28 161 564	146 196 087	9 522 079
1ère cible	Sous-total (en USD)	322 003 625	1 431 706 975	1 752 462 701	212 184 355
2e cible	Sous-total (en USD)	227 604 682	376 347 716	513 372 057	110 600 788
Articles susceptibles de se substituer aux produits importés	Total (en USD)	549 608 307	1 808 054 691	2 265 834 758	322 785 143
	Pourcentage	12,6 %	14,5 %	17,7 %	16,4 %
Total des importations	Total (en USD)	4 365 430 824	12 482 984 119	12 787 233 399	1 967 339 824

Source : Base de données Comtrade des Nations Unies

Tableau 6.2 Secteurs économiques moteurs des pays du CACAO

Types de secteurs économiques	Secteurs économiques moteurs	Présent	Durée			
			Court terme	Moyen terme	Long terme	Très long terme
Type N° 1 : Industries de transformation des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région	Agro-industries des produits agricoles de culture commerciale (cacao, huile de palme, caoutchouc, noix de cajou, coton) destinés aux marchés extérieurs à la sous-région, afin d'augmenter le pourcentage des produits transformés		●	●	●	
Type N° 3 : Agriculture, élevage et pêche se substituant aux importations ciblant les marchés nationaux de consommateurs à revenu moyen et les marchés sous-régionaux	Agriculture du riz et de la canne à sucre, aquaculture du tilapia et du poisson-chat		●	●		
	Production de bovins dans le pays enclavé, exportation de bovins vivants vers les pays côtiers et production et vente de bœuf frais		●	●	●	
	Agriculture orientée vers les populations à revenu moyen, incluant les fruits et légumes frais, les produits laitiers frais		●	●	●	●
Type N° 4 : Industrie manufacturière de biens de consommation se substituant aux importations orientée vers les marchés nationaux de consommateurs à revenu moyen et les marchés sous-régionaux	Production des aliments et des boissons transformés		●	●	●	●
	Fabrication des produits quotidiens en plastique		●	●	●	●
	Fabrication des produits pharmaceutiques			●	●	●
Type N° 2 : Industries manufacturières des pièces de rechange et des produits intermédiaires destinés aux usines d'assemblage au Nigeria	Fabrication des pièces de rechange et des produits intermédiaires des machines de transport destinés aux usines d'assemblage au Nigeria				●	●
Type N° 5 : Industries des services avancés orientées vers les marchés nationaux et sous-régionaux	Finances, TIC-BOP, divertissement, enseignement supérieur, services médicaux sophistiqués		●	●	●	●
Types N° 6 et N° 7 : Secteurs économiques d'exportation vers l'extérieur de la sous-région	Production de culture commerciale d'exportation (cacao, huile de palme, caoutchouc, noix de cajou, coton)	●	●	●	●	
	Exploitation minière (or, fer, manganèse, bauxite, etc.)	●	●	●	●	

Note 1 : les numéros des types sont les mêmes que ceux de la section 6.2.2

Note 2 : Ceux qui sont soulignés sont des secteurs économiques axe sur le marché sous-régional.

Source : Equipe d'Etude de la JICA

6.3 Comparaison des scénarios de croissance alternatifs

Dans la présente section, les solutions (scénarios de croissance) au problème de base identifié dans la section 5.3 sont étudiées. Ces solutions (scénarios de croissance) proposent des mesures pour relier fortement les zones intérieures et côtières au niveau des secteurs économiques mais aussi par les transports.

Trois scénarios de croissance alternatifs sont élaborés en examinant trois facteurs : 1) quels secteurs économiques seront mis en avant ? ; 2) dans quelle mesure l'intégration économique sous-régionale sera-t-elle promue ? ; 3) quels types d'infrastructures de corridors seront renforcés pour relier les zones intérieures et côtières ?

- [Scénario de croissance alternatif N° 1 : développement de corridors axé sur le marché sous-régional] : il vise au développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux et au développement des infrastructures des corridors nord-sud et des corridors côtiers est-ouest dans le but de renforcer les connexions économiques et de transport entre les zones intérieures et côtières.
- [Scénario de croissance alternatif N° 2 : développement des corridors orienté vers les marchés nationaux] : il vise au développement de divers secteurs économiques dans les zones intérieures et côtières en renforçant les infrastructures des corridors nord-sud dans chaque pays.
- [Scénario de croissance alternatif N° 3 : développement des corridors orienté vers les marchés extérieurs à la sous-région (marchés d'exportation sur les autres continents)] : il vise au développement des secteurs économiques des zones intérieures et côtières, orienté vers les marchés extérieurs à la sous-région (marchés d'exportation sur les autres continents), en renforçant les infrastructures des corridors nord-sud.

(1) Scénario de croissance alternatif N° 1 : développement de corridors axé sur le marché sous-régional

Le scénario de croissance alternatif N° 1 vise le développement des secteurs économiques des zones intérieures, en plus de l'expansion de la production et de l'exportation des produits primaires dans les zones intérieures.

Mesures

Pour la mise en œuvre de ce scénario, les quatre mesures suivantes devraient être prises :

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour intégrer les marchés sous-régionaux et attirer les investissements dans les secteurs économiques
- Aménagement des autoroutes ou des routes à quatre voies répondant aux normes élevées sur certains tronçons des corridors nord-sud et des corridors côtiers est-ouest afin de supprimer les barrières du temps de transport
- Développement d'un système efficace de transport du fret long courrier pour supprimer les barrières des coûts de transport
- Développement des secteurs économiques des zones intérieures et côtières ciblant les marchés sous-régionaux afin de relier ces deux zones en tant que zones de production et marchés

Impacts

- En suivant le «scénario de croissance N° 1», le développement des secteurs économiques dans les zones intérieures serait plus important que ceux des alternatives 2 et 3.
- C'est parce que les principales cibles du scénario de croissance N° 1 sont les marchés sous-régionaux intégrés, qui sont plus importants que les marchés de chaque pays ; et ces plus grands marchés sous-régionaux pourraient attirer plus d'investissements dans les secteurs économiques.

(2) Scénario de croissance alternatif N° 2 : développement des corridors orienté vers les marchés nationaux

Le scénario de croissance alternatif N° 2 vise le développement de divers secteurs économiques dans les zones intérieures et côtières en renforçant les infrastructures des corridors nord-sud de chaque pays. Cependant, ce scénario ne profite pas beaucoup des effets de la mise en place de l'union douanière.

Mesures

En accord avec ce scénario N° 2, les actions suivantes devraient être prises pour obtenir les impacts suivants:

- Développement progressif des autoroutes côtières est-ouest sans attendre que l'intégration économique sous-régionale soit effective et que les marchés de consommation sous-régionaux s'accroissent.
- Développement des secteurs économiques ciblant les marchés de consommation nationaux dans les zones intérieures, en renforçant les infrastructures de transport des corridors centraux nord-sud et des autres corridors nord-sud.
- Promotion du développement des ressources minérales et de l'agriculture d'exportation, dans les zones côtières et intérieures, ciblant les marchés extérieurs à la sous-région.
- Promotion de la mise à niveau des routes nord-sud du pays enclavé pour un meilleur accès aux marchés de consommation des pays côtiers car, l'aménagement, dans les pays côtiers, des autoroutes nord-sud ou des routes à quatre voies répondant aux normes élevées, avancera lentement.

Impacts

- Etant donné que le «scénario de croissance 2» ne dépend pas beaucoup de l'effet de l'intégration économique sous-régionale, les marchés cibles pour les secteurs économiques ne sont pas aussi importants et attrayants pour les investissements que l'alternative 1.
- Par conséquent, en suivant le scénario de croissance 2, l'émigration vers les zones intérieures deviendrait plus importante que l'alternative 1, et l'affaiblissement économique des zones intérieures serait plus accélérée que l'alternative 1.

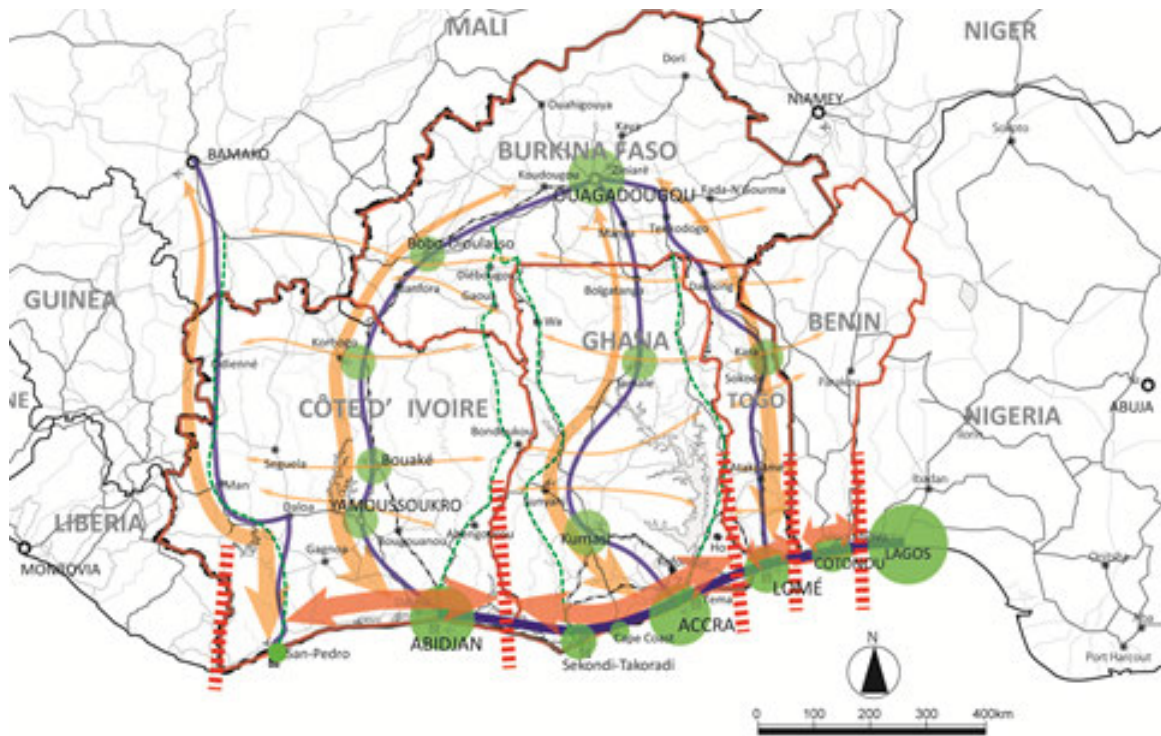
(3) Scénario de croissance alternatif N° 3 : développement des corridors orienté vers les marchés extérieurs à la sous-région (marchés d'exportation sur les autres continents)

Le scénario de croissance alternatif N° 3 vise au développement des secteurs économiques des zones intérieures et côtières, orienté vers les marchés extérieurs à la sous-région (marchés d'exportation sur les autres continents), par le renforcement des infrastructures des corridors nord-sud.

Mesures

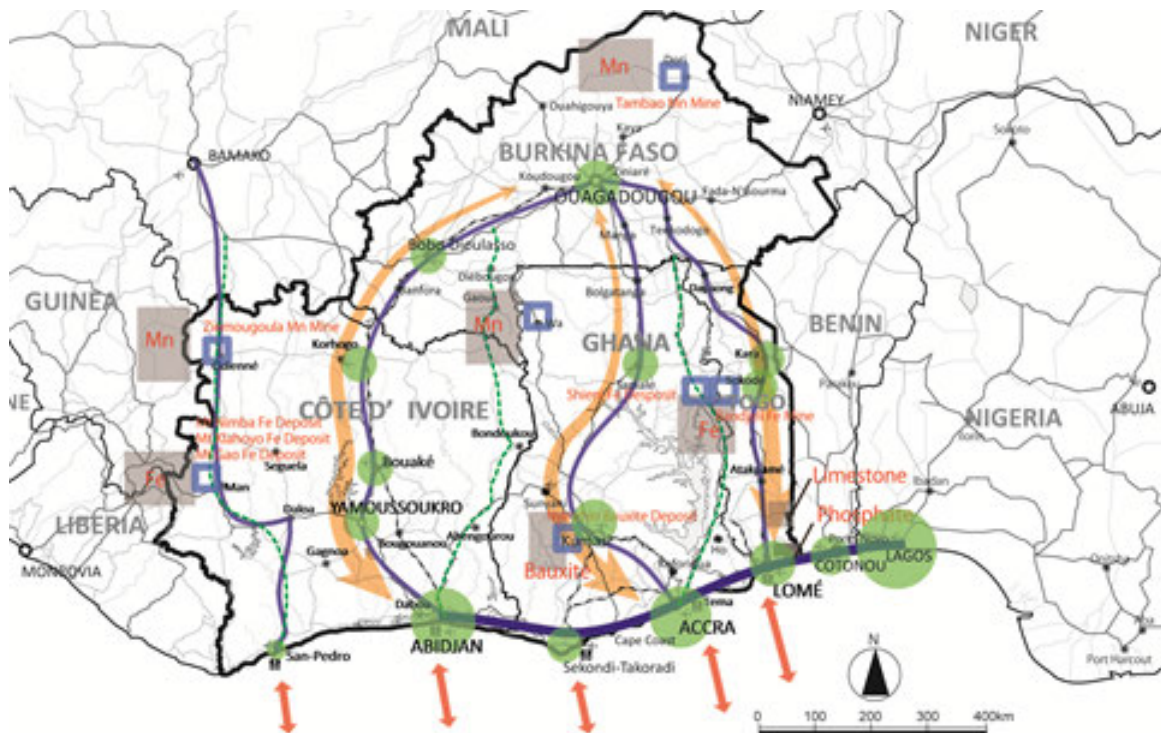
En accord avec ce scénario N° 3, les actions suivantes devraient être prises pour obtenir les impacts suivants:

- Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés extérieurs à la sous-région (les marchés sur les autres continents)
- Développement des infrastructures du transport du fret long courrier sur les corridors nord-sud (chemins de fer, voies navigables et pipelines)
- Développement progressif des autoroutes ou des routes à quatre voies répondant aux normes élevées, parce que les investissements dans les secteurs économiques ne sont pas trop promus, en faisant, dans le même temps, un effort raisonnable pour la mise à niveau des infrastructures des transports nord-sud (autoroutes ou routes à quatre voies répondant aux normes élevées, transport aérien et TIC) afin d'encourager les investissements dans les secteurs économiques



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 6.2 Scénario de croissance alternatif N° 2 pour la sous-région WAGRIC-CACAO
« Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux »



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 6.3 Scénario de croissance alternatif N° 3 pour la sous-région WAGRIC-CACAO
« Développement des corridors orienté vers les marchés d'exportation sur les autres continents »

Tableau 6.3 Comparaison des scénarios de croissance alternatifs

	<u>Secteurs économiques retenus</u>	<u>Intégration sous-régionale</u>	<u>Infrastructures du corridor nord-sud</u>
Options	<p><u>Type N° 1</u> : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 2</u> : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p><u>Type N° 3</u> : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 4</u> : l'industrie manufacturière d'aliments, de boisson et d'autres produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources d'agriculture et d'élevage nationales et sous-régionales</p> <p><u>Type N° 5</u> : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'union douanière • Construction d'une autoroute sur le corridor côtier 	<p>Infrastructures de transport de corridors entre les zones intérieures et côtières</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une autoroute sur le corridor nord-sud • Création d'un système de transport du fret long courrier sur le corridor nord-sud (chemin de fer, voie navigable, pipeline, etc.)
Scénario de croissance alternatif N° 1 : développement de corridors axé sur le marché sous-régional	<p><u>Zones intérieures</u></p> <p><u>Type N° 3</u> : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 4</u> : l'industrie agroalimentaire, de boissons et d'autres produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources nationales et sous-régionales de l'agriculture et de l'élevage</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Zones côtières</u></p> <p><u>Type N° 1</u> : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 2</u> : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p><u>Type N° 4</u> : l'industrie agroalimentaire, de boissons et d'autres produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources nationales et sous-régionales de l'agriculture et de l'élevage</p> <p><u>Type N° 5</u> : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'union douanière • Construction d'une autoroute sur le corridor côtier, mise en avant dès le premier temps • Intégration du marché de consommation des pays côtiers par le renforcement de l'union douanière 	<ul style="list-style-type: none"> • Fort encouragement à la construction d'une autoroute sur le corridor côtier nord-sud (cette autoroute devrait attirer les investissements dans les secteurs économiques des zones/pays intérieurs. Son aménagement raccourcirait le temps de trajet et permettrait aux gestionnaires et techniciens des sociétés d'investissement de se déplacer entre les zones intérieures et côtières pour le développement de la production et la gestion, nécessaires sur les sites investis.) • Création d'un système de transport du fret long courrier sur le corridor nord-sud (chemin de fer, voie navigable, pipeline, etc.)
Scénario de croissance alternatif N° 2 : développement de corridors axé vers les marchés nationaux	<p><u>Zones intérieures</u></p> <p><u>Type N° 3</u> : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 4</u> : l'industrie agroalimentaire, de boissons et d'autres produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources nationales et sous-régionales de l'agriculture et de l'élevage</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Zones côtières</u></p> <p><u>Type N° 1</u> : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 2</u> : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p><u>Type N° 3</u> : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 4</u> : l'industrie agroalimentaire, de boissons et d'autres</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développement sous-régional non tributaire de l'union douanière • Une autoroute sur le corridor côtier sera construite à un rythme modéré • L'intégration du marché de consommation des pays côtiers ne sera pas fortement encouragée (on la laissera se faire naturellement) 	<ul style="list-style-type: none"> • La construction d'une autoroute sur le corridor nord-sud sera encouragée. Cependant, on suppose que les secteurs économiques des zones intérieures ne seront pas assez développés pour susciter l'augmentation de la demande de transport. Par conséquent, l'achèvement de l'autoroute prendra du temps. • La création d'un système de transport du fret long courrier sur le corridor nord-sud (chemin de fer, voie navigable, pipeline, etc.) prendra du temps par suite du développement insuffisant des secteurs économiques des zones/pays intérieurs.

	<p>produits destinés aux marchés nationaux et sous-régionaux, utilisant les ressources nationales et sous-régionales de l'agriculture et de l'élevage</p> <p><u>Type N° 5</u> : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p>		
Scénario de croissance alternatif N° 3 : développement de corridors axé sur les marchés d'exportation sur les autres continents)	<p>Zones intérieures</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Zones côtières</p> <p><u>Type N° 1</u> : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 2</u> : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p><u>Type N° 5</u> : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p><u>Type N° 6</u> : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p><u>Type N° 7</u> : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développement sous-régional non tributaire de l'union douanière • Une autoroute sur le corridor côtier sera construite à un rythme modéré • L'intégration du marché de consommation des pays côtiers ne sera pas fortement encouragée (on la laissera se faire naturellement) 	<ul style="list-style-type: none"> • La construction d'une autoroute sur le corridor nord-sud ne sera pas fortement encouragée (en raison de la nature de ce scénario qui vise au renforcement des secteurs économiques orientés vers les marchés d'exportation sur les autres continents ; pour ces secteurs, l'autoroute ne sera pas un facteur promoteur des investissements). • La création d'un système de transport du fret long courrier sur le corridor nord-sud (chemin de fer, voie navigable, pipeline, etc.) sera fortement encouragée, de préférence à l'autoroute.

Source : Equipe d'Etude de la JICA

6.4 Scénario de croissance retenu

Les trois scénarios de croissance alternatifs proposent différentes solutions afin de promouvoir les secteurs économiques des zones intérieures et côtières et le renforcement de leur connexion en termes d'économie et de transport. Ces scénarios auraient des impacts à différents degrés sur ladite connexion. Le scénario de croissance alternatif N° 1 devrait avoir le plus grand impact, tandis que celui du N° 2 serait moindre, le N° 3 ayant le plus faible impact.

Le scénario de croissance N° 1 : « développement de corridors axé sur le marché sous-régional » est retenu pour aborder le problème de base identifié dans le chapitre 5.

Ce sont les secteurs économiques ciblant le marché de consommation sous-régional qui relient fortement les zones intérieures et côtières en termes d'économie et de transport. Leur promotion est la « clé » pour résoudre le problème de base : les « faibles relations économiques et géographiques entre les économies côtières et les secteurs économiques des zones intérieures ».

6.5 Quatre groupes d'actions nécessaires (« quatre boutons ») pour la réalisation du scénario de croissance retenu

Conformément au scénario de croissance 1 « Développement du corridor orienté vers le marché sous-régional », les quatre séries suivantes (« quatre boutons ») d'actions nécessaires doivent être prises de manière intégrée :

- **[Bouton A] Développement des secteurs économiques orientés vers les marchés de la sous-région** : en mettant à profit les potentialités des secteurs économiques et en ciblant les marchés sous-régionaux : « Prendre avantage des marchés sous-régionaux en croissance ».
- **[Bouton B] Accroître la taille des marchés côtiers** : en renforçant la mise en place de l'union douanière et en encourageant le développement des secteurs économiques : « Renforcer le moteur de croissance des zones côtières ».
- **[Bouton C] : Renforcement de la connectivité Nord-Sud** : par l'établissement de systèmes de transport moins coûteux et à grande vitesse pour relier les zones de production intérieures aux

marchés côtiers pour renforcer la compétitivité des secteurs économiques situés à l'intérieur. « Renforcer la connectivité des zones intérieures et côtières »

- **[Bouton D]: Sécurisation du développement inclusif et durable:** en prêtant attention aux aspects sociaux, environnementaux et sécuritaires du développement du corridor « Pour une réponse proactive aux questions sociales, environnementales et de sécurité »

Ces quatre ensembles d'actions nécessaires correspondent aux groupes de stratégies essentielles 1 à 4 du chapitre 10. Les boutons ou actions A à C (groupes stratégiques essentiels n° 1 à 3) sont importants pour initier et piloter le développement des corridors. Le bouton des actions D (Groupe de stratégies essentielles n° 4) vise à assurer un développement des corridors inclusif et durable.

Chapitre 7 Futur cadre socio-économique

7.1 Années cibles du cadre socio-économique

Un cadre socio-économique a été élaboré pour formuler des stratégies de développement sous-régional pour les pays couverts par le CACAO. Ce cadre socio-économique couvre la population et l'économie. Il indique le niveau de croissance prévisible des populations et du développement économique résultant de la mise en œuvre des stratégies de développement sous-régional du CACAO. Il s'agit donc d'un ensemble de paramètres indicatifs plutôt que de prévisions définitives.

Les années cibles des stratégies de développement du Plan directeur de l'aménagement des corridors du CACAO ont été déterminées comme suit:

- Année cible à court terme : 2025
- Année cible à moyen terme : 2033
- Année cible à long terme : 2040

7.2 Futur cadre socio-économique des pays du CACAO

Le futur cadre socio-économique des pays du CACAO a été défini en tenant compte des deux paramètres suivants des années cibles:

- Population par pays
- Produit intérieur brut (PIB)

7.2.1 Cadre de la population

La variante moyenne de l'Organisation des Nations unies (ONU) est choisie pour définir le tableau prospectif de la population de la sous-région de la CEDEAO. Cependant, les populations de 2015 ont été ajustées en fonction des données des derniers recensements de chaque pays.

Le tableau prospectif de la population de la sous-région de la CEDEAO est présenté dans le Tableau 7.1. En 2040, la population totale de la sous-région de la CEDEAO devrait être de 632 millions ce qui représente presque deux fois la taille de la population actuelle.

Tableau 7.1 Tableau prospectif de la population de la sous-région de la CEDEAO

	2000	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Population	227,8	299,0	343,5	391,8	444,6	502,3	565,0	632,2
Taux de Croissance Annuel	-	2,76 %	2,81 %	2,67 %	2,56 %	2,47 %	2,38 %	2,27 %

Source : Elaboré par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base d'ONU, *Perspectives de l'urbanisation mondiale : révision 2015*.

Le Tableau 7.2 présente les populations futures par pays au niveau de la CEDEAO, y compris les quatre pays du CACAO. Le tableau prospectif utilise un taux de croissance démographique légèrement supérieure à la projection de l'ONU pour les trois pays côtiers de la sous-région du CACAO. Ce choix est motivé par le fait que le scénario adopté (dans lequel l'intégration économique et physique serait réalisée) attirera une migration sous-régionale vers les principales villes côtières, tout en accélérant le développement du corridor Abidjan-Lagos.

Tableau 7.2 Tableau prospectif des populations des pays de la CEDEAO y compris les quatre pays du CACAO

Pays		2015	2025	2033	2040
Burkina Faso	Population	18 999 897	26 548 027	33 754 508	40 559 751
	Taux de Croissance Annuel		3,40 %	3,05 %	2,66 %
Côte d'Ivoire	Population	23 217 271	30 470 452	38 109 762	45 142 028
	Taux de Croissance Annuel		2,76 %	2,84 %	2,45 %
Ghana	Population	28 018 147	35 831 244	42 994 619	49 758 219
	Taux de Croissance Annuel		2,49 %	2,30 %	2,11 %
Togo	Population	7 150 472	9 493 005	11 822 161	14 222 551
	Taux de Croissance Annuel		2,87 %	2,78 %	2,68 %
CACAO	Population	77 385 786	102 342 728	126 681 049	149 682 549
	Taux de Croissance Annuel		2,83 %	2,70 %	2,41 %
Bénin	Population	10 549 412	13 350 142	15 747 313	17 958 375
	Taux de Croissance Annuel		2,38 %	2,09 %	1,89 %
Cap-Vert	Population	522 090	579 289	618 282	648 169
	Taux de Croissance Annuel		1,05 %	0,82 %	0,68 %
Gambie	Population	2 006 227	2 677 593	3 292 336	3 881 338
	Taux de Croissance Annuel		2,93 %	2,62 %	2,38 %
Guinée	Population	10 808 781	13 758 890	16 367 060	18 847 013
	Taux de Croissance Annuel		2,44 %	2,19 %	2,04 %
Guinée-Bissau	Population	1 714 817	2 113 490	2 440 584	2 741 707
	Taux de Croissance Annuel		2,11 %	1,81 %	1,68 %
Mali	Population	17 400 992	23 150 938	28 734 481	34 332 569
	Taux de Croissance Annuel		2,90 %	2,74 %	2,58 %
Niger	Population	19 338 251	28 460 501	38 205 588	48 828 194
	Taux de Croissance Annuel		3,94 %	3,75 %	3,57 %
Nigeria	Population	178 532 674	226 085 460	269 124 739	311 373 227
	Taux de Croissance Annuel		2,39 %	2,20 %	2,10 %
Liberia	Population	4 262 896	5 356 445	6 326 858	7 235 360
	Taux de Croissance Annuel		2,31 %	2,10 %	1,94 %
Sénégal	Population	14 356 060	18 782 705	22 770 394	26 729 925
	Taux de Croissance Annuel		2,72 %	2,44 %	2,32 %
Sierra Leone	Population	6 594 165	7 948 876	9 012 827	9 936 840
	Taux de Croissance Annuel		1,89 %	1,58 %	1,40 %
CEDEAO	Population	343 472 151	444 607 058	539 321 510	632 195 266
	Taux de Croissance Annuel		2,61 %	2,44 %	2,30 %
UEMOA	Population	112 727 171	152 369 260	191 584 790	230 515 100
	Taux de Croissance Annuel		3,06 %	2,90 %	2,68 %

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Le pays le plus peuplé d'Afrique, le Nigéria, aura plus de 300 millions d'habitants d'ici 2040 et sera le quatrième pays le plus peuplé au monde, après l'Inde, la Chine et les Etats-Unis d'Amérique.

Le Ghana continuera à être le deuxième pays le plus peuplé de la sous-région de la CEDEAO, suivi par le Niger chacun avec une population de près de 50 millions en 2040. La Côte d'Ivoire et le Burkina Faso suivront le Niger avec, respectivement, environ 45 et 40 millions d'habitants.

Par conséquent, la population totale des quatre pays du CACAO sera de plus de 100 millions en 2025 et de près de 150 millions en 2040.

7.2.2 Cadre économique

Le tableau économique prospectif de la croissance du PIB est élaboré pour chaque pays sur la base des deux cas ci-dessous et en fonction du scénario de croissance du Plan Directeur.

- Cas de base : l'intégration économique sous-régionale n'est pas réalisée.
- Cas intégré : l'intégration économique sous-régionale est réalisée en grande partie.

Le Tableau 7.3 montre le total du PIB aux prix du marché en dollars américains pour les deux scénarios dans les quatre pays du CACAO. Les différences au niveau du PIB entre les deux sont dues aux écarts en matière d'efficacité d'investissement créés par la taille des économies après l'intégration économique.

Tableau 7.3 Tableau prospectif économique de la croissance du PIB dans les quatre pays du CACAO

Unité : en milliards de dollars (\$) US (prix de 2014)

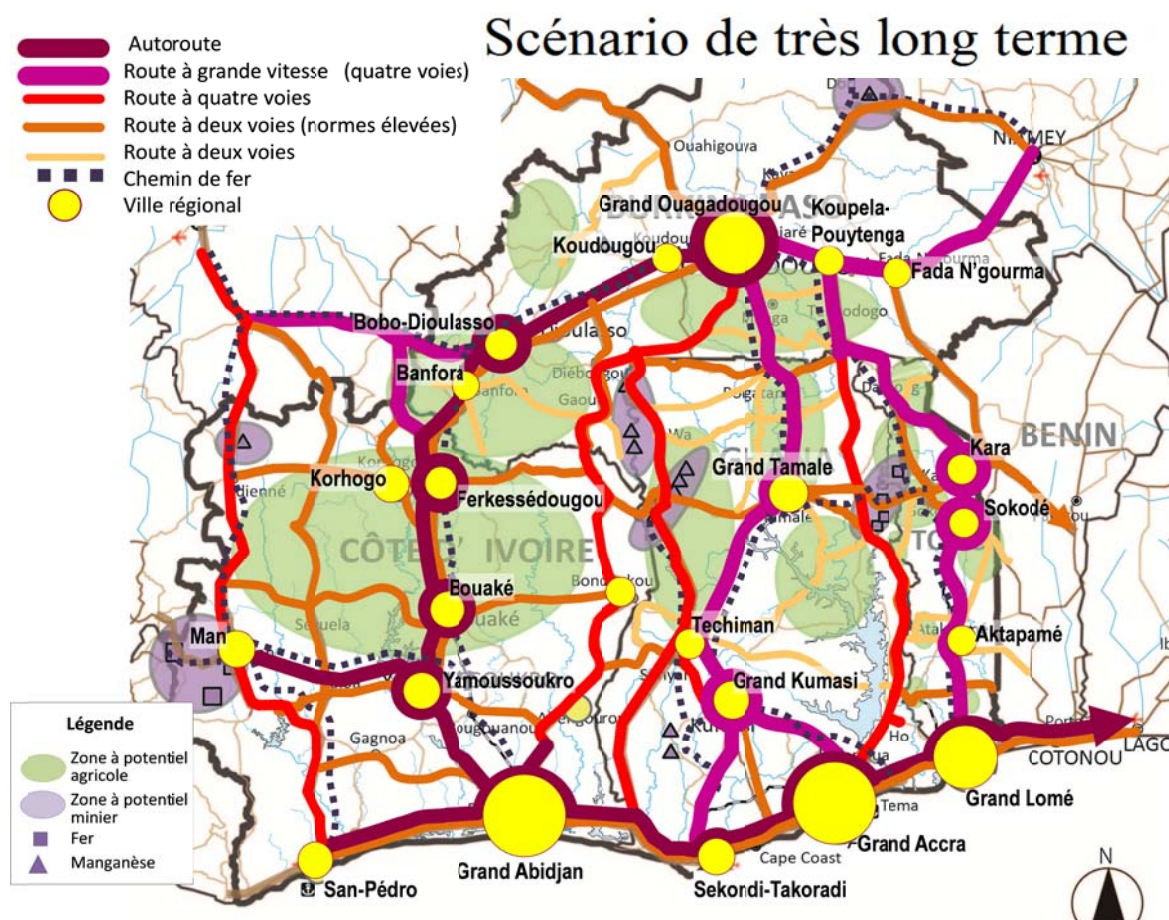
Pays	Scénario	2015	2025	2033	2040
Burkina Faso	Base	13,0	24,6	39,9	60,1
	Intégré	13,0	25,3	46,0	76,6
Côte d'Ivoire	Base	36,7	71,4	118,1	177,5
	Intégré	36,7	73,4	130,9	210,1
Ghana	Base	40,0	71,3	120,2	182,5
	Intégré	40,0	73,3	133,2	215,9
Togo	Base	4,8	8,4	14,0	21,2
	Intégré	4,8	8,7	15,8	25,7
Total du CACAO	Base	94,4	175,7	292,2	441,3
	Intégré	94,4	180,7	325,8	528,4

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Chapitre 8 Future structure spatiale de la sous-région CACAO

8.1 Développement spatial grâce à l'intégration économique sous-régionale et au développement des corridors

Le plan directeur du CACAO vise à intégrer économiquement les quatre pays par le renforcement de l'union douanière, et physiquement par le développement des corridors. Il cherche non seulement à développer les secteurs économiques, mais aussi à améliorer les infrastructures de transport reliant les zones intérieures et côtières pour renforcer les relations économiques entre ces zones. Ainsi se constituera une structure spatiale sous-régionale où les zones intérieures et côtières seront économiquement liées et disposeront aussi d'un réseau de transport.



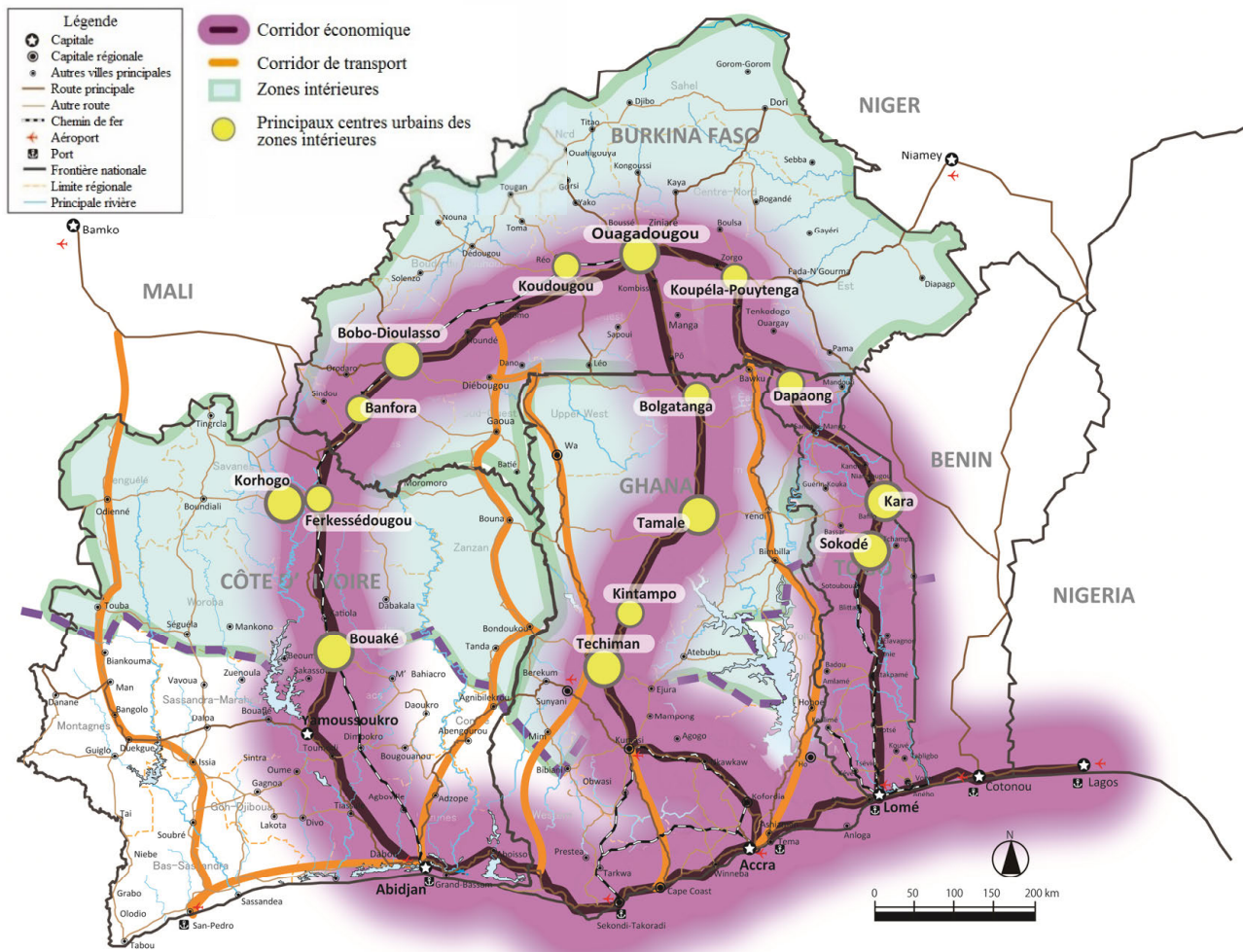
Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.1 Structure spatiale à très long terme de la sous-région CACAO (au-delà de 2040)

8.2 Corridors économiques et de transport des corridors nord-sud, mégarégion côtière de l'Afrique de l'Ouest le long du corridor côtier

Les corridors nord-sud reliant les zones intérieures et côtières forment les corridors économiques et de transport qui ont des fonctions différentes. Les corridors économiques amélioreront la performance de transport en supprimant la barrière des coûts et du temps et en développant aussi les infrastructures de base pour les secteurs économiques, pour la promotion de ceux-ci dans les villes et d'autres espaces le long du corridor. Les corridors de transport renforceront les fonctions de transport axées sur la route. Cela fortifiera la connexion entre les zones côtières et intérieures et améliorera l'accès aux zones proches de ces corridors.

Les principaux corridors constituant l'anneau de croissance sont les corridors économiques Abidjan-Ouagadougou, Tema-Ouagadougou, Lomé-Ouagadougou, Abidjan-Lagos. Les autres corridors sont ceux de transport.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.2 Corridors économique et de transport dans la sous-région CACAO

8.3 Principales villes régionales

Les personnes, les biens et les informations commenceront à se concentrer sur les trois corridors économiques nord-sud de la sous-région CACAO (Abidjan-Ouagadougou, Tema-Ouagadougou, Lomé-Ouagadougou). Les centres de cette accumulation dans les zones intérieures seront les grandes villes régionales. Elles développeront les fonctions urbaines, les infrastructures de corridors et celles de base pour les secteurs économiques, et renforceront les administrations et les services pour les zones agricoles avoisinantes ainsi que les fonctions de siège régional des entreprises privées. Elles encourageront aussi les industries manufacturières à s'installer dans les régions. Les villes devraient également améliorer les installations de services sociaux et culturelles pour devenir non seulement des centres mais aussi des lieux de résidence attirant les populations régionales.

La sous-région CACAO compte les grandes villes régionales intérieures suivantes :

- Bobo-Dioulasso (corridor Abidjan-Ouagadougou, Burkina Faso)
- Bouaké (corridor Abidjan-Ouagadougou, Côte d'Ivoire)
- Korhogo (corridor Abidjan-Ouagadougou, Côte d'Ivoire)
- Tamale (corridor Tema-Ouagadougou, Ghana)
- Kara (corridor Lomé-Ouagadougou, Togo)
- Sokodé (corridor Lomé-Ouagadougou, Togo)

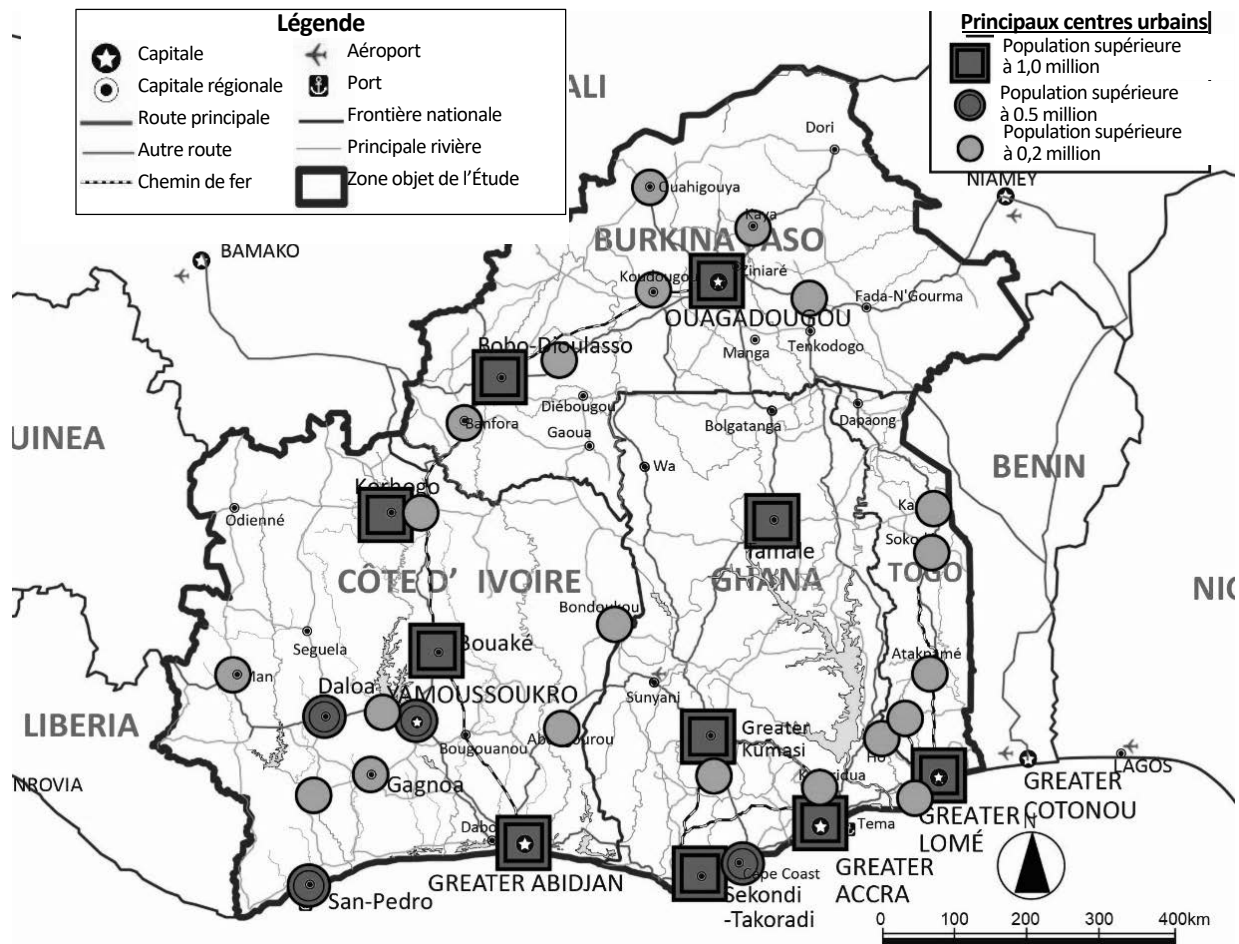
Les populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO sont indiquées dans la Figure 8.3 et le Tableau 8.1.

Tableau 8.1 Populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO

Pays	Principale ville	Région		2015	2025	2033	2040
Burkina Faso	Grand Ouagadougou	Centre	Population	2 557 000	4 370 000	6 135 000	7 731 000
			Taux de croissance annuel		5,51 %	4,33 %	3,36 %
	Bobo-Dioulasso	Hauts-Bassins	Population	771 000	1 215 000	1 709 000	2 247 000
			Taux de croissance annuel		4,66 %	4,35 %	3,99 %
	Hounde	Hauts-Bassins	Population	66 000	119 000	186 000	268 000
			Taux de croissance annuel		6,06 %	5,75 %	5,38 %
	Koudougou	Centre-Ouest	Population	115 000	155 000	195 000	236 000
			Taux de croissance annuel		3,00 %	2,92 %	2,78 %
	Banfora	Cascades	Population	121 000	193 000	272 000	361 000
			Taux de croissance annuel		4,80 %	4,40 %	4,12 %
	Ouahigouya	Nord	Population	104 000	151 000	202 000	255 000
			Taux de croissance annuel		3,77 %	3,66 %	3,42 %
	Kaya	Centre-Nord	Population	87 000	144 000	212 000	294 000
			Taux de croissance annuel		5,19 %	5,00 %	4,73 %
	Koupela-Pouytenga	Centre-Est	Population	143 000	238 000	351 000	481 000
			Taux de croissance annuel		5,25 %	4,96 %	4,61 %
	Tenkodogo	Centre-Est	Population	62 000	88 000	113 000	139 000
			Taux de croissance annuel		3,54 %	3,27 %	2,92 %
Fada N'Gourma	Est	Population	62 000	95 000	132 000	172 000	
		Taux de croissance annuel		4,41 %	4,18 %	3,90 %	
Côte d'Ivoire	Grand Abidjan <small>(Une partie de la région de l'Indénié-Djuablin comprise)</small>	Abidjan	Population	5 004 000	6 611 000	8 292 000	9 832 000
			Taux de croissance annuel		2,82 %	2,87 %	2,46 %
	Yamoussoukro	Yamoussoukro	Population	363 000	465 000	571 000	667 000
			Taux de croissance annuel		2,50 %	2,60 %	2,24 %
	Bouaké	Gbéké	Population	478 000	688 000	924 000	1 166 000
			Taux de croissance annuel		3,72 %	3,77 %	3,37 %
	San-Pédro	San-Pédro	Population	172 000	306 000	509 000	762 000
			Taux de croissance annuel		5,91 %	6,55 %	5,94 %
	Soubré	La Nawa	Population	108 000	177 000	236 000	291 000
			Taux de croissance annuel		5,06 %	3,66 %	3,08 %
	Abengourou	Indénié-Djuablin	Population	103 000	147 000	197 000	248 000
			Taux de croissance annuel		3,61 %	3,71 %	3,34 %
	Odienné	Kabadougou	Population	43 000	56 000	70 000	83 000
			Taux de croissance annuel		2,62 %	2,82 %	2,56 %
	Gagnoa	Gôh	Population	166 000	239 000	322 000	407 000
			Taux de croissance annuel		3,73 %	3,78 %	3,38 %
	Dimbokro	N'Zi	Population	50 000	65 000	81 000	95 000
			Taux de croissance annuel		2,66 %	2,72 %	2,33 %
	Agboville	Agnéby-Tiassa	Population	52 000	75 000	100 000	126 000
			Taux de croissance annuel		3,58 %	3,74 %	3,40 %
	Man	Tonkpi	Population	153 000	211 000	272 000	331 000
			Taux de croissance annuel		3,22 %	3,26 %	2,85 %
	Daloa	Hout-Sassandra	Population	254 000	344 000	438 000	524 000
			Taux de croissance annuel		3,09 %	3,07 %	2,59 %
	Bouaflé	La Marahoué	Population	97 000	165 000	251 000	351 000
			Taux de croissance annuel		5,42 %	5,39 %	4,90 %
	Korhogo	Poro	Population	253 000	477 000	770 000	1 108 000
			Taux de croissance annuel		6,56 %	6,17 %	5,35 %
Ferkessédougou	Tchologo	Population	58 000	107 000	169 000	239 000	
		Taux de croissance annuel		6,28 %	5,90 %	5,08 %	
Séguéla	Worodougou	Population	49 000	85 000	132 000	190 000	
		Taux de croissance annuel		5,71 %	5,74 %	5,30 %	
Bondoukou	Gontougo	Population	92 000	133 000	180 000	232 000	
		Taux de croissance annuel		3,75 %	3,92 %	3,63 %	

Pays	Principale ville	Région		2015	2025	2033	2040
Ghana	Sekondi-Takoradi	Western	Population	756 000	1 407 000	2 205 000	3 108 000
			Taux de croissance annuel		6,42 %	5,77 %	5,03 %
	Cape Coast	Central	Population	210 000	316 000	427 000	547 000
			Taux de croissance annuel		4,15 %	3,84 %	3,62 %
	Grand Accra <small>(Une partie de la région Central comprise)</small>	Greater Accra	Population	4 750 000	6 434 000	7 913 000	9 183 000
			Taux de croissance annuel		3,08 %	2,62 %	2,15 %
	Ho	Volta	Population	136 000	225 000	323 000	434 000
			Taux de croissance annuel		5,12 %	4,66 %	4,29 %
	Aflao	Volta	Population	91 000	170 000	271 000	397 000
			Taux de croissance annuel		6,45 %	5,98 %	5,61 %
	Kofordia	Eastern	Population	141 000	188 000	235 000	287 000
			Taux de croissance annuel		2,93 %	2,82 %	2,90 %
	Grand Kumasi	Ashanti	Population	3 060 000	4 617 000	6 187 000	7 780 000
			Taux de croissance annuel		4,20 %	3,73 %	3,33 %
	Obwasi	Ashanti	Population	161 000	200 000	229 000	250 000
			Taux de croissance annuel		2,15 %	1,68 %	1,29 %
	Sunyani	Brong Ahafo	Population	83 000	101 000	115 000	127 000
			Taux de croissance annuel		2,02 %	1,67 %	1,37 %
Techiman	Brong Ahafo	Population	80 000	111 000	145 000	179 000	
		Taux de croissance annuel		3,36 %	3,35 %	3,05 %	
Kintampo	Brong Ahafo	Population	52 000	77 000	102 000	132 000	
		Taux de croissance annuel		3,91 %	3,61 %	3,69 %	
Tamale	Northern	Population	495 000	856 000	1 313 000	1 865 000	
		Taux de croissance annuel		5,64 %	5,50 %	5,13 %	
Bolgataga	Upper East	Population	69 000	85 000	100 000	115 000	
		Taux de croissance annuel		2,17 %	2,02 %	2,02 %	
Wa	Upper West	Population	80 000	100 000	117 000	132 000	
		Taux de croissance annuel		2,24 %	1,97 %	1,80 %	
Togo	Grand Lomé	Maritime	Population	1 950 000	2 916 000	3 909 000	4 970 000
			Taux de croissance annuel		4,11 %	3,73 %	3,49 %
	Tsévié	Maritime	Population	62 000	80 000	97 000	112 000
			Taux de croissance annuel		2,67 %	2,33 %	2,08 %
	Aktapaée	Plateaux	Population	88 000	142 000	206 000	284 000
			Taux de croissance annuel		4,88 %	4,80 %	4,67 %
	Kpalimé	Plateaux	Population	89 000	124 000	161 000	200 000
			Taux de croissance annuel		3,39 %	3,30 %	3,17 %
	Sokodé	Centrale	Population	119 000	184 000	258 000	343 000
			Taux de croissance annuel		4,48 %	4,32 %	4,15 %
	Kara	Kara	Population	117 000	178 000	250 000	334 000
			Taux de croissance annuel		4,31 %	4,33 %	4,24 %
Dapaong	Savenes	Population	72 000	108 000	147 000	191 000	
		Taux de croissance annuel		4,17 %	3,97 %	3,79 %	

Source : Equipe d'Etude de la JICA



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.3 Future répartition démographique des principales villes des quatre pays du CACAO (2040)

8.4 Méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest (Méga-corridor économique côtier)

Par ailleurs, le corridor côtier, constituera un corridor économique intégré (avec 65 millions d'habitants en 2040) reliant l'économie côtière et les villes entre Abidjan et Lagos par environ 1 000 km d'autoroute. Les installations urbaines, les zones urbaines étendues, les zones industrielles et les zones préservées devraient être stratégiquement situées le long des deux axes de la route existante et de la nouvelle autoroute.

A très long terme, cette zone deviendra une méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest avec un chemin de fer à grande vitesse reliant les capitales qui possèdent des fonctions métropolitaines, les ports maritimes stratégiques et les secteurs économiques (voir la Figure 8.5).

Tableau 8.2 Population future des principales villes le long du corridor Abidjan-Lagos (2040)

Principales villes	Population en 2040 (en milliers)
San-Pédro	500
Grand Abidjan	11 000
Sekondi-Takoradi	2 500
Cape Coast	500
Grand Accra	9 300
Grand Lomé	5 000
Grand Cotonou	3 200
Port Nouvo	1 700
Grand Lagos et les villes environnantes	32 000
Total	65 700

Source : Equipe d'Etude de la JICA

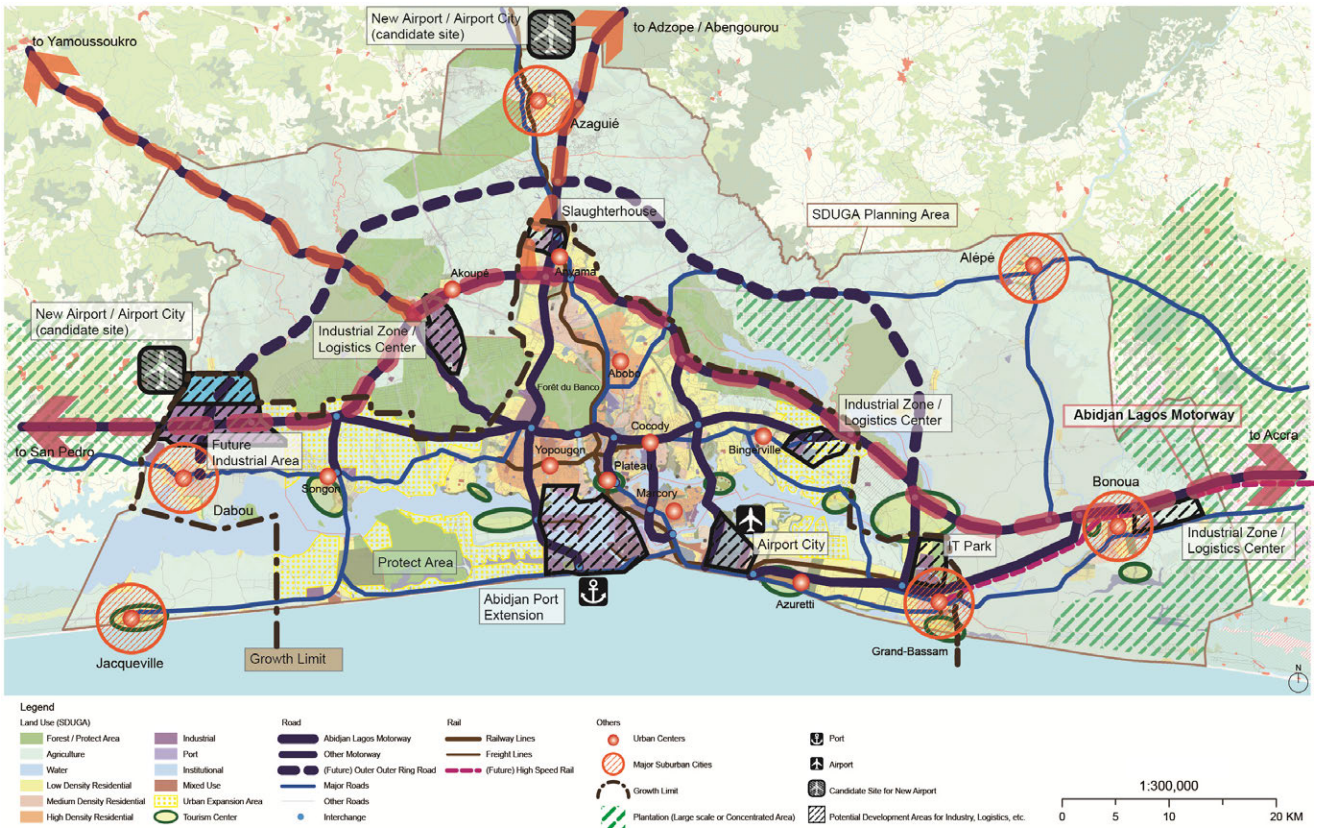
8.5 Zones métropolitaines côtières

Des zones métropolitaines côtières ont été développées le long du corridor Abidjan-Lagos telles que le Grand Abidjan, Grand Accra, Grand Lomé et Grand Lagos. Ces zones métropolitaines côtières situées au croisement avec les corridors économiques nord-sud, doivent renforcer la compétitivité internationale par l'amélioration de leurs fonctions urbaines, la sophistication des secteurs économiques, l'attractivité de fonctions telles que la connaissance, les informations, les finances, les services de pointe et la culture.

Pour réaliser le scénario de croissance, le développement spatial du Grand Abidjan, du Grand Accra et du Grand Lomé devrait être mené autour des points ci-dessous.

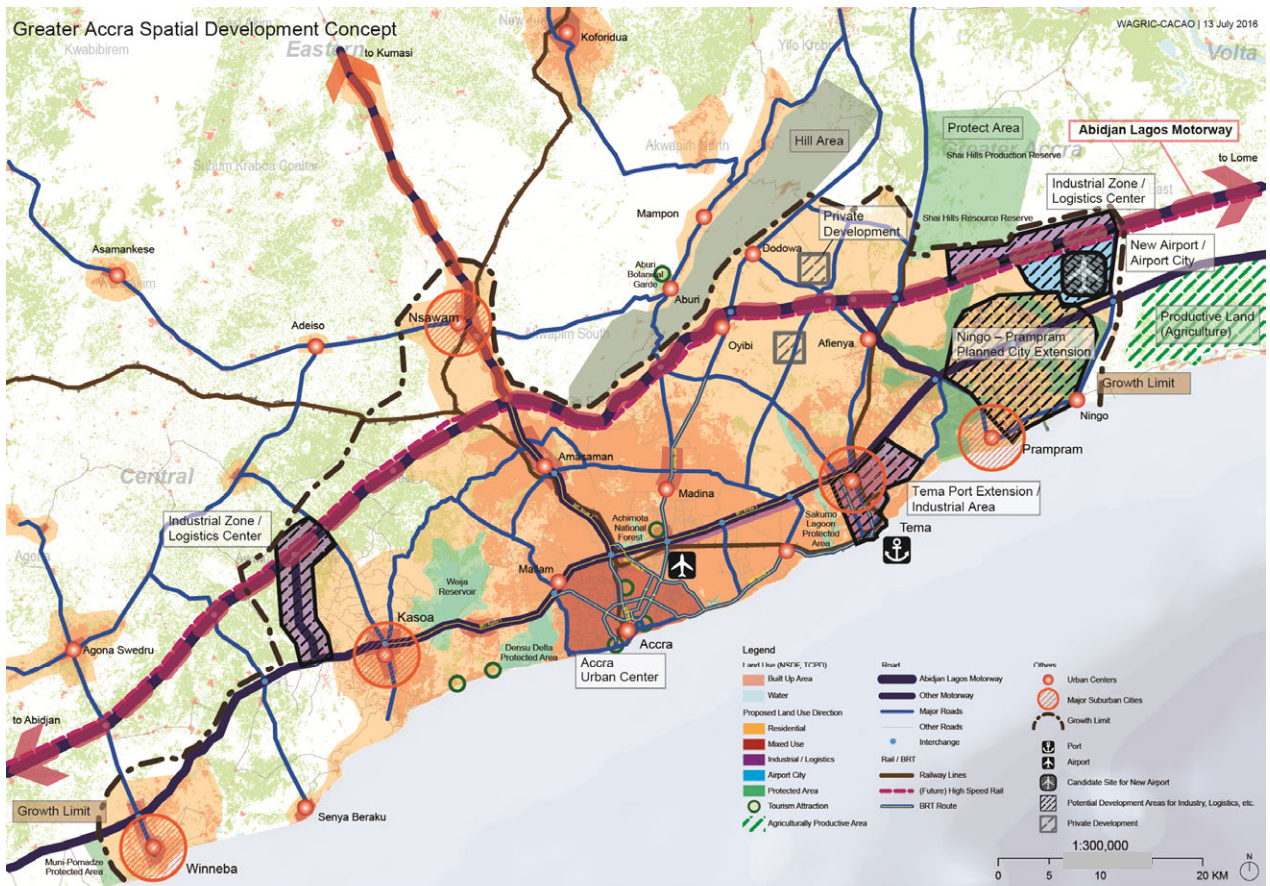
- Où placer l'autoroute Est-Ouest, dans le cadre de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos, dans chaque zone métropolitaine côtière?
- Comment sécuriser la connectivité entre les corridors Nord-Sud et le corridor côtier à l'intérieur de chaque zone métropolitaine côtière?
- Comment assurer un accès solide aux ports maritimes stratégiques qui ont des projets d'expansion dans les zones métropolitaines côtières?
- Comment accéder aux nouveaux aéroports internationaux prévus dans chacune des zones métropolitaines côtières?
- Où situer les nouvelles zones industrielles dans chacune des zones métropolitaines côtières?

Pour ce faire, il est nécessaire de formuler des plans d'aménagement urbain incluant la planification du développement des transports urbains pour ces zones métropolitaines. Le projet du CACAO a préparé des concepts spatiaux pour ces zones métropolitaines côtières en effectuant des analyses préliminaires sur ces points. Voir les figures 8.6 à 8.8.



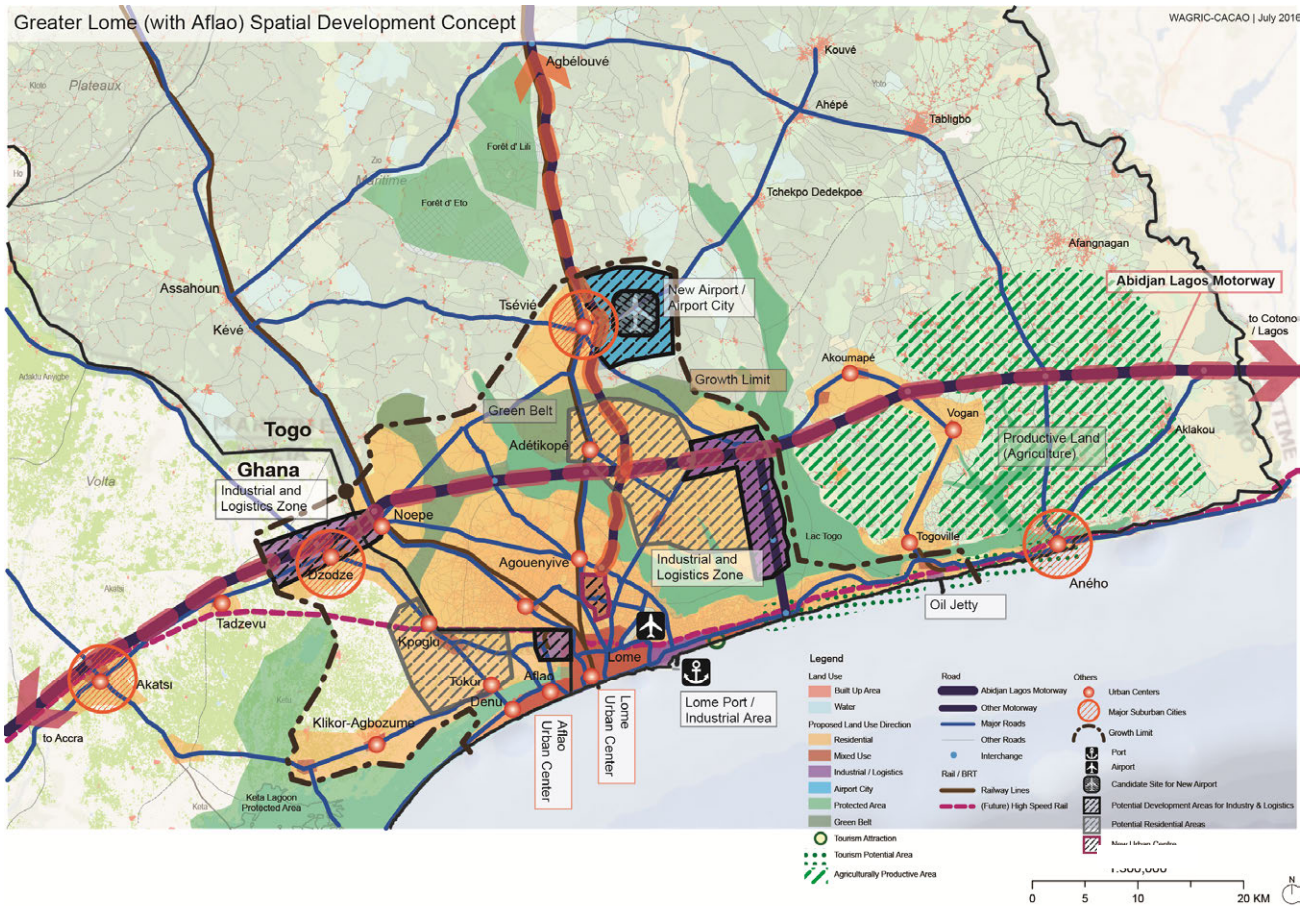
Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.5 Conception spatiale du Grand Abidjan



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.6 Conception spatiale du Grand Accra



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 8.7 Conception spatiale du Grand Lomé

Chapitre 9 Points clés des plans de développement des corridors dans chacun des pays de la sous-région CACAO

9.1 Introduction

Dans le chapitre 6 du présent rapport résumé, des scénarios de croissance alternatifs pour le développement sous-régional sont étudiés et un scénario de croissance a été retenu. Dans ce chapitre, les plans de développement des corridors des pays individuels composés de stratégies et de projets prioritaires pour une variété de secteurs économiques et d'infrastructures, sont décrits en tenant compte des différents potentiels et contraintes de chacun.

Le chapitre 9 décrit les principaux points à prendre en compte pour initier et piloter le développement de corridors dans les différents pays.

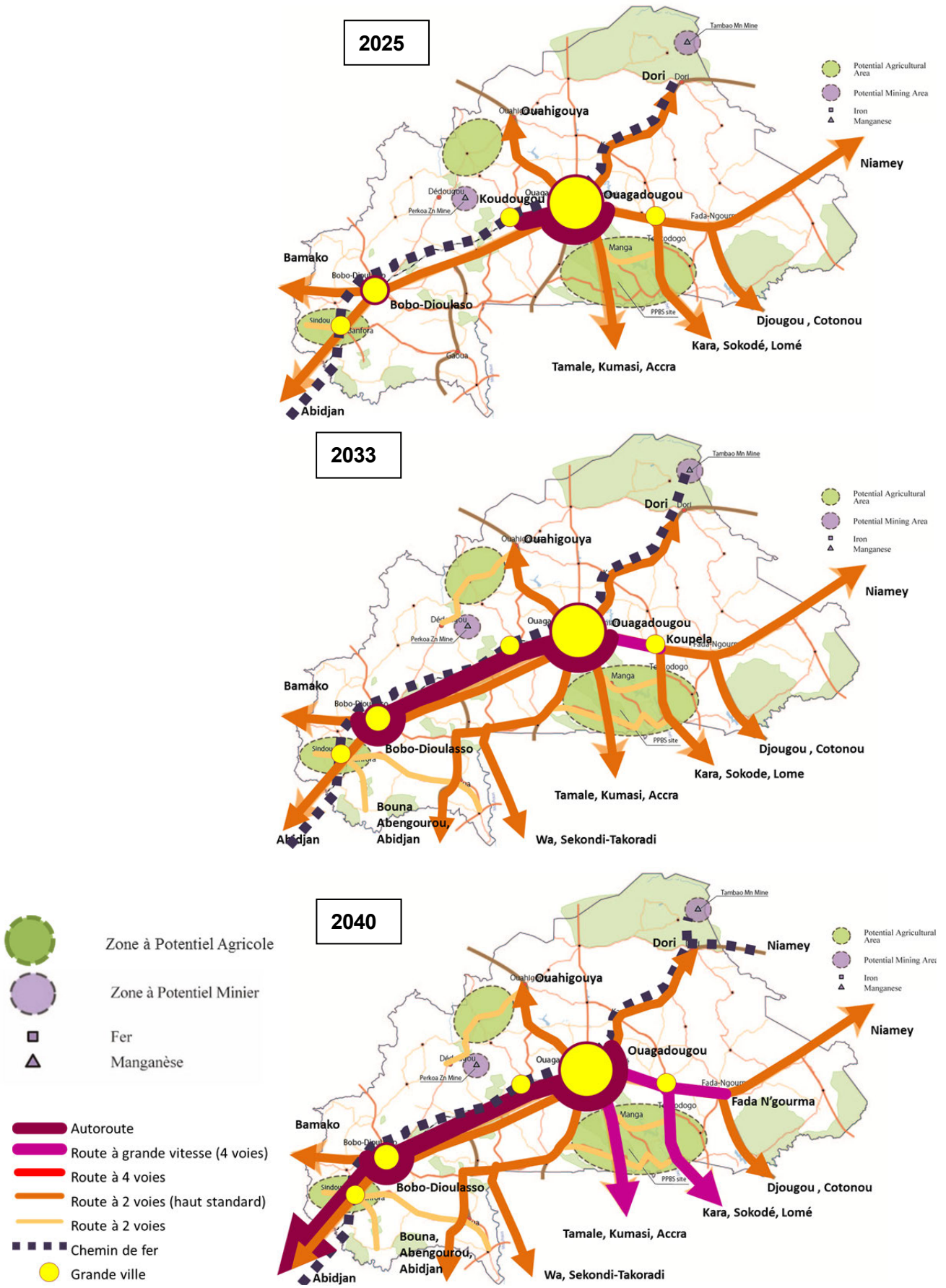
Ces points clés constituent le fils conducteur des projets prioritaires retenus pour chaque pays, abordés dans le chapitre 11.

9.2 Points clés du plan de développement des corridors au Burkina Faso

Situé entre 1 000 et 1 200 km de la côte, le Burkina Faso est le seul pays enclavé dans les quatre pays de la sous-région du CACAO et les coûts de transport élevés pèsent lourdement sur son économie. Alors que les ressources minérales et le coton sont exportés en dehors de la sous-région, les produits agricoles et d'élevage sont également exportés vers les pays voisins et bien connus des consommateurs des zones côtières. Cependant, leurs volumes de production et d'exportation ne sont pas assez importants pour moderniser l'infrastructure de transport des corridors Nord-Sud.

Compte tenu du potentiel de croissance important des marchés de consommation côtiers, il est possible que le Burkina Faso augmente sa production et l'exportation vers les marchés sous-régionaux côtiers.

Heureusement, les pays côtiers maintiennent les infrastructures de transport des corridors nord-sud (routières et ferroviaires) qui lient les zones côtières et intérieures, et chacun prévoit une modernisation des dites infrastructures (le CACAO soutient fortement cette politique) pour corriger la disparité entre les zones et développer les industries des zones intérieures. C'est un moment opportun pour le Burkina Faso, aussi, pour promouvoir les secteurs économiques ciblant les marchés côtiers et améliorer les corridors nord-sud avec les autres pays du CACAO.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 9.1 Développement du corridor du Burkina Faso

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, le Burkina Faso devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois actions nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: Le développement des secteurs économiques orientés vers les marchés des consommateurs côtiers de la sous-région devrait être encouragé à travers les efforts suivants:

- Amélioration des routes d'accès aux zones agricoles potentielles des corridors Nord-Sud vers les pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) et expansion des systèmes d'irrigation dans les zones agricoles potentielles pour augmenter la production et l'exportation des produits existants (agriculture et élevage) orientés vers les marchés de consommation sous-régionaux
- Développement de nouveaux produits orientés vers les populations à revenu moyen des marchés sous-régionaux (produits agricoles et d'élevage et produits transformés agricoles et d'élevage)

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts du transport de marchandises de longue distance pour le développement des secteurs économiques dans les régions intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Développement des ports secs multimodaux à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso pour combiner le transport ferroviaire et le transport par camion afin d'étendre les zones de desserte ferroviaire et d'augmenter la demande de transport ferroviaire, ainsi que de réduire les coûts de transport

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée en développant un transport à grande vitesse pour attirer les investissements dans les secteurs économiques de l'intérieur comme suit:

- Développement progressif de l'autoroute de Ouagadougou à Bobo-Dioulasso pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers de la Côte d'Ivoire
- Développement progressif de routes à quatre voies haut-standard de Ouagadougou vers le Togo et le Ghana pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers à travers le Togo et le Ghana

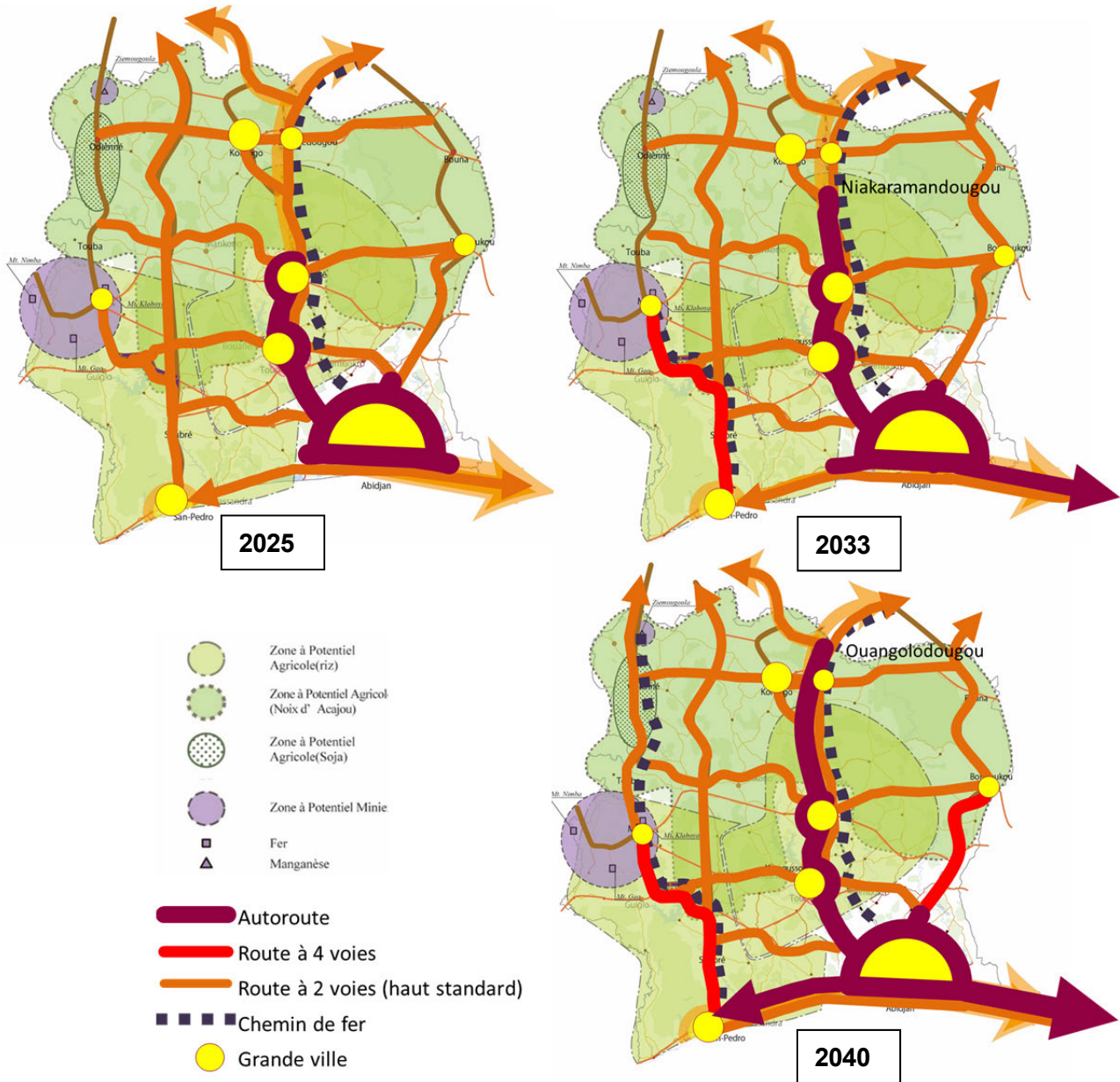
9.3 Points clés du plan de développement des corridors en Côte d'Ivoire

La force de la Côte d'Ivoire dans le développement du corridor nord-sud consiste des routes et voies ferrées nord-sud reliant le port d'Abidjan et ses zones intérieures et, de plus, les pays enclavés voisins. Ces routes et chemins de fer ont été construits et entretenus depuis la période coloniale. De plus, une autoroute a été récemment établie entre Abidjan et Yamoussoukro. Il convient également de noter que le chemin de fer d'Abidjan au pays enclavé, le Burkina Faso, assure le transport des marchandises malgré les contraintes de capacité et de vitesse.

D'autre part, les zones intérieures de la Côte d'Ivoire n'ont pas seulement un fort potentiel de production agricole de riz, maïs, soja, légumes et fruits qui pourrait cibler les marchés côtiers et ceux des pays voisins, il y a aussi un potentiel pour les noix de cajou et le coton, pouvant cibler les marchés en dehors de la sous-région. Les grandes villes régionales de l'intérieur du pays, telles que Bouaké et Korhogo, pourraient offrir des opportunités aux industries agroalimentaires, ainsi qu'aux centres commerciaux et de services.

En tirant parti de ce corridor de transport nord-sud relativement bien développé et de son potentiel de développement intérieur, il est nécessaire de prolonger les autoroutes vers le nord et de renforcer le transport ferroviaire du fret pour attirer les investissements dans les secteurs économiques des zones intérieures ciblant les marchés de consommation de la sous-région qui bénéficieront de la croissance à l'avenir. Pour le développement du transport ferroviaire du fret, un port sec multimodal sera aménagé à Ferkessedougou situé à l'intérieur, dans l'objectif de promouvoir le transport combiné ferroviaire et camion.

La Côte d'Ivoire se situe à l'ouest de la sous-région CACAO et au plus loin du Grand Lagos, au Nigeria. Pour atténuer les effets de cet inconvénient, il faudrait s'engager dans l'aménagement d'une autoroute côtière sur le corridor Abidjan-Lagos. Il est particulièrement important de mettre au point le projet d'aménagement du tronçon autoroutier du centre du Grand Abidjan vers l'est, et de l'exécuter.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 9.2 Développement du corridor de la Côte d'Ivoire

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, la Côte d'Ivoire devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois action nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: Le développement de secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux devrait être encouragé non seulement dans les zones côtières, mais aussi dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Promotion des investissements dans les secteurs économiques des zones côtières et intérieures, en faisant appel à des marchés intégrés et élargis dans la sous-région
- Promouvoir la production agricole de riz, maïs, soja, légumes frais et fruits frais ciblant les marchés côtiers de la sous-région par l'amélioration des voies d'accès aux zones agricoles potentielles du Corridor Abidjan-Ouagadougou et par la mise en place d'infrastructures d'irrigation
- Mise en place d'infrastructures économiques, telles que l'électricité, eau et parcs industriels, pour les industries de transformation agroalimentaire à Bouaké et Korhogo

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice à attirer les investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière à la frontière nationale avec le Ghana pour l'intégration des marchés côtiers de la Côte d'Ivoire aux marchés ghanéens et autres marchés côtiers
- Construction de la ligne de sortie Est de l'autoroute reliant Cocody à Bonoua, ce qui pourrait contribuer à la forte connectivité du Grand Abidjan avec le corridor Abidjan-Lagos

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts de transport et le temps de transport entre les zones intérieures et côtières, pour créer un environnement favorable au développement des secteurs économiques dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Extension de l'autoroute au nord jusqu'à Niakaramandougou depuis Yamoussoukro pour réduire le temps de transport entre les zones intérieures et les zones côtières
- Développement de ports secs multimodaux à Suburban Abidjan et Ferkessédougou en combinant les transports par chemin de fer et par camion pour élargir les zones de desserte ferroviaire des zones côtières et intérieures et réduire les coûts de transport entre les zones intérieures et côtières

9.4 Points clés du plan de développement des corridors au Ghana

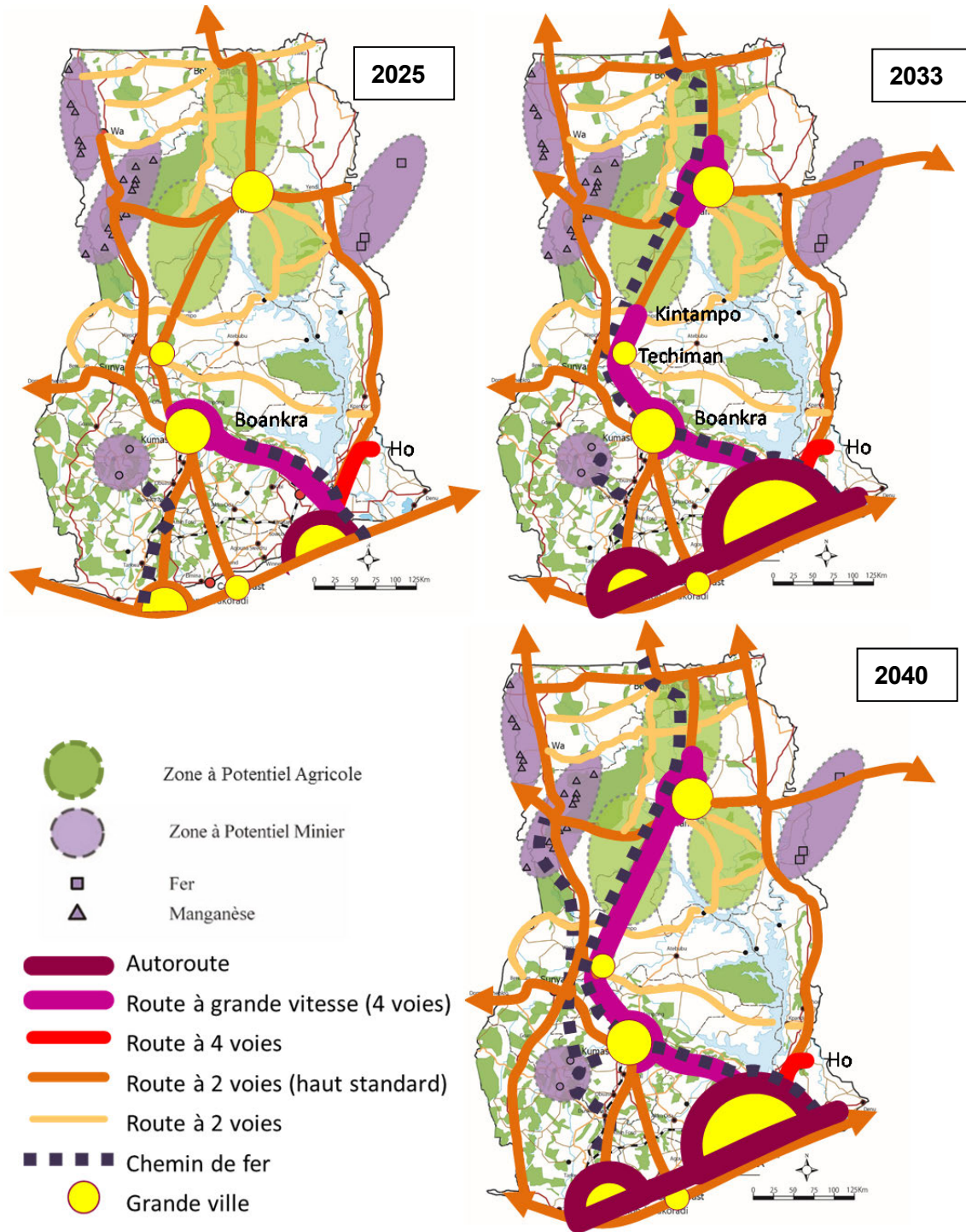
L'une des forces du Ghana pour le développement des corridors est sa population urbaine relativement importante dans l'arrière-pays. Le Ghana a développé de grandes villes régionales, telles que le Grand Kumasi (3 millions d'habitants en 2015) et Tamale (0,5 million d'habitants en 2015). Le Grand Kumasi est situé entre deux zones (zones de l'intérieur et côtière), à environ 270 km du port de Tema. Tamale est une capitale de la région du Nord, située à environ 650 km de la zone côtière. Tamale devrait augmenter sa population à 1,8 million d'ici 2040.. Ces villes peuvent fonctionner comme des centres de services dans les zones rurales, mais aussi accueillir des industries. Dans ce sens, elles peuvent devenir des pôles industriels des zones intérieures.

Or, la partie est du territoire national est occupée par le lac Volta et le corridor central du Ghana suit une ligne très incurvée en partant de Tema vers le nord, en tournant à l'ouest puis à l'est. Par conséquent, l'inconvénient dudit corridor est la grande distance qui sépare les zones côtière et intérieure.

De plus, le chemin de fer au Ghana n'est pas opérationnel et, au regard de la situation, son rétablissement sera difficile. Une des raisons de cette paralysie se trouve dans l'inefficacité, du point de vue du transport du fret, La ligne de chemin de fer de l'Est avait environ 300 km de longueur opérationnelle et celle de l'Ouest avait environ 280 km. La longueur du chemin de fer du Ghana n'est pas assez longue pour être efficace. Le chemin de fer, défectueux comme moyen de transport du fret long courrier, est complété par la voie navigable du lac Volta. Le transport de produits pétroliers était assuré par la combinaison 1) du pipeline entre le port de Tema et Akosombo, 2) de la voie navigable du lac Volta et 3) du pipeline entre Buipe et Bolgatanga. Ce transport combiné qui a posé divers problèmes ces dernières années, se trouve en état de dysfonctionnement. Il est nécessaire d'y intervenir en urgence.

Le port de Tema est caractérisé, en comparaison avec les ports voisins, par son faible volume des marchandises manutentionnées pour le transit vers les pays enclavés (francophones). Le port de Tema prévoit une augmentation du volume des marchandises manutentionnées pour transit afin de renforcer ses fonctions de port central de la sous-région.

Le Ghana est caractérisé par sa position géographique entourée des pays francophones. La grande stratégie sous-régionale d'union économique attend du Ghana le rôle promoteur de l'union avec les pays voisins sur les plans spatial (par le transport) et économique (par l'union douanière).



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 9.3 Développement du corridor du Ghana

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, le Ghana devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois actions nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: Le développement de secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux devrait être encouragé non seulement dans les zones côtières, mais aussi dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Promotion des investissements dans les secteurs économiques des zones côtières et intérieures, en faisant appel à des marchés intégrés et élargis dans la sous-région
- Promotion du développement de l'agriculture ciblant les marchés sous-régionaux de la zone Nord en attirant des investissements et en fournissant des infrastructures (y compris des routes d'accès Est-Ouest vers les zones agricoles potentielles et installations d'irrigation) dans les zones intérieures du

Corridor Tema-Ouagadougou. Ghana

- Renforcement des infrastructures économiques, telles que l'électricité, eau et parcs industriels, pour soutenir le développement de Tamale en tant que ville régionale majeure dans le Nord pour attirer des investissements dans les industries agroalimentaires ciblant les marchés sous-régionaux

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice à attirer les investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière à la frontière nationale avec la Côte d'Ivoire et le Togo pour l'intégration des marchés côtiers du Ghana aux marchés côtiers voisins
- Construction de sections stratégiquement sélectionnées de l'autoroute côtière au Ghana, non seulement pour l'intégration spatiale des marchés côtiers, mais aussi pour la formation d'une ceinture côtière industrielle et urbaine (corridor économique côtier)
- Formulation du plan directeur de transport urbain du Grand Accra, en particulier pour identifier l'emplacement de l'autoroute Est-Ouest dans le Grand Accra
- Formulation d'un plan de route pour sécuriser la connectivité du nouveau terminal à conteneurs de Tema avec l'autoroute Abidjan-Lagos, ainsi qu'avec le Corridor Tema-Ouagadougou (Corridor Central du Ghana)

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts de transport et le temps de transport entre les zones intérieures et côtières, pour créer un environnement favorable au développement des secteurs économiques dans les zones intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Extension de la route haut-standard à quatre voies entre Nkawkaw et Kumasi, construction de la rocade périphérique du Grand Kumasi et extension de la route à quatre voies de haut-standard entre Kumasi et Kintampo pour réduire le temps de voyage entre les zones intérieures et côtières
- Revitalisation du transport fluvial du lac Volta à court terme, en combinant 1) la construction du chemin de fer Tema-Akosonbo, 2) le développement du port de Debre en amont du lac Volta et du port d'Akosonbo en aval, 3) la réhabilitation des canalisations entre Buipe et Bolgatanga
- Revitalisation de la ligne Ouest de chemin de fer (Takoradi-Awaso-Kumasi), ligne de chemin de fer Est (Tema-Boankra-Kumasi) à court terme et nouvelle construction du chemin de fer de Kumasi jusqu'aux régions du Nord à moyen et long termes

9.5 Points clés du plan de développement des corridors au Togo

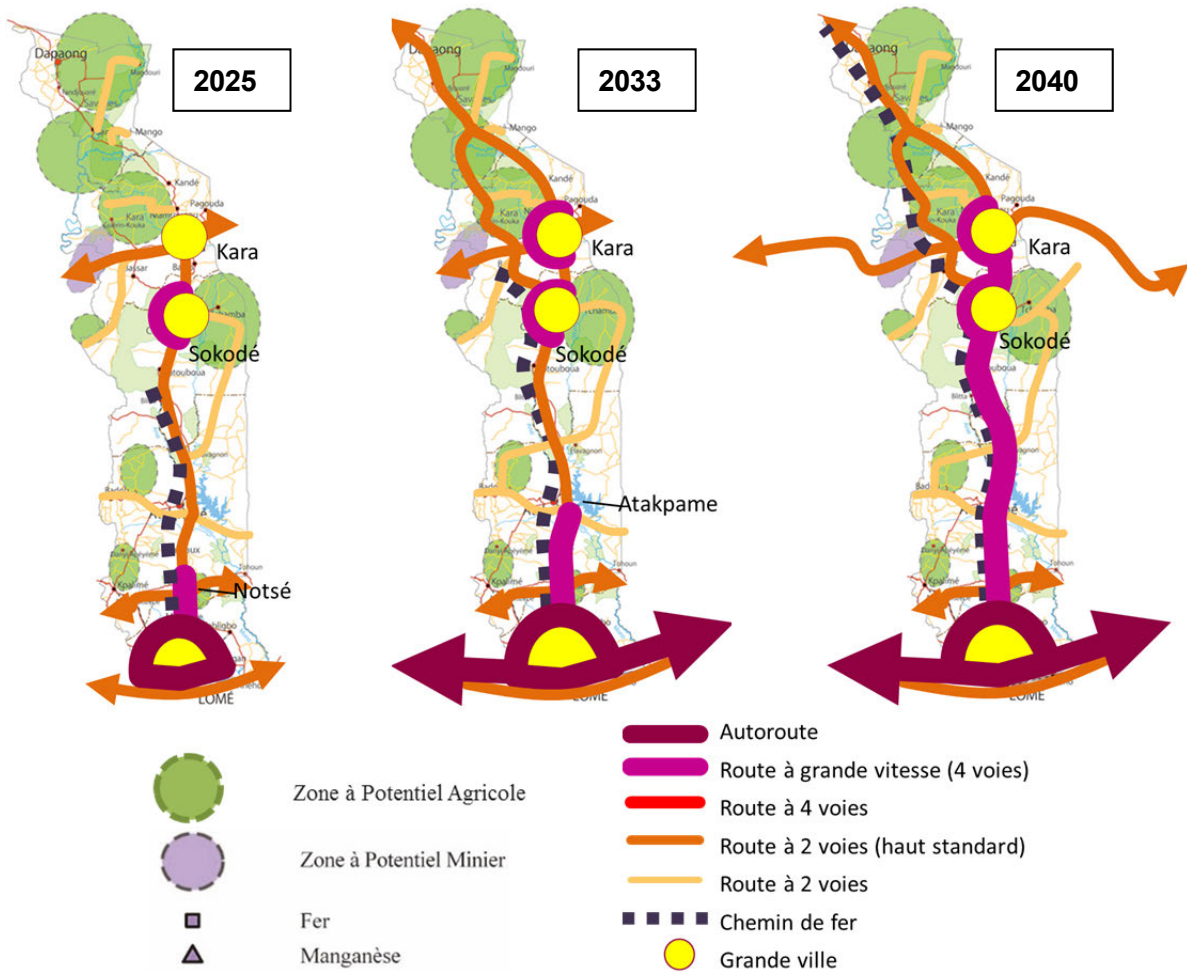
Le terminal de conteneurs du port de Lomé a attiré un grand volume des marchandises du transit vers les pays enclavés et ce, rapidement dès sa mise en service en novembre 2014. En dehors de l'aménagement du port de Lomé, le Togo poursuit l'aménagement des routes nord-sud du corridor Lomé-Ouagadougou et développe les industries logistiques s'appuyant sur le transport routier.

Or, les pays du Golfe de Guinée (la Côte d'Ivoire, le Ghana, etc.) élargissent considérablement leurs ports (les ports d'Abidjan et de Tema) afin de faire concurrence au terminal de conteneurs de Lomé. Si le volume des marchandises manutentionnées continue à augmenter, le port de Lomé, principal atout du corridor Lomé-Ouagadougou, risque de voir sa compétitivité (ses fonctions et ses attractivités) en baisse à cause de l'engorgement dans ses environs. La solution de ce problème est indispensable.

Malgré les potentialités agricoles dans les zones intérieures, le Togo ne met pas en valeur, de manière satisfaisante dans sa promotion industrielle, ses deux infrastructures bien aménagées : le port de Lomé et la route nord-sud (à deux voies ; une rocade est déjà mise en place dans la zone montagneuse du nord) du corridor Lomé-Ouagadougou. Il est à noter que le potentiel agricole n'y est pas mis à profit.

Par ailleurs, le Grand Lomé est le plus proche de Lagos parmi les autres zones d'agglomérations du corridor Abidjan-Lagos, et il dispose d'un port compétitif. De ce fait, le Togo pourra aller au-delà du développement centré sur le secteur des services tels que la logistique, et réaliser un système de répartition

des secteurs d'industrie manufacturière sur le corridor Abidjan-Lagos. Par conséquent, le Grand Lomé présentera un potentiel plus important pour l'industrie manufacturière.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 9.4 Développement du corridor du Togo

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, le Togo devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois actions nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: En utilisant la force du corridor Lomé-Ouagadougou et du corridor côtier Abidjan-Lagos, le développement des secteurs économiques devrait être encouragé dans les zones intérieures et côtières, ciblant les marchés côtiers sous-régionaux, en faisant les efforts suivants:

- Promotion de l'agriculture dans les zones intérieures, en ciblant le marché sous-régional tout en développant des agro-pôles dans les zones intérieures, y compris les infrastructures, telles que les routes d'accès et installations d'irrigation dans les zones agricoles potentielles
- Promotion des industries agroalimentaires dans les zones intérieures par le renforcement des infrastructures à Kara et Sokodé (principales villes régionales), y compris les parcs industriels
- Développement de parcs industriels et de logistiques dans le Grand Lomé en profitant de l'autoroute côtière Abidjan-Lagos à développer

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice pour l'attraction des investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière aux frontières nationales le long du corridor Abidjan-Lagos
- Construction de sections stratégiquement sélectionnées de l'autoroute côtière, en particulier

l'autoroute Est-Ouest dans le Grand Lomé, pour le renforcement de la fonction logistique et l'amélioration de la potentialité de localisation pour les secteurs manufacturiers à moyen et long termes

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts et temps de transport pour la promotion des investissements dans les secteurs économiques des régions intérieures comme suit:

- Amélioration de la congestion routière dans les zones environnantes du port de Lomé pour le maintien de la compétitivité du port de Lomé et du corridor Lomé-Ouagadougou
- Mise à niveau progressive de la route du corridor Nord-Sud vers une route à quatre voies de haut-standard, y compris la construction de routes de contournement à quatre voies sur le corridor Lomé-Ouagadougou
- Développement progressif du chemin de fer entre Lomé (Togo) et Cinkasé (Burkina Faso) pour réduire les coûts du transport de marchandises sur de longues distances et en utilisant les initiatives du secteur privé pour l'extraction et le transport du minerai de fer à Banjeli

Chapitre 10 Dix principales stratégies : actions nécessaires pour la réalisation du scénario de croissance retenu

10.1 Dix principales stratégies

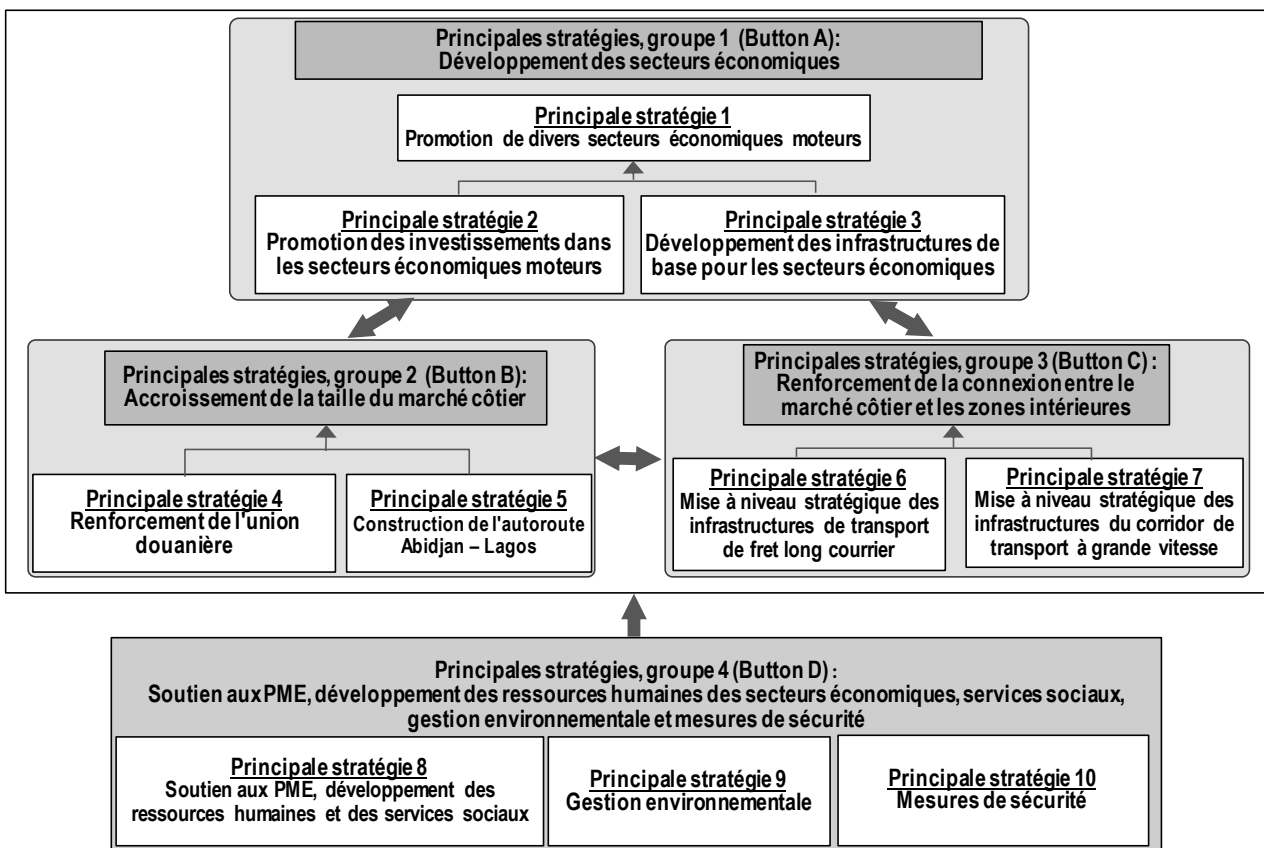
Afin de réaliser la vision future de la sous-région, dix principales stratégies sont élaborées et classées dans les quatre groupes suivants :

- Groupe 1 des principales stratégies (Bouton A): développement des secteurs économiques
- Groupe 2 des principales stratégies (Bouton B): accroissement de la taille du marché côtier
- Groupe 3 des principales stratégies (Bouton C): renforcement de la connexion entre le marché côtier et les zones intérieures
- Groupe 4 des principales stratégies (Bouton D): assurer un développement inclusif et durable

Ces quatre groupes de stratégies s'articulent entre eux comme décrit ci-dessous.

Le groupe 1 est soutenu par les principales stratégies des groupes 2 et 3. Le groupe 4 soutient les principales stratégies des groupes 1, 2 et 3 dans son ensemble (voir la Figure 10.1).

Les schèmes et les actions nécessaires pour chaque principale stratégie sont décrits à partir de la section suivante. Ces actions seront mises en œuvre par les décisions politiques ou les projets prioritaires.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 10.1 Principales stratégies pour le plan directeur du CACAO

10.2 Groupe 1 des principales stratégies (Bouton A) : développement et promotion des secteurs économiques

Le groupe 1 des principales stratégies comprend les trois stratégies suivantes :

- Principale stratégie 1 : « Promotion des secteurs économiques moteurs » contribuant au développement régional
- Principale stratégie 2 : « Promotion des investissements pour les secteurs économiques moteurs » en tirant parti de l'intégration et de l'expansion des marchés sous-régionaux
- Principale stratégie 3 : « Développement des infrastructures de base pour les secteurs économiques » afin de soutenir le développement des secteurs économiques moteurs dans les zones intérieures et côtières

Pour que la principale stratégie 1 soit entièrement efficace, les principales stratégies 2 et 3 doivent être mises en œuvre de manière effective.

10.2.1 Principale stratégie 1 : « Promotion des secteurs économiques moteurs » contribuant au développement régional

La principale stratégie 1 accorde de l'importance aux secteurs économiques ciblant les marchés de consommation sous-régionaux des zones intérieures et côtières, et poursuit également le développement des ressources naturelles et de l'agriculture qui ont été moteurs de la croissance de cette sous-région. Un autre secteur économique qui devrait également être promu en même temps est celui des industries de services avancés qui ont un fort potentiel d'avenir dans les grandes agglomérations urbaines. Surtout pour les secteurs économiques ciblant le marché sous-régional, comme le Tableau 6.2 du chapitre 6 l'indique, il existe, dans le court terme, des produits et des biens destinés à la population à revenu intermédiaire tels que le riz, le sucre, les poissons d'élevage, la viande bovine, les fruits et légumes frais et les produits laitiers frais ; dans un moyen terme, les produits courants en plastique et les produits pharmaceutiques ; la fabrication de pièces de rechange et de produits intermédiaires pour les machines de transport et les produits électroniques dans un long et très long terme ; également le secteur des services avancés tels que le service financier, l'industrie TIC-BPO, le divertissement, l'enseignement supérieur, les services médicaux sophistiqués, etc.

Dans l'ensemble, le plus important est de mettre en place diverses mesures (mesures incluses dans les principales stratégies 2 à 7) pour créer un environnement favorable au développement des secteurs économiques ciblant le marché sous-régional. Le développement de ces secteurs est primordial pour le développement inclusif et dynamique de la sous-région.

Les secteurs économiques orientés vers le marché sous-régional feront face à la concurrence des produits importés d'autres régions dans les zones intérieures et côtières. Par conséquent, il est nécessaire de transformer leur structure et ce, notamment, en améliorant la productivité et en augmentant le volume de production. Pour ce faire, il est important d'attirer les investissements dans de tels secteurs économiques par la mise en œuvre de la principale stratégie 2 : « Promotion des investissements pour les secteurs économiques moteurs » et de la principale stratégie 3 : « Développement des infrastructures de base pour les secteurs économiques ».

Pour l'amélioration de l'environnement des affaires dans le but de promouvoir les secteurs économiques, il est aussi important pour chaque pays d'identifier les mesures de développement spécifiques pour développer et promouvoir les secteurs économiques ciblant le marché sous-régional.

Pour la mise en place d'une chaîne de valeur de certains secteurs économiques, les mesures envisageables sont les suivantes :

- Mesures importantes d'augmentation de la production de riz : il est nécessaire d'améliorer les variétés de riz, de diffuser des technologies de production, de fournir des moulins à riz et des entrepôts de riz grâce au secteur privé et de développer les ressources humaines du côté des acheteurs de riz. Cependant, pour promouvoir les investissements privés dans la mise en place des moulins à riz et des entrepôts dans le but d'augmenter la production, il faut analyser le secteur privé

et l'inciter à aller dans ce sens.

- Mesures importantes de renforcement de l'aviculture : il est nécessaire d'augmenter la production de maïs, principal ingrédient de l'alimentation des volailles, et de développer les ressources humaines du côté des producteurs d'aliments pour volailles. Les pays du CACAO s'appuient fortement sur les aliments importés coûteux pour l'aviculture. Pour remédier à une telle situation, il est important de soutenir le développement de la chaîne de valeur en augmentant la production de maïs pour l'aviculture, en élargissant la zone d'approvisionnement alimentaire et en utilisant également divers sous-produits agro-industriels tels que la graisse de riz des moulins à riz, la graisse de la production d'huile de cuisine, etc.
- Mesures importantes d'amélioration de la production et d'augmentation de la taille du secteur de l'aquaculture dans les eaux intérieures : il est important d'augmenter la production d'aliments pour l'aquaculture afin d'améliorer la production aquacole. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures susceptibles de favoriser l'augmentation de la production desdits aliments. Il est également important de mettre en œuvre des mesures comme la douane commune afin de soutenir une large distribution des aliments pour les produits aquacoles de la sous-région.
- Mesures importantes d'augmentation de la production et d'accroissement du marché sous-régional des fruits et légumes : il est nécessaire d'améliorer les variétés de fruits et légumes frais pour la consommation, de produire des spécialités locales, de renforcer leur image de marque et d'introduire les technologies de transport réfrigéré pour les fruits et légumes. En partie, la construction des autoroutes nord-sud et des rocades ainsi que l'élargissement à quatre voies des routes auront un grand impact positif pour réduire le temps de transport. Cependant, pour une solution de court terme, il est réaliste d'utiliser un simple transport réfrigéré grâce à de la glace et à des refroidisseurs de mousse. Il est également nécessaire de simplifier les processus de franchissement des frontières nationales, le long des corridors nord-sud, pour réduire le temps de transport.
- Mesures importantes d'amélioration de l'accès aux marchés côtiers pour les agriculteurs des zones intérieures et du pays enclavé : il est nécessaire de développer les distributions entre les producteurs agricoles des zones intérieures et du pays enclavé et les acheteurs à grande échelle des agglomérations urbaines côtières (chaînes de supermarché, etc.).
- Mesures importantes de développement durable de la distribution étendue des bœufs et du bétail vivants : il est nécessaire de prévenir la propagation des maladies transmissibles par le bétail en transportant un grand nombre de bœufs et d'autres animaux vivants par chemin de fer, depuis les zones intérieures et le pays enclavé vers les zones côtières, ainsi que de distribuer le bétail de façon hygiénique. Outre la modernisation des moyens de transport du bétail, il est important de mettre en œuvre un plan de gestion pour résoudre les conflits entre les agricultures et les activités de transhumance en raison de la croissance de ces dernières.
- Mesures importantes de développement des aliments et des boissons transformés destinés aux populations à revenu moyen, d'augmentation de la production et de renforcement de la compétitivité face aux produits importés : il est nécessaire de moderniser et étendre les zones industrielles avec les infrastructures de base nécessaires, de soutenir l'acquisition de certificat d'origine à l'usage de l'union douanière et de tirer au maximum de ladite union pour l'utilisation des ingrédients nationaux et sous-régionaux.

10.2.2 Principale stratégie 2 : « Promotion des investissements pour les secteurs économiques moteurs » en tirant parti de l'intégration et de l'expansion des marchés sous-régionaux

En tirant les avantages et en soulignant les marchés intégrés et élargis en renforçant la mise en œuvre de l'union douanière et de la construction de l'autoroute du corridor côtier à réaliser par le groupe stratégique 2, la principale stratégie 1 est conçue pour la promotion des investissements ciblant les secteurs économiques sous-régionaux .

Puisque les secteurs économiques orientés vers le marché sous-régional devront entrer en concurrence avec les produits importés d'autres continents, il est important pour ces secteurs d'acquérir des investissements nationaux et internationaux pour améliorer la productivité et augmenter le volume de production permettant une meilleure compétitivité. Cependant, les dimensions démographique et économique de chacun des pays du CACAO sont insuffisantes pour attirer les investissements. En effet, chaque pays a encouragé les investissements en mettant en valeur ses potentialités. Toutefois, ils n'ont pas eu de réussites en dehors des exportations de ressources naturelles.

Il faut maintenant accélérer la promotion des investissements en ce qui concerne les opportunités d'exportation vers le marché des pays voisins (marché sous-régional) qui a également un potentiel de croissance, en plus de promouvoir les produits destinés aux marchés nationaux et extérieurs. Les stratégies des organismes de promotion des investissements de chacun des pays doivent modifier leurs stratégies dans ce sens.

Le renforcement de l'union douanière et le développement des corridors peuvent permettre d'aller bien au-delà de l'intégration et de l'expansion du marché sous-régional. Une fois l'union douanière renforcée, l'importation de matières premières provenant de pays voisins sera exonérée de taxes. Cela diminuera les coûts d'achat des matières premières. Un tel avantage peut être mis à profit pour promouvoir les investissements dans les secteurs économiques.

De plus, il est nécessaire de concentrer les efforts sur le «suivi des post-investissement» en vérifiant si les entreprises investies peuvent effectivement obtenir des incitations comme prévu. Si elles ne reçoivent pas les incitations attendues de l'union douanière, il est important de soutenir pour la réalisation des incitations attendues. Cette fonction devrait être intégrée dans les rôles des agences de promotion de l'investissement, en élargissant officiellement leurs champs d'activités. Il est également important que les agences de promotion de l'investissement aident les entreprises à acquérir des certificats d'origine de leurs produits.

En outre, en particulier lorsqu'il s'agit d'investissements dans les systèmes agricoles et alimentaires, il est nécessaire d'améliorer la qualité de l'investissement, ainsi que d'augmenter le volume d'investissement. Les principes de l'investissement responsable dans les systèmes agricoles et alimentaires, connus sous le nom de RAI, devraient être appliqués par les agences gouvernementales nationales pour la promotion des investissements et les organisations gouvernementales régionales. Puisque l'intégration économique sous-régionale est associée à l'augmentation des investissements dans les secteurs économiques, un programme sous-régional de la Commission de l'UEMOA et des projets nationaux des différents gouvernements devraient être mis en œuvre pour promouvoir l'utilisation des principes d'investissement responsable dans les secteurs agricoles, l'élevage, la foresterie et la pêche.

10.2.3 Principale stratégie 3 : « Développement des infrastructures de base pour les secteurs économiques » afin de soutenir le développement des secteurs moteurs dans les zones intérieures et côtières

Pour promouvoir le développement des secteurs économiques et encourager ceux orientés vers le marché sous-régional dans les zones intérieures et côtières, à lui seul, le développement des infrastructures des corridors pour relier les zones intérieures et côtières et les marchés des pays voisins ne saurait suffire. Il faut développer les infrastructures de base pour les secteurs économiques tels que l'énergie, l'alimentation électrique, les voies d'accès, les ressources en eau et les parcs industriels, nécessaires pour la promotion de chaque secteur économique moteur.

(1) Développement des infrastructures des secteurs de l'énergie et de l'alimentation électrique qui sont fondamentaux pour tous les secteurs économiques

Les infrastructures des secteurs de l'énergie et de l'alimentation électrique doivent être développées non seulement pour la vie quotidienne des habitants mais aussi comme base indispensable à tous les secteurs. L'alimentation électrique est primordiale surtout pour la promotion de la manufacture des aliments et des boissons, des produits pharmaceutiques et des articles courants destinés au marché sous-régional. Les infrastructures suivantes de l'énergie et de l'alimentation électrique sont particulièrement importantes :

1) Développement des infrastructures pour l'exploration durable et le développement du pétrole et du gaz en Côte d'Ivoire et au Ghana (gazoduc)

Bien qu'elles soient limitées, les réserves pétrolières et gazières de la Côte d'Ivoire et du Ghana sont récupérables. Les deux pays doivent continuer à exploiter ces ressources afin de soutenir leur revenu national ainsi que leur production d'électricité.

En Côte d'Ivoire et au Ghana, le gaz naturel exploré est utilisé comme source principale de production d'électricité, et la production d'énergie gazière est importante pour assurer l'approvisionnement national en électricité. Par conséquent, il est nécessaire de préparer les conditions d'investissement et de promouvoir les investissements afin que l'exploration et le développement du gaz naturel soient durables.

Pour le développement durable du gaz naturel, la mise en place de gazoducs terrestres est nécessaire comme infrastructure de base pour cette ressource.

2) Renforcement de l'interconnexion des lignes de transmission d'électricité entre les quatre pays du CACAO et avec les pays limitrophes

La Côte d'Ivoire et le Ghana sont privilégiés avec leurs ressources hydroélectriques et en gaz naturel par rapport aux autres pays du CACAO. La capacité de production d'électricité de ces deux pays devrait être renforcée en utilisant les ressources existantes. Dans le même temps, les lignes de transmission d'énergie interconnectées des quatre pays du CACAO et avec les pays voisins devraient être renforcées pour exploiter le mécanisme et les fonctions existants du Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest-Africain (EEEOA). Cela permettrait une alimentation électrique plus stable et plus efficace pour la vie quotidienne et les secteurs économiques moteurs.

Quant au Burkina Faso et au Togo, s'ils s'intéressent à la production d'électricité pour la consommation nationale, ils devraient mettre en place des systèmes de production moins efficaces. En effet, ils ne sont pas en mesure de construire et exploiter une grande centrale thermique en raison des dimensions plus modestes de leur économie et de leurs besoins nationaux de consommation parmi les quatre pays concernés. Par conséquent, ces deux pays ont besoin de continuer à accroître leur capacité de production d'électricité avec leurs ressources naturelles, mais aussi de connecter les lignes de transmission interconnectées pour l'importation d'électricité à bas prix des pays voisins grâce à l'EEEOA.

- La Côte d'Ivoire et le Ghana ont besoin de mettre en place des lignes de transmission interconnectées pour exporter l'électricité vers les pays de l'EEEOA.
- Le Burkina Faso et le Togo ont besoin de mettre en place des lignes de transmission interconnectées pour importer l'électricité des pays de l'EEEOA.

3) Renforcement des capacités de production électrique en utilisant le gaz naturel et l'hydroélectricité (en Côte d'Ivoire et au Ghana)

Comme évoqué ci-dessus, la Côte d'Ivoire et le Ghana sont privilégiés avec leurs ressources hydroélectriques et en gaz naturel par rapport aux autres pays du CACAO. Ils devraient augmenter la production d'électricité en utilisant leurs ressources non seulement pour les consommations nationales mais aussi pour en fournir au système de l'EEEOA.

4) Augmentation de la production électrique en utilisant les ressources naturelles locales (au Burkina Faso et au Togo)

Pour accroître leur propre capacité de production d'électricité, le Burkina Faso devrait continuer à développer les centrales solaires et le Togo, ses centrales hydroélectriques.

(2) Développement routier pour améliorer l'accès aux zones intérieures à potentiel agricole

Les routes existantes des corridors nord-sud sont relativement en bon état. Il n'y a pas assez d'industries développées dans les zones intérieures et, par conséquent, la demande de transport n'est pas assez forte pour améliorer les routes existantes. Pourtant, dans les zones intérieures des pays côtiers et dans les zones rurales du Burkina Faso, un potentiel agricole existe, capable d'exporter vers le marché étranger mais aussi vers le marché sous-régional. L'amélioration de l'accès des principaux corridors à ces zones augmentera la demande de transport sur le principal corridor nord-sud. Par conséquent, il est nécessaire d'améliorer les routes est-ouest du corridor nord-sud vers les zones à potentiel agricole pour dynamiser la production agricole et promouvoir les investissements dans le secteur agricole.

(3) Développement des ressources en eau et des installations d'irrigation pour le développement de l'agriculture des zones intérieures

Les installations d'irrigation devraient être aménagées grâce au développement des ressources en eau pour soutenir l'agriculture dans les zones intérieures des pays côtiers et les zones rurales du Burkina Faso. Dans certains cas, les installations d'irrigation existantes seront élargies grâce aux ressources en eau déjà développées pour augmenter la production agricole.

(4) Développement des ressources en eau et approvisionnement en eau nécessaires pour le développement des villes des zones intérieures et côtières

A mesure que les corridors se développent dans chaque pays, les activités économiques et la croissance démographique toucheront les grands centres urbains des zones intérieures. Cela augmentera le besoin en eau. Par conséquent, le développement des ressources en eau ainsi que la mise en place des infrastructures d'approvisionnement en eau sont nécessaires au développement urbain.

(5) Développement des parcs industriels avec infrastructures de base pour les secteurs économiques des zones intérieures et côtières

Le développement du parc industriel avec des infrastructures de base pour les secteurs économiques tels que les voies d'accès, l'approvisionnement en électricité et en eau est nécessaire dans les principaux centres urbains des zones intérieures et dans les régions métropolitaines le long du corridor Abidjan-Lagos.

Des parcs industriels pour les principaux centres urbains des zones intérieures seront développés le long de la rocade du corridor nord-sud. Dans les zones côtières, les infrastructures de transport du corridor côtier seront modernisées. Par conséquent, des parcs industriels seront développés dans un emplacement stratégique à proximité des régions métropolitaines où l'accès aux marchés côtiers intégrés et élargis se sera amélioré.

10.3 Groupe 2 des principales stratégies (Bouton B) : accroître la taille du marché côtier

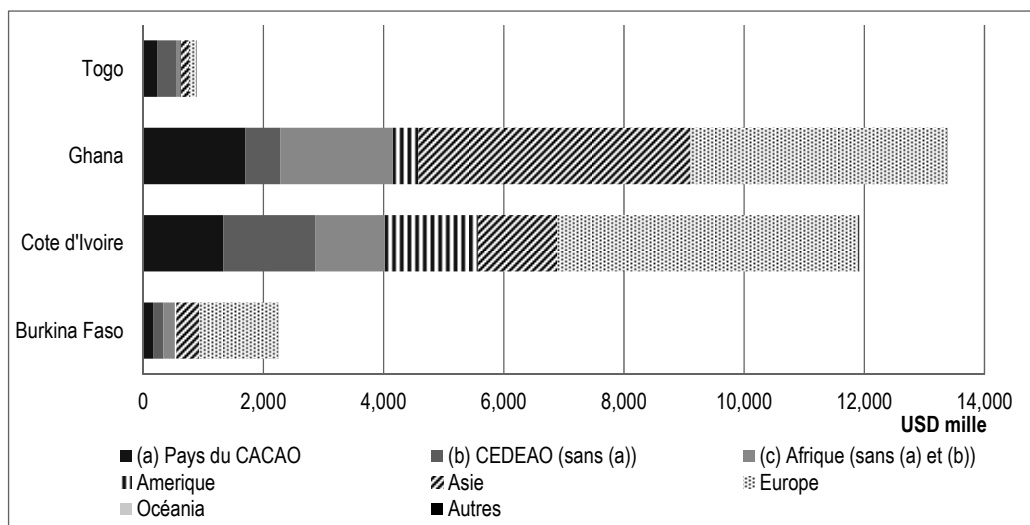
Actuellement, les volumes de commerce au sein des pays du CACAO sont faibles comme le montre la Figure 10.2. Il est considéré que l'intégration économique sous-régionale est encore limitée. Toutefois, les pays du CACAO ont une potentialité d'intégrer leurs économies et leurs marchés par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union des douanes et par l'amélioration des infrastructures de transport afin de relier fortement les pays côtiers situés le long du corridor côtier. Cette intégration et l'expansion des marchés côtiers sont nécessaires pour attirer des investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux dans les zones côtières.

Le groupe 2 des principales stratégies vise à accroître la taille du marché côtier. Il se compose des deux principales stratégies suivantes :

- Principale stratégie 4 : « Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière » et « Facilitation du commerce sous-régional » sur les frontières nationales, les ports maritimes et les corridors de transport entre les pays du CACAO.
- Principale stratégie 5 : Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du corridor Abidjan-Lagos

Pour accroître la taille du marché côtier, les principales stratégies 4 et 5 doivent être mises en œuvre de façon pleinement efficace. A ces deux stratégies s'ajoute celle 1 « Promotion des secteurs économiques moteurs » des zones côtières qui vise à étendre le marché côtier

L'accroissement de la taille du marché côtier est nécessaire pour augmenter le potentiel de croissance des secteurs économiques orientés vers le marché sous-régional à promouvoir dans les zones intérieures. En favorisant ces secteurs, les économies des zones intérieures et côtières seront reliées l'une à l'autre. Cela créera un flux économique circulaire dans l'ensemble de la sous-région.



Source: Equipe d'Etude JICA basée sur la Direction des Statistiques Commerciales de la FMI

Figure 10.2 Quantité Moyenne Annuelle d'Exportation (2011-2016)

10.3.1 Principale stratégie 4 : « Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière », et « Facilitation du commerce sous-régional » sur les frontières nationales, les ports maritimes et les corridors de transport entre les pays du CACAO

Les investissements devraient être encouragés dans les secteurs économiques moteurs ciblant le marché de biens de consommation sous-régional, par l'intégration économique sous-régionale, l'accroissement de la taille de son marché et la mobilisation des ressources dans la sous-région. Pour promouvoir les investissements dans ces secteurs, la mise en pratique du commerce exonéré de taxes doit être renforcée pour tous les produits de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche ainsi que les produits sous-régionaux (produits avec certificat d'origine). Dans le même temps, le commerce sous-régional sera facilité par l'application de la réglementation sur l'abus douanier aux frontières nationales, les ports maritimes et le long du corridor.

L'union douanière est déjà en fonction pour le commerce sous-régional entre les pays de l'UEMOA et de la CEDEAO. Le tarif douanier commun est également mis en application depuis janvier 2015 au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Togo, et depuis janvier 2016 au Ghana. Le tableau 10.1 montre les taux pour cinq catégories de tarifs extérieurs communs, qui sont actuellement adoptés par la CEDEAO et l'UEMOA. Tous les produits de la sous-région ainsi que les produits avec plus de 30 % de valeur ajoutée dans la sous-région sont également exemptés de la taxe sur le plan institutionnel.

Tableau 10.1 Tarif extérieur commun pour les pays de la CEDEAO, y compris les pays de l'UEMOA

Catégories	Tarif extérieur commun	Nombre de lignes tarifaires
Catégorie 0 pour les biens sociaux essentiels	0%	85 lignes tarifaires
Catégorie 1 pour les matières premières de base et les biens d'équipement	5%	2,146 lignes tarifaires
Biens intermédiaires	10%	1,373 lignes tarifaires
Biens de consommation	20%	2,165 lignes tarifaires
Marchandises spécifiques au développement économique	35%	130 lignes tarifaires

Source: Organisation mondiale du commerce (OMC), Septembre 2017, *Examen des politiques commerciales: Membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA): Rapport du Secrétariat*

Cependant, en réalité, de nombreux bureaux de douane aux frontières nationales appliquent toujours les taxes sur les produits censés être exonérés, ou les contraignent à une inspection. L'union douanière n'est pas entièrement effective.

La perception de la taxe en infraction aux réglementations de l'union douanière doit être interdite, et l'inspection des douanes facilitée aux frontières nationales des quatre pays. Dans le même temps, pour le commerce des produits locaux parmi les quatre pays, des mesures visant à contrôler les comportements abusifs aux frontières nationales, les ports maritimes et le long des corridors doivent être mises en place pour faciliter le commerce.

Les mesures du passé pour la facilitation du commerce ne concernaient pas particulièrement les échanges interrégionaux. De nouvelles mesures de facilitation d'un commerce plus dynamique, en particulier pour les produits locaux destinés au commerce interrégional, doivent être mises en œuvre.

Les procédures douanières aux frontières nationales des quatre pays du CACAO devraient être améliorées selon la méthode ci-dessous (politiques et mesures spécifiques de simplification des procédures pour tirer parti des avantages de l'union douanière). Cela devrait être mis en pratique en collaboration avec la Commission de l'UEMOA, la CEDEAO et les pays du CACAO.

- Elaborer des manuels et organiser les formations pour que ne soit perçue « aucune taxe pour les produits locaux »
- Préconiser la mise en œuvre d'« aucune taxe pour les produits locaux » dans les quatre pays du CACAO en collaboration avec la Commission de l'UEMOA et de la CEDEAO (application complète de l'exonération sur tous les produits locaux traversant les frontières nationales des pays du CACAO)
- Réaffirmer pour les quatre pays concernés, en collaboration avec la Commission de l'UEMOA et la CEDEAO, le renforcement des mesures visant à contrôler les comportements abusifs aux frontières nationales, les ports maritimes et le long des corridors afin de faciliter le commerce des produits locaux.

10.3.2 Principale stratégie 5: Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du corridor Abidjan – Lagos (autoroute)

Les marchés au-delà des limites nationales seront intégrés par la construction de l'autoroute Abidjan-Lagos qui renforcera la connexion physique, combinée avec la principale stratégie 4 : « Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière », « Facilitation du commerce sous-régional » sur les frontières nationales, les ports maritimes et les corridors de transport. L'intégration des marchés côtiers accroîtra la taille du marché de consommation. Cela facilitera la promotion des investissements dans les secteurs économiques visant le marché élargi ainsi que le fonctionnement desdits secteurs.

En théorie, l'intégration économique sous-régionale peut être réalisée en renforçant l'union douanière. Or, en réalité, les coûts de transports et de temps en raison de la distance géographique existent. En conséquence, le marché ne sera intégré qu'à un certain coût de transport. Dans le cas des quatre pays du CACAO, l'intégration du marché devient possible en améliorant les infrastructures de transport du corridor, en reliant les marchés côtiers voisins de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo avec une connexion physique plus forte.

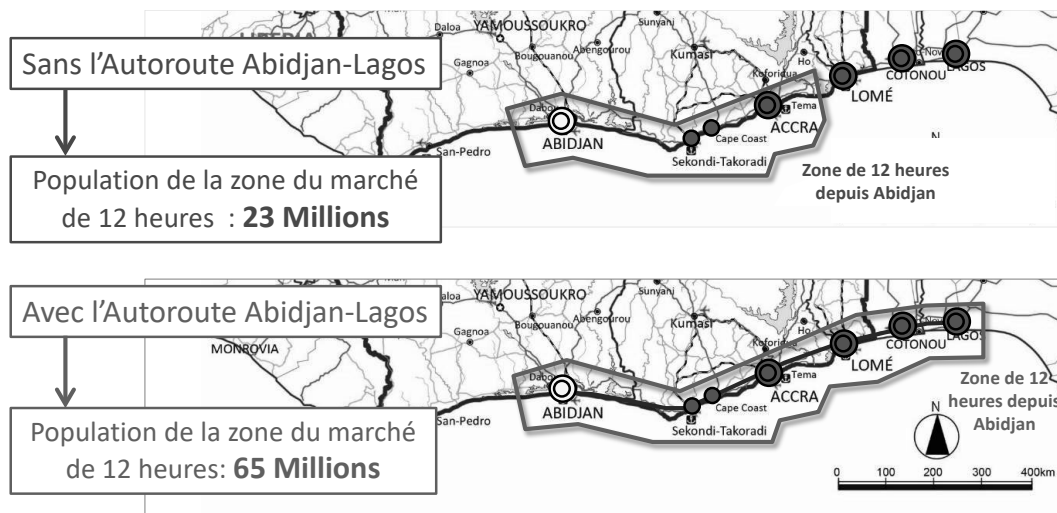
Le plan de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos a été approuvé et signé par les chefs d'Etat des cinq pays concernés. A l'heure actuelle, la CEDEAO et la BAD prévoient l'élaboration d'un plan de mise en œuvre et la préparation d'une étude de faisabilité. Il est prévu que la construction actuelle se déroule selon le budget et la situation financière de chaque pays. Pour intégrer les marchés côtiers et en outre augmenter la taille des marchés sous-régionaux, il est nécessaire de commencer la construction de l'autoroute côtière dans des sections sélectionnées dans lesquelles l'autoroute serait difficile à traverser, y compris les sections Est-Ouest dans les zones métropolitaines d'Abidjan, d'Accra, de Lomé et de Cotonou. Par conséquent, la formulation de plans directeurs urbains ou de transport urbain dans ces zones métropolitaines devrait être achevée dès que possible.

De plus, cette zone côtière formera un corridor économique de 1 000 km entre Abidjan et Lagos avec une autoroute du corridor côtier et des routes existantes comme axes. Dans ce corridor économique, les grandes zones métropolitaines d'Abidjan, d'Accra et de Lagos et d'autres grandes villes comme Sekondi-Takoradi, Lomé et Cotonou, et d'autres villes de taille moyenne sont implantées en permanence, accaparant l'industrie manufacturière et d'autres secteurs économiques. Ces zones urbaines et environnantes fourniront non seulement des infrastructures, telles que l'électricité, l'eau et les TIC, qui soutiendront les secteurs économiques et les activités urbaines, mais aussi des infrastructures internationales de haut niveau telles que les aéroports internationaux et les ports maritimes internationaux.

Dans un proche avenir, la concurrence mondiale entre les villes s'accroîtra. Dans de telles circonstances, on s'attend à ce que de nombreuses grandes villes voisines d'Abidjan et de Lagos soient dotées des fonctions telles que les centres d'administration et commercial, les sièges d'affaires, l'accumulation industrielle, l'aéroport international et le port maritime international, et elles se concurrenceront et se compléteront. Cela formera une ceinture urbaine et industrielle intégrée (corridor économique intégré) avec une compétitivité au-delà de la frontière des villes.

A court et moyen termes, des sections choisies de l'autoroute seront construites. A long terme, l'achèvement de l'autoroute côtière constituerait une zone économique fortement intégrée Abidjan-Lagos, comprenant une zone de transport de 6 heures entre Abidjan et Accra et une zone de transport de 6 heures entre Accra et Lagos, soit une zone de 12 heures entre Abidjan et Abidjan. et Lago (Voir la Figure 10.3).

A très long terme, l'intégration économique sous-régionale devrait être renforcée et les chemins de fer à grande vitesse, établis dans le corridor côtier. Cette zone devrait se développer comme une immense région économique ,en d'autres termes, en « méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest ».



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 10.3 Villes côtières à moins de 12 heures d'Abidjan (2040)

10.4 Groupe 3 des principales stratégies (Bouton C): renforcer la connectivité entre les marchés côtiers et les zones intérieures

Le groupe 3 des principales stratégies vise à renforcer la connexion entre les marchés côtiers et les zones intérieures. Cette connexion est une condition spatiale importante afin de soutenir le développement et la promotion des secteurs économiques des zones intérieures.

Ce groupe se compose des deux principales stratégies suivantes :

- Principale stratégie 6 : Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du fret long courrier (chemins de fer, ports secs multimodaux, transport par voie navigable et pipelines) pour réduire les coûts de transport
- Principale stratégie 7 : Mise à niveau stratégique des infrastructures du corridor de transport soulignant l'importance de la grande vitesse afin de promouvoir les investissements dans les zones intérieures (autoroutes, routes à quatre voies répondant aux normes élevées, transport aérien et TIC)

Pour relier les marchés côtiers et les zones intérieures, les principales stratégies 6 et 7 doivent être mises en œuvre de façon pleinement effective.

10.4.1 Principale stratégie 6 : Mise à niveau stratégique pour la mise en place d'un réseau de transport de fret efficace et d'ampleur régionale (chemins de fer, ports secs multimodaux, transport par voie navigable et pipelines)

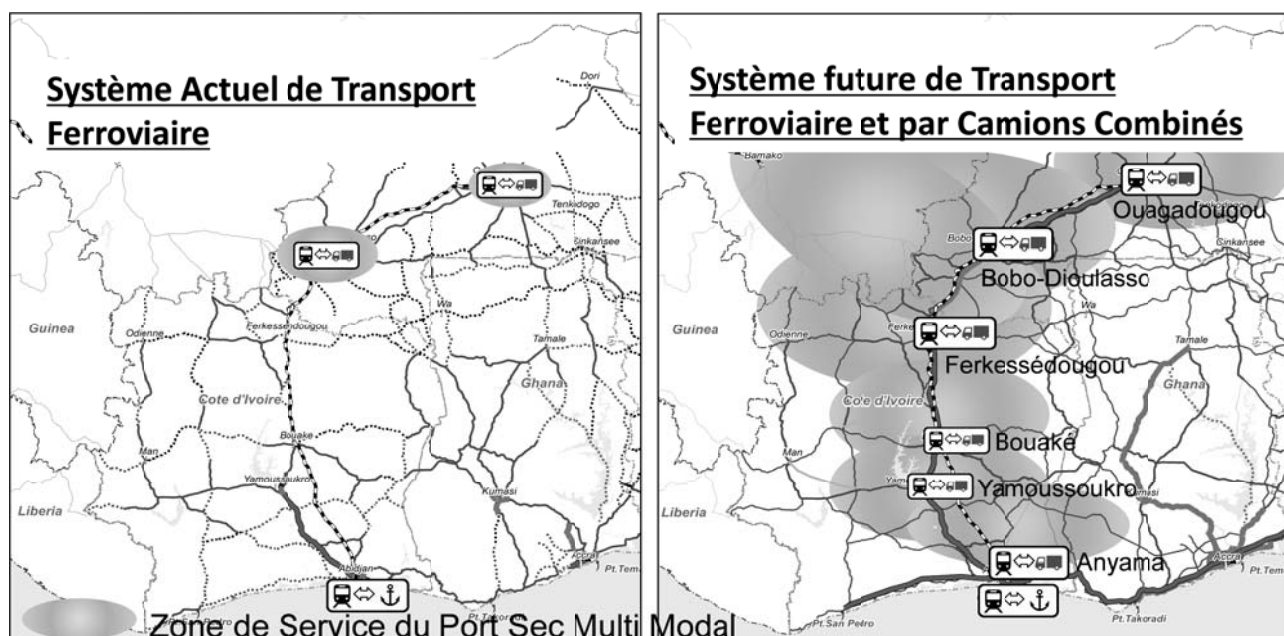
Le transport du fret long courrier entre les zones/pays intérieurs et les zones côtières sera plus efficace et les coûts seront réduits pour développer et favoriser les secteurs économiques des zones/pays intérieurs ciblant le marché de consommation sous-régional. Pour ce faire, les chemins de fer, les transports par voie navigable et les pipelines seront entièrement mis à profit.

Actuellement, Sitarail reliant le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire et la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou, est le seul chemin de fer des quatre pays du CACAO transportant du fret long courrier nord-sud. Or, Sitarail ne gère que les cargaisons du port d'Abidjan et les chargements de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou, et sa zone de service est limitée. Au Ghana, le système de transport du fret nord-sud utilise les voies navigables sur le lac Volta, mais il ne fonctionne pas seul et a besoin de pipelines reliant le port de Tema et celui d'Akosombo au sud du lac, ainsi que le port de Buipe au nord du lac et Bokgatanga, une ville dans le nord du Ghana. Or, le pipeline entre Tema et Akosombo ne fonctionne pas et le niveau du lac Volta au port de Buipe est devenu trop bas pour le transport par voie navigable. Par conséquent, ce transport multimodal est hors service. D'autre part, le réseau d'infrastructure de transport du fret long courrier tels que le transport ferroviaire, les voies navigables et les pipelines n'existe pas sur le corridor nord-sud du Togo.

Les politiques de développement du transport de fret à longue distance pour le plan directeur du CACAO sont les suivantes:

- Les zones de service pour le transport ferroviaire devraient être élargies en combinant les transports ferroviaire et par camion. Dans le même temps, une réglementation stricte sur les camions surchargés devrait être appliquée pour encourager à passer ferroulage. Cette mesure augmentera la demande pour le transport ferroviaire sur le chemin de fer existant. Il est également prévu de supprimer les camions surchargés grâce au renforcement du contrôle strict de ces camions.
- Comme plus de fret utilisera le transport combiné rail et camion à l'avenir, une ou plusieurs lignes ferroviaires longue distance (au Ghana et au Togo) en plus de Sitarail pourraient être construites et exploitées dans les sous-régions du CACAO à long terme. La concurrence éventuelle entre ces deux chemins de fer pourrait réduire les prix du transport de marchandises sur de longues distances au-dessous du niveau actuel.
- A long terme, il est prévu qu'une autre ligne de chemin de fer en dehors de Sitarail sera mise en place dans la sous-région du CACAO pour relier les zones côtières et intérieures. La concurrence entre ces deux lignes ferroviaires devrait réduire le coût du transport du fret long courrier.

- Le transport fluvial sur le lac Volta n'est pas un moyen de transport stable en raison de la diminution du niveau d'eau du lac causée par les changements environnementaux globaux. Comme il n'est pas facile à court / moyen terme au Ghana de développer une ligne de chemin de fer reliant les zones intérieures et côtières, il est important de prendre des mesures pour utiliser le transport fluvial, tout en cherchant à établir un chemin de fer à longue distance, à l'intérieur des terres, et plus loin avec le Burkina Faso.
- Des pipelines de produits pétroliers des zones côtières vers les zones intérieures devraient être développés. En Côte d'Ivoire et au Burkina Faso, le pipeline de produits pétroliers devrait être étendu d'Abidjan à Bobo-Dioulasso.
- Au Ghana et au Burkina Faso, le pipeline de produits pétroliers devrait être étendu de Buipe (Debre) sur le lac Volta à Ouagadougou via Bolgatanga. A long terme, un pipeline de produits pétroliers devrait être étendu du port de Tema à Accra, Kumasi puis à Buipe, pour se raccorder au gazoduc entre Buipe et Bolgatanga et plus loin à Ouagadougou.
- Le développement de nouvelles lignes de chemin de fer devrait être encouragé en utilisant les initiatives des entreprises privées pour développer les ressources minérales dans les zones intérieures des pays côtiers. En outre, de telles lignes ferroviaires pour le développement des ressources minérales devraient être étendues aux pays de l'intérieur à long terme.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 10.4 Expansion des zones de service où le transport ferroviaire et celui de camions sont combinés par l'établissement de ports secs multimodaux

Pour mettre en œuvre ces politiques, les mesures à prendre aux niveaux sous-régional et national sont les suivantes :

(1) Création et fonctionnement du Comité international des chemins de fer

Pour la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire long courrier et l'augmentation de la demande en chemin de fer dans les quatre pays du CACAO, il est nécessaire d'instaurer une coopération entre ces pays et d'orienter de manière appropriée les concessionnaires privés. Le Comité international des chemins de fer devrait être créé dans ce sens pour planifier le réseau ferroviaire international, surveiller l'exploitation, etc. Pour le moment, les thèmes à discuter dans ce comité sont les suivants :

- Mise en œuvre des mesures possibles pour la promotion du ferroutage en utilisant Sitarail
- Projet d'étude et de mise en œuvre de mesures possibles pour la promotion du transport multimodal par chemin de fer et par camion utilisant Sitarail

- Projet d'étude sur la ligne de chemin de fer Ouagadougou-Lomé
- Projet d'étude sur une ligne en boucle de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou
- Projet d'étude sur la ligne de chemin de fer Ouagadougou-Accra-Tema

(2) Approches par pays

Les quatre pays devraient exploiter un système de transport du fret long courrier comme ci-dessous :

1) La Côte d'Ivoire et le Burkina Faso

En Côte d'Ivoire et au Burkina Faso, pour renforcer le ferroutage : (1) un port sec multimodal devrait être mis en place dans le Grand Abidjan et à Ferkessédougou dans la zone intérieure, en Côte d'Ivoire ; (2) un port sec multimodal devrait être mis en place à Ouagadougou et le port sec multimodal de Bobo-Dioulasso devrait être réactivé au Burkina Faso.

Le corridor central nord-sud devrait être renforcé par le remplacement des anciens ponts le long de Sitarail.

2) Ghana

Au Ghana, un système de transport multimodal devrait être mis en place comprenant : 1) un nouveau chemin de fer entre le port de Tema et le port d'Akosombo, 2) le transport fluvial sur le lac Volta et 3) un oléoduc reliant Buipe à Bolgatanga. Afin d'utiliser le transport fluvial, le port de Debre devrait être amélioré et le pipeline de produits pétroliers devrait être étendu à Debre pour contrer la baisse du niveau d'eau du lac Volta. Le port d'Akosombo devrait également être nouvellement développé pour relier le nouveau chemin de fer du port de Tema.

A court et moyen termes, la ligne Est de Tema-Accra-Boankra-Kumasi devrait être réhabilitée. Et à moyen et long terme, une nouvelle ligne de chemin de fer devrait être étendue de Kumasi à Paga, à la frontière avec le Burkina Faso. Pour la construction de nouvelles lignes ferroviaires, il est essentiel de prendre en compte l'intégration des initiatives des compagnies minières dans le développement ferroviaire.

3) Togo

Au Togo, le coût du transport est élevé par suite de l'utilisation exclusive des camions pour le transport du fret long courrier sur le corridor nord-sud. Le chemin de fer devrait être développé étape par étape. A court terme, le chemin de fer devrait être mis en place de Lomé à Blitta puis, à moyen terme, prolongé de Blitta à Kabou (aussi pour le développement des mines de fer) et, à long terme, de Kabou à Cinkassé. A Cinkassé du Burkina Faso, un port sec multimodal devrait être construit pour attirer les cargaisons du Burkina Faso et du Niger.

10.4.2 Principale stratégie 7 : Mise à niveau stratégique des infrastructures des corridors nord-sud soulignant l'importance de la grande vitesse (autoroutes, routes à quatre voies répondant aux normes haut-standard, transport aérien et TIC)

La vitesse des déplacements des « personnes, biens et informations » devrait s'accélérer par la construction d'une partie des autoroutes, le renforcement des transports aériens nationaux et sous-régionaux et le renforcement du réseau TIC. Cela devrait rompre la « barrière du temps de transport » entre les zones intérieures et côtières permettant de promouvoir les investissements dans les secteurs économiques des zones intérieures. Les gestionnaires et les techniciens des sociétés devraient ainsi pouvoir se déplacer facilement entre leurs antennes dans les zones intérieures et la capitale, en attirant avec eux les investissements dans les secteurs économiques intérieurs. Cela devrait également contribuer à développer le transport à grande vitesse du lieu de production dans les zones intérieures vers le lieu de consommation dans les zones côtières, ce qui permettrait, la production par les zones intérieures de produits à forte valeur ajoutée tels que les fruits et légumes frais et les produits laitiers frais, ainsi que leur vente aux zones côtières.

Pour mettre en pratique cette stratégie, les mesures suivantes devraient être adoptées en matière de route, de transport aérien et de TIC.

(1) Construction des autoroutes nord-sud et routes à quatre voies répondant aux normes haut-standard

Les investissements de l'extérieur (investissements nationaux et étrangers) sont nécessaires pour restructurer l'économie des zones intérieures. Pour que celles-ci attirent un tel investissement, les deux exigences suivantes doivent être satisfaites :

- Les gestionnaires et les techniciens des sociétés doivent pouvoir se déplacer facilement entre le lieu de production dans les zones intérieures et le lieu de consommation dans les capitales des zones côtières. Cela permettra une gestion appropriée de la production et du transport.
- Les zones intérieures doivent être capables de fabriquer les produits et les biens à forte valeur ajoutée par la connexion en transport à grande vitesse de la zone de production intérieure à la zone de consommation côtière.

Pour satisfaire ces deux exigences, la modernisation des infrastructures de corridor suivantes est nécessaire. Les améliorations ne visent pas à relier toutes les zones de production intérieures aux zones de consommation côtières à court terme, mais plutôt à construire une partie du corridor afin que les agglomérations majeures des zones côtières soient reliées aux principales villes intérieures en moins de six heures de conduite.

- Construction des autoroutes et des routes à quatre voies répondant aux normes élevées
- Renforcement des infrastructures routières du corridor nord-sud existantes
- Remplacement des anciens ponts du corridor nord-sud
- Amélioration du bitumage des routes du corridor nord-sud
- Construction des rocade et des voies périphériques pour les villes sur les corridors nord-sud
- Elargissement des routes principales dans les villes sur les corridors nord-sud
- Amélioration des principaux passages des villes le long des corridors nord-sud (construction des ponts routiers)

(2) Confirmation et mise en œuvre du réseau international d'autoroutes et des programmes de construction des routes à quatre voies répondant aux normes élevées dans les quatre pays du CACAO

La construction de l'autoroute nord-sud doit être approuvée et signée par les chefs d'État des pays concernés pour chaque autoroute et route à quatre voies répondant aux normes élevées, de la même manière que l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos. Cet accord renforcera l'intégration physique des quatre pays et facilitera aussi l'intégration économique.

La coordination de ces autoroutes et routes à quatre voies répondant aux normes élevées du corridor nord-sud devrait être assumée par la Commission de l'UEMOA et celle des autoroutes du corridor côtier, par la CEDEAO.

(3) Renforcement des transports aériens national et sous-régional

En dehors de la construction des routes nécessaires pour satisfaire les exigences de six heures de conduite pour la connexion, le transport aérien est aussi nécessaire. Or, il est difficile d'assurer les services fréquents de transport aérien (plus d'un aller-retour par jour) dans un premier temps. Par conséquent, il est encore important de construire des routes qui permettent les déplacements à grande vitesse. On suppose que la fréquence du service de transport aérien augmentera à mesure en même temps que les déplacements à grande vitesse sur les routes.

- Renforcement du transport aérien national
- Renforcement du transport aérien interrégional

Pour la mise en œuvre de cette stratégie, les éléments suivants devraient être pris en considération :

- Dans chaque capitale, il existe un plan de déplacement de l'aéroport international vers la banlieue pour son extension. Cependant, en convertissant les aéroports internationaux situés au centre de chaque capitale en aéroports domestiques et interrégionaux, l'accessibilité à l'aéroport peut être assurée.
- Encourager les nouvelles compagnies aériennes qui peuvent fournir des vols vers les aéroports autres que ceux des capitales.

(4) Renforcement du réseau TIC

L'utilisation de l'infrastructure Internet et des TICS, l'industrie des TIC et les ressources humaines des TICS sont devenues primordiales dans la vie sociale et les activités économiques. Les TIC continueront d'être des infrastructures aussi importantes que les secteurs économiques. Pour renforcer les TIC, il faut développer l'infrastructure des corridors en mettant l'accent sur la grande vitesse dans la stratégie principale 7. Les actions suivantes sont nécessaires :

- Installer un centre de données dans la capitale de chaque pays et renforcer la base de l'infrastructure des TIC
- Renforcer le réseau de fibres optiques le long des corridors principaux
- Promouvoir l'utilisation d'Internet dans les zones intérieures en mettant en place un kiosque dans les petits centres urbains de ces zones
- Développer les ressources humaines en TIC

10.5 Groupe 4 des principales stratégies (Bouton D): Assurer un développement inclusif et durable

Le groupe 4 des principales stratégies vise à réaliser la vision future sous-régionale dans le domaine social, économique et sécuritaire. Il se compose des trois principales stratégies suivantes :

- Principale stratégie 8 : Appui aux petites et moyennes entreprises, développement des ressources humaines des secteurs économiques et renforcement des services sociaux de base afin de permettre à davantage de personnes de participer à de nouvelles opportunités de développement liées à l'essor du corridor sous-régional
- Principale stratégie 9 : Développement de systèmes et d'activités de gestion environnementale capables de faire face aux risques potentiels liés au développement du corridor sous-régional, qui augmentent tant dans les milieux naturels que dans la société
- Principale stratégie 10 : Renforcement des mesures de sécurité pour maintenir les sociétés stables et en sécurité ainsi que les économies durables dans la sous-région

10.5.1 Principale stratégie 8 : Appui aux petites et moyennes entreprises, développement des ressources humaines des secteurs économiques et renforcement des services sociaux de base afin de permettre à davantage de personnes de participer à de nouvelles opportunités de développement liées à l'essor du corridor sous-régional

Pour permettre à davantage de personnes de participer à de nouvelles opportunités de développement, les services d'appui aux PME, l'éducation de base y compris le développement des ressources humaines des secteurs économiques ainsi que les services de santé de base doivent être améliorés dans les zones intérieures des pays côtiers et les zones rurales du pays enclavé.

Il est également nécessaire de relier les entreprises privées qui élargissent leurs activités pour investir dans les zones intérieures, les PME et les ressources humaines locales. Pour ce faire, un programme de mise en

relation pour soutenir les PME est nécessaire ainsi que le développement des ressources humaines des zones intérieures.

En parallèle, il est aussi nécessaire de prévoir, pour les populations en croissance en milieux ruraux et urbains des zones intérieures, l'éducation et les services de santé de base qui sont sous-développés par rapport aux zones côtières.

10.5.2 Principale stratégie 9 : Développement de systèmes et d'activités de gestion environnementale capables de faire face aux risques potentiels liés au développement du corridor sous-régional, qui augmentent dans de vastes zones dans les milieux naturels et sociaux

Etant donné que le développement des secteurs économiques se déroulera dans des espaces plus larges de chaque pays, principalement dans les corridors nord-sud et côtiers, les risques environnementaux et sociaux peuvent atteindre les zones intérieures et les milieux ruraux de la zone côtière. Il est nécessaire d'élaborer des règlements et de mettre en place des organisations pour la gestion environnementale, ainsi que de renforcer les capacités techniques.

Il est particulièrement nécessaire de renforcer la capacité de suivi pour vérifier que les plans de gestion environnementale élaborés par chaque acteur de développement dans le cadre du système existant d'évaluation de l'impact environnemental (EIE) sont correctement mis en œuvre. Pour un tel processus de suivi, les laboratoires de l'environnement sont nécessaires pour étudier diverses données environnementales.

10.5.3 Principale stratégie 10 : Renforcement des mesures de sécurité pour maintenir les sociétés stables et en sécurité ainsi que les économies durables dans la sous-région

Des mesures visant à prévenir le terrorisme qui compromettent la sécurité sociale et économique et la stabilité devraient être prises.

La mise en œuvre du présent Plan Directeur implique l'adoption de mesures contre la pauvreté et pour résoudre les problèmes sociaux qui constituent des facteurs menaçant la sécurité de la sous-région. Ce Plan Directeur encouragera les secteurs économiques des zones/pays intérieurs et dynamisera l'économie de l'ensemble de la sous-région, en contribuant à la prévention de l'aggravation des disparités régionales et sociales grâce aux objectifs du présent Plan Directeur et à l'intégration économique et physique sous-régionale.

D'autre part, avec davantage de personnes et de marchandises circulant dans et hors de la sous-région, l'importance de chaque mesure de sécurité sera plus évidente. Il est particulièrement nécessaire d'améliorer les mesures de sécurité sur les frontières nationales, les ports maritimes, les aéroports et le long des principaux corridors.

Chapitre 11 Projets prioritaires

11.1 Critères de sélection des projets prioritaires

Les projets prioritaires pour la mise en œuvre des stratégies essentielles 1 à 10 sont formulés et compilés respectivement du Tableau 11.1 au Tableau 11.10.

La sélection des projets prioritaires a été fait selon les critères suivants :

- Les projets nécessaires à la mise en œuvre des dix principales stratégies
- Les projets qui pourraient initier et piloter le développement des corridors en fonction du scénario de croissance retenu
- Les projets qui nécessitent une mise en œuvre proactive, en amont de la demande accrue d'infrastructures ou de production des secteurs économiques
- Les projets techniquement et institutionnellement applicables

Les « projets prioritaires » retenus ici comprennent non seulement des projets inédits ou élaborés dans le cadre du projet du CACAO, mais aussi ceux sélectionnés parmi les projets existants des gouvernements des pays du CACAO pour leur efficacité présumée dans la réalisation du scénario de croissance retenu.

11.2 Projets prioritaires de la Commission de l'UEMOA et de chacun des pays pour la mise en œuvre des principales stratégies

Les listes de ce chapitre incluent des projets prioritaires pour le Bénin et le Nigéria. Ce sont des projets prioritaires identifiés pour la Stratégie n° 4 et n° 5, visant la promotion de l'intégration économique sous-régionale et l'intégration spatiale, en particulier pour le corridor Abidjan-Lagos.

Tableau 11.1 Projets prioritaires pour la principale stratégie 1

Principale stratégie 1 : « Promotion des secteurs économiques moteurs » contribuant au développement régional et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
• Programme coordonné par l'UEMOA pour la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux	
Burkina Faso	Togo
<p><u>Agriculture (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'appui au marketing de Bagrépôle • Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire à Douna, à Karfiguéla et dans la Vallée du Kou • Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire à Sourou • Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire dans la Vallée du Samendeni • Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing Phase 1 • Projet de développement de systèmes d'irrigation dans les zones humides <p><u>Agriculture (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing Phase 2 <p><u>Agriculture (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement des cultures spécialisées à destination des consommateurs aux revenus moyens des marchés sous-régionaux <p><u>Elevage (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'amélioration des services de base pour bovins et petits ruminants • Projet de développement des techniques de production de cultures fourragères et des méthodes d'alimentation • Projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits 	<p><u>Agriculture (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'extension des ZAAP (zone d'aménagement agricole planifié) • Projet de renforcement des marchés agricoles locaux Phase 1 (dont Kétau et Guérin-Kouka) • Projet de soutien au développement de l'Agropole-Kara (développement des ressources en eau et centre logistique) • Projet de soutien au développement de l'Agropole-Oti (développement des ressources en eau et centre logistique) • Projet de soutien au développement de l'Agropole-Mono (développement des ressources en eau et centre logistique) <p><u>Agriculture (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des projets de soutien au développement des Agropoles d'Oti, de Kara et de Mono • Etude du développement des Agropoles d'Amou, d'Agou, de Yoto et de Bas-Mono • Projet de soutien au développement des Agropoles d'Amou, d'Agou, de Yoto et de Bas-Mono • Réhabilitation des marchés agricoles Phase 2 (incluant Anié, Gaando Namoni et Cinkassé) <p><u>Agriculture (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des projets d'aide aux agropoles et mini-agropoles des zones intérieures

<p>animaux <u>Elevage (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'amélioration des services de base pour bovins et petits ruminants • Projet de développement continu des techniques de production de cultures fourragères et des méthodes d'alimentation • Projet de développement continu de la chaîne de valeur pour les produits animaux <p><u>Elevage (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Expansion continue de la production et des exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers • Expansion continue de la production et des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers <p><u>Mines (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Essor de l'exploitation de la mine de manganèse de Tambao par la réhabilitation et la construction du chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou en passant par Dori et Kaya <p><u>Industrie (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo à Ouagadougou <ul style="list-style-type: none"> ➢ Extension de la zone industrielle de Kossodo ➢ Relocalisation des industries de la zone industrielle de Gounghin du centre de Ouagadougou à la zone industrielle de Kossodo ➢ Réhabilitation de la zone industrielle de Gounghin <p><u>Industrie (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et d'exploitation du nouveau parc industriel le long de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement des ressources humaines spécialisées en TIC <p><u>TIC (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement continu des ressources humaines pour les professionnels de la TIC 	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation des marchés agricoles Phase 3 (incluant Tchamba et Bassar) <p><u>Pêche (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'appui au développement de l'aquaculture au barrage de Nangbéto <p><u>Pêche (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'appui au développement de l'aquaculture au barrage d'Adjarala <p><u>Mines (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la mine de fer de Bandjeli <p><u>Industrie (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Kara • Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Sokodé <p><u>Industrie (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d'une zone industrielle et logistique le long de l'autoroute dans le Grand Lomé <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et de mise en service d'un centre de données dans le Grand Lomé • Projet de développement des ressources humaines pour les spécialistes des TIC
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Agriculture (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme axé sur le développement et l'utilisation efficace des infrastructures agricoles et des bas-fonds • Appui au pôle agro-alimentaire de la région du Bélier (incluant Yamoussoukro) • Projet d'accélération de la transformation de la noix de cajou (quatorze régions - Bafing, Eirb, Hambol, Worodougou, Bounkani, Gontougo, Bagoué, Kabadougou, Marahoué, Poro, Folon, Tchologo, Iffou et Haut Sassandra) • Projet de développement de la culture du soja dans le nord et le nord-ouest de la Côte d'Ivoire (régions du Bafing et du Kabadougou, y compris les villes de Touba et d'Odienné) <p><u>Agriculture (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la mise en œuvre du programme de développement et d'utilisation efficace des infrastructures agricoles et des bas-fonds • Poursuite de la mise en œuvre du projet d'accélération de la transformation de la noix de cajou (quatorze régions - Bafing, Eirb, Hambol, Worodougou, Bounkani, Gontougo, Bagoué, Kabadougou, Marahoué, Poro, Folon, Tchologo, Iffou, Haut Sassandra) • Poursuite de la mise en œuvre du projet de développement de la culture du soja dans le nord et le nord-ouest de la Côte d'Ivoire (régions du Bafing et du Kabadougou, y compris les villes de Touba et Odienné) <p><u>Elevage (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un marché au bétail et d'un complexe d'abattoirs à Anyama • Renforcement de l'installation de chargement du bétail à la gare ferroviaire de Ferkessédougou ou dans une gare de banlieue de Ferkessédougou • Réhabilitation des ranchs et stations d'élevage <p><u>Elevage (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Extension du marché du bétail et du complexe d'abattoirs à Anyama • Construction d'abattoirs dans le pays (Yamoussoukro, Daloa, Bouaké, Ferkessédougou, Korhogo) 	<p><u>Agriculture (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 1 du programme de développement des zones agricoles de Tamale-Mamprusi • Phase 1 du programme de développement des zones agricoles d'Atebubu-Est Gonja (y compris le projet d'irrigation de la Vallée de Daka) • Phase 1 du programme de développement des zones agricoles de Gonja-Kintampo et de Bole-Tain (y compris le plan d'irrigation de Bui) • Projet de développement de l'irrigation des plaines d'Accra <p><u>Agriculture (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 2 du programme de développement des zones agricoles de Tamale-Mamprusi • Phase 2 du programme de développement des zones agricoles d'Atebubu-Est Gonja • Phase 2 du programme de développement des zones agricoles de Gonja-Kintampo et de Bole-Tain <p><u>Agriculture (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 3 du programme de développement des zones agricoles de Tamale-Mamprusi • Phase 3 du programme de développement des zones agricoles d'Atebubu-Est Gonja • Phase 3 du programme de développement des zones agricoles de Gonja-Kintampo et de Bole-Tain <p><u>Elevage (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 1 du Projet de développement des ressources alimentaires • Phase 1 de l'amélioration des stations d'élevage de bétail de Tamale, de la station d'élevage de cochons de Babile et de la ferme laitière d'Amrahia • Phase 1 du développement d'usines de traitement de volaille avec chambre froide • Formulation d'un plan national de gestion de la transhumance

<p><u>Mines (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement des gisements de fer dans la région du Tonkpi (Mt. Nimba, Mt. Klahoyo et Mt. Gao) par la construction d'un chemin de fer entre San-Pédro et les mines de fer proche de Man <p><u>Mines (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du développement des gisements de fer dans la région du Tonkpi (Mt. Nimba, Mt. Klahoyo et Mt. Gao) par la construction d'un chemin de fer entre San-Pédro et les mines de fer proche de Man <p><u>Mines (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du développement des gisements de fer dans la région du Tonkpi (Mt. Nimba, Mt. Klahoyo et Mt. Gao) par la construction d'un chemin de fer entre San-Pédro et Man • Développement des mines de manganèse dans la région du Kabadougou par l'extension du chemin de fer de Man à Odienné <p><u>Industrie (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Bonoua le long de l'autoroute d'Abidjan à Bonoua • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Bouaké (le long de la rocade prévue) • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Yamoussoukro (le long de la rocade prévue) <p><u>Industrie (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Man • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Korhogo • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à San-Pédro <p><u>Industrie (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un parc industriel avec une zone franche à Bondoukou <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement des ressources humaines spécialisées en TIC <p><u>TIC (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement continu des ressources humaines spécialisées en TIC <p><u>Port maritime (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal minéralier au port de San-Pédro 	<p><u>Élevage (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 2 du projet de développement des ressources alimentaires • Phase 2 de l'amélioration des stations d'élevage de bétail de Tamale, de la station d'élevage de cochons de Babile et de la ferme laitière d'Amrahia • Phase 2 du développement d'usines de traitement de volaille avec chambre froide <p><u>Élevage (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 3 du projet de développement des ressources alimentaires • Phase 3 de l'amélioration des stations d'élevage de bétail de Tamale, de la station d'élevage de cochons de Babile et de la ferme laitière d'Amrahia <p><u>Pêche (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 1 du programme pour le développement de l'aquaculture sur la Volta <p><u>Pêche (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 2 du programme pour le développement de l'aquaculture sur la Volta <p><u>Pêche (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 3 du programme pour le développement de l'aquaculture sur la Volta <p><u>Mines (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'étude du transport du minerai de fer de la mine de fer de Shineni en testant les options offertes par le chemin de fer, la voie navigable et le camion <p><u>Mines (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la mine de bauxite de Nyinahin avec la construction d'un chemin de fer entre Awaso et Nyinahin • Développement de la mine de fer de Shieni <p><u>Mines (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'une mine de manganèse dans la partie nord-ouest du Ghana, y compris la construction du chemin de fer entre Nyinahin et Wa <p><u>Industrie (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de mise en place de la zone industrielle de Tamale • Projet de mise en place d'un parc technologique d'Ashanti à Ejisu • Projet de mise en place d'une zone de traitement des exportations de Sekondi • Projet de mise en place d'une zone de traitement pour l'exportation de Shama dans le district de Shama Ashanta (région Occidentale) • Projet de mise en place d'une zone industrielle à Pranpran • Projet de mise en place d'un parc industriel à Kasoa • Projet de mise en place d'un parc TIC à Cape Coast
---	--

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.2 Projets prioritaires pour la principale stratégie 2

Principale stratégie 2 : « Promotion des investissements pour les secteurs économiques moteurs » en tirant parti de l'intégration et de l'expansion des marchés sous-régionaux et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
<ul style="list-style-type: none"> • Programme coordonné par l'UEMOA pour la promotion des investissements dans les secteurs économiques moteurs ciblant les marchés sous-régionaux • Programme coordonné par l'UEMOA pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche 	
Burkina Faso	Togo
<p><u>Promotion des investissements (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche • Promotion des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers • Promotion des investissements pour les exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers • Promotion de l'investissement et du développement de Bagrépole pour l'agriculture, l'aquaculture et l'agro-alimentaire 	<p><u>Promotion des investissements (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche • Promotion des investissements pour le développement des trois agropoles (Oti, Kara et Mono) dans les zones intérieures • Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Kara et de Sokodé

<ul style="list-style-type: none"> • Promotion de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée à Karfiguéla, à Douna et dans la Vallée de Kou • Promotion de l'investissement et du développement de la manufacture à Ouagadougou • Promotion de l'investissement et du développement pour la manufacture, y compris l'industrie du coton filé à Bobo-Dioulasso <p><u>Promotion des investissements (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion continue des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers • Promotion continue des investissements pour les exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers • Promotion des investissements pour les autres agropoles • Promotion continue de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée • Promotion continue de l'investissement et du développement de la manufacture à Ouagadougou • Promotion continue de l'investissement et du développement de la manufacture à Bobo-Dioulasso 	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli et la construction du chemin de fer entre Lomé et Kabou • Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage de Nangbéto <p><u>Promotion des investissements (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli • Promotion des investissements pour le développement des agropoles et mini-agropoles des zones intérieures • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sokodé et de Kara • Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé • Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage d'Adjarala <p><u>Promotion des investissements (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion des investissements pour le développement des agropoles et mini-agropoles des zones intérieures • Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sokodé et de Kara
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Promotion des investissements (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche • Promotion des investissements étrangers et nationaux dans l'agriculture du Nord de la Côte d'Ivoire en fournissant des services d'appui, tels que la recherche des cibles d'investissement et celle du foncier • Promotion des investissements dans la zone franche de Grand-Bassam existante pour les TIC et la biotechnologie • Promotion des investissements dans le secteur manufacturier des parcs industriels • Promotion des investissements pour l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz <p><u>Promotion des investissements (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la promotion des investissements dans l'agriculture du Nord de la Côte d'Ivoire en fournissant des services d'appui, tels que la recherche des cibles d'investissement et la recherche du foncier • Poursuite de la promotion des investissements dans le secteur manufacturier des parcs industriels • Promotion des investissements pour le développement des mines de manganèse dans la région du Kabadougou par l'extension du chemin de fer de Man à Odienné • Poursuite de la promotion des investissements pour l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz <p><u>Promotion des investissements (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la promotion des investissements dans l'agriculture du Nord de la Côte d'Ivoire en fournissant des services d'appui, tels que la recherche des cibles d'investissement et la recherche du foncier • Poursuite de la promotion des investissements dans le secteur manufacturier des parcs industriels • Promotion des investissements pour l'exploration et l'exploitation des minerais • Poursuite de la promotion des investissements pour l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz 	<p><u>Promotion des investissements (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche • Promotion des investissements pour le développement de la mine de bauxite de Nyinahin • Promotion des investissements pour le développement de la mine de fer de Shieni • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sekondi-Takoradi • Promotion des investissements dans les industries manufacturières du Grand Kumasi • Promotion des investissements dans les industries TIC-BPO du Grand Kumasi <p><u>Promotion des investissements (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sekondi-Takoradi • Promotion des investissements dans les industries manufacturières du Grand Kumasi • Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Tamale • Promotion des investissements dans les industries TIC-BPO de Tema, de Cape Coast et du Grand Kumasi

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.3 Projets prioritaires pour la principale stratégie 3

Principale stratégie 3 : « Développement des infrastructures de base pour les secteurs économiques » afin de soutenir le développement des secteurs économiques moteurs dans les zones intérieures et côtières et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
<ul style="list-style-type: none"> Programme coordonné par l'UEMOA pour la promotion et le développement de l'infrastructure de base pour les secteurs économiques moteurs, y compris les routes d'accès, les chemins de fer, l'électricité, les ressources en eau, les TIC, le pétrole et le gaz 	
Burkina Faso	Togo
<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole <ul style="list-style-type: none"> ➢ Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Doua ➢ Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango) ➢ Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole ➢ Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou) ➢ Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara <p><u>Route (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole <ul style="list-style-type: none"> ➢ Amélioration de la route entre Dédougou et Ouahigouya en passant par Tougan pour atteindre la zone à potentiel agricole du Sourou ➢ Amélioration de la route reliant les N5 et N16 entre Pô et Bittou ➢ Amélioration de la route (N11) entre Orodara – Banfora – Gaoua – frontière ivoirienne <p><u>Chemin de fer (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de réhabilitation de la ligne de chemin de fer de Kaya-Ouagadougou et de construction d'un chemin de fer entre Tambao et Kaya en passant par Dori pour le transport du minerai de manganèse de la mine de Tambao Projets de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans les gares ferroviaires suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Ouagadougou ➢ Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Bobo-Dioulasso ➢ Gare ferroviaire à Kaya <p><u>Chemin de fer (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans la gare ferroviaire de Cinkassé <p><u>Alimentation électrique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de développement de l'interconnexion de la ligne électrique (Porga-Kompienga, Bénin) Projet de construction et d'exploitation des centrales solaires dans les communes rurales <p><u>Ressources en eau (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet d'approvisionnement de Ouagadougou à partir du barrage de Ziga (Ziga II) Phase 2 Projet d'extension du système d'approvisionnement en eau de Bobo-Dioulasso 	<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole dans les zones intérieures <ul style="list-style-type: none"> ➢ Amélioration des routes de Borgou-Mago, de Baouré et de Mogou-Gando-Namoni vers l'Agropole d'Oti ➢ Amélioration de la route de Tchitcho - Leon - Guerin-Kouka pour l'Agropole de Kara ➢ Amélioration de la route de Kambole – Bila - Goubi - Bagou - Issati –Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono ➢ Amélioration de la route entre Kougnonhou et Atakpamé pour atteindre les zones à potentiel agricole vers les Mini-Agropoles d'Amou et d'Agou dans la région des Plateaux ➢ Amélioration de la route entre Atakpamé et Nangbéto Dam <p><u>Route (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole <ul style="list-style-type: none"> ➢ Amélioration de la route de Bassar – Mô – Tindjasse – frontière ouest avec le Ghana, en direction des zones à potentiel agricole dans la vallée de Mô de la région Centrale Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Bassar Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Kabou et Sansanné Mango <p><u>Chemin de fer (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'un chemin de fer de Lomé à Blitta <p><u>Chemin de fer (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un chemin de fer de Blitta à Kabou <p><u>Alimentation électrique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'une ligne d'interconnexion de 161 kV (Porga-Kompienga) avec le Burkina Faso <p><u>Alimentation électrique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'un barrage et d'une centrale hydroélectrique à Adjarala Projet de construction d'un barrage et d'une centrale hydroélectrique à Tetetou <p><u>Ressources en eau (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet transfrontalier pour l'approvisionnement en eau potable de Sogakope – Lomé Etude pour le développement d'une nouvelle ressource en eau incluant le barrage de Zio et l'adduction d'eau depuis le fleuve Mono jusqu'au système d'approvisionnement en eau de Lomé Projet d'extension de la station d'épuration d'eau (STEP) du barrage de Kozah jusqu'à Kara <p><u>Ressources en eau (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de développement d'une nouvelle ressource en eau du Grand Lomé Projet de développement d'une nouvelle ressource en eau de Kara
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes est-ouest pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole depuis le corridor central <ul style="list-style-type: none"> ➢ Amélioration de la route entre Ferkessedougou et Bouna ➢ Amélioration de la route entre Bouaké et Bondoukou ➢ Amélioration de la route entre Boundiali et Odienné ➢ Amélioration de la route entre Tieningboué et Séguéla ➢ Amélioration de la route entre Séguéla et Man 	<p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet d'extension du parc TIC de Tema Projet de construction d'un centre d'information communautaire à Tema Projet de développement d'un parc TIC à Cape Coast <p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projets d'amélioration des routes inter-régionales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole du corridor central

<p><u>Chemin de fer (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une installation ferroviaire de déchargement du bétail à la gare d'Anyama • Construction d'une installation ferroviaire de chargement et de déchargement du bétail à la gare de Ferkessédougou ou dans une gare de banlieue de Ferkessédougou • Projet de coordination entre les trois sociétés de minerai du fer et le gouvernement pour la construction d'un chemin de fer de San-Pédro à Man (études techniques comprises) • Construction d'un chemin de fer reliant San-Pédro aux gisements de fer de la région du Tomkpi <ul style="list-style-type: none"> ➢ Ligne ferroviaire entre San Pédro - Man ➢ Ligne ferroviaire entre Man – Mt. Nimba ➢ Ligne ferroviaire entre Man – Mt. Klahoyo ➢ Ligne ferroviaire entre Man – Mt. Gao <p><u>Chemin de fer (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une ligne ferroviaire reliant Man à Odiénné <p><u>Port maritime (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal minéralier au port de San-Pédro <p><u>Pipeline (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement du pipeline-Est (d'une longueur totale de 132km entre Abatta et Assinie) <p><u>Pétrole et gaz (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etude du plan directeur des secteurs du pétrole et du gaz en relation avec la production d'électricité <p><u>Alimentation en électricité (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d'une ligne d'interconnexion de 330 kV avec le Ghana (150km) • Projet de développement de la centrale hydroélectrique de Lougah (avec une capacité de 270MW) • Projet d'amélioration des réseaux électrique et de la distribution, y compris la construction et l'amélioration des sous-stations à Grand Abidjan <p><u>Ressources en eau (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement des eaux de surface du fleuve Mé pour le Grand Abidjan • Projet de développement des eaux de surface du fleuve Bandama • Projet de développement des eaux souterraines de Dabou-Nieki pour le Grand Abidjan • Extension du débit en eau (28.000 m³/jour) et de la station de traitement d'eau du fleuve Bandama à Yamoussoukro • Extension de la station de traitement d'eau de Loca à Bouaké (capacité totale = 30.000 m³/jour) • Extension du débit en eau (52.000 m³/jour) et de la station de traitement d'eau du fleuve Bandama à Korhogo • Extension de la station de traitement d'eau du barrage de San-Pédro 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Yawgu et Wa ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Navrongo et Fian ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Navrongo et Banusu ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Tamale et Makango ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Yeji et Kintampo ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Salaga et Bimbila ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Techiman et Agordeke ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Kpando-Torkor et Golokwati ➢ Amélioration de la route inter-régionale entre Berekum et Banda Nkwanta ➢ Amélioration de la route nationale 11 entre Bolgatanga et Bawku ➢ Amélioration de la route nationale 13 entre Lawra et Navrongo <p><u>Chemin de fer (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation de la section ouest du chemin de fer Takoradi – Awaso <p><u>Chemin de fer (2025-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un chemin de fer entre Awaso-Nyinahin <p><u>Transport par voie navigable (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etude du transport par voie navigable entre le port de Damanko et le port d'Akosombo sur le lac Volta pour faciliter l'exploitation du minerai de fer de la mine de Shieni <p><u>Alimentation en électricité (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement d'une ligne d'interconnexion de 330kV (Presta-Côte d'Ivoire) • Projet de centrales hydroélectriques (Pwalugu, Juale et Hemang) • Projets de centrales thermiques (General Electric, Cycle combiné de Kpong, Cycle combiné de Globebeq, Cycle combiné d'Aksa, Cycle combiné de Tadi, Cycle combiné de Chrispod, Astro et Domunli) <p><u>Ressources en eau (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Extension de l'unité de traitement d'eau au barrage de Weija pour le Grand Accra • Extension de l'unité de traitement d'eau au barrage de Barakese pour le Grand Kumasi • Projet d'approvisionnement en eau de Tamale • Interconnexion de l'unité de traitement d'eau de Sekyere-Hemang avec le système d'approvisionnement en eau de Secondi-Takoradi et avec la centrale thermique d'Aboadze <p><u>Pipeline (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction du pipeline (Gaz naturel) Aboadze-Tema
---	--

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.4 Projets prioritaires pour la principale stratégie 4

Principale stratégie 4 : « Renforcement de l'union douanière », « Facilitation du commerce sous-régional » sur les frontières nationales, les ports maritimes et les corridors de transport entre les pays du CACAO afin de promouvoir l'intégration économique sous-régionale et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
<u>Renforcement de l'union douanière</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d'un consensus pour le renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière dans les pays du CACAO avant dans les 8 pays membres de l'UEMOA et 15 pays membres de la CEDEAO (coordination au sein de la Commission de l'UEMOA et coordination avec la CEDEAO) 	
<u>Poste-frontière à guichet unique (PCJ)</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Projet de soutien pour l'établissement et l'exploitation des PCJ dans les pays du CACAO 	
<u>Système douanier intégré par les TIC</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Projet pour relier les systèmes douaniers des pays du CACAO par les TIC d'une manière intégrée 	
Burkina Faso	Togo
<u>Logistique (2018-2025)</u>	<u>Logistique (2018-2025)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières

<p>nationales pour les produits sous-régionaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire) • Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo) • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana) <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana) 	<p>nationales pour les produits sous-régionaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo) • Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo) • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Sanvee Condji – Hillacondji (frontière entre le Bénin et le Togo) <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Sanvee Condji–Hillacondji (frontière entre le Bénin et le Togo)
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Elubo-Noé (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana) • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire) <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Elubo-Noé (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire) 	<p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux • Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo) • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Elubo-Noé (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana) • Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana) <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Elubo-Noé (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana) • Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana)
Benin	Nigeria
<p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement pour la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales • Projet de construction et d'exploitation d'un PCJ à Sanvee Condji – Hillacondji (frontière nationale entre le Bénin et le Togo) 	<p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement pour la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales • Projet de construction et d'exploitation d'un PCJ à Seme (frontière nationale entre le Bénin et le Nigeria)

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.5 Projets prioritaires pour la principale stratégie 5

Principale stratégie 5 : Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du corridor Abidjan – Lagos (autoroute) et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
<ul style="list-style-type: none"> • Programme de coordination et de promotion de l'UEMOA et de la CEDEAO pour le développement du corridor économique Abidjan-Lagos 	
Burkina Faso	Togo
/	<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projet de construction de tronçons de l'autoroute Abidjan-Lagos dans le Grand Lomé <p><u>Route (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projet de construction de tronçons du Togo Centre et Est de l'autoroute Abidjan-Lagos <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et opérationnalisation de la PCJ à Noépé (frontière avec le Ghana) • Projet de construction et opérationnalisation de la PCJ à Sanvee Condji – Hillacondji (frontière avec le Bénin) • Projet de construction et opérationnalisation d'une plateforme de logistique (terminal de camions) à l'arrière-pays du port de Lomé <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des opérations de la PCJ de Noépé à la frontière

	nationale avec le Ghana • Renforcement de l'opération de la PCJ de Sanvee Condji-Hillacondjià la frontière nationale avec le Bénin
Côte d'Ivoire	Ghana
<u>Route (2018-2025)</u> • Projets de construction des autoroutes et des routes urbaines dans le Grand Abidjan ➢ Amélioration des trois intersections par la construction de ponts routiers dans le Grand Abidjan ➢ Construction d'une autoroute à quatre voies de la sortie-est Cocody-Bonoua ➢ Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Anyama - Cocody ➢ Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Anyama – Attinguié ➢ Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Cocody – Riviera 6 ➢ Construction d'un sixième pont (qui fera partie de la voie périphérique Y4) ➢ Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Aerocité ➢ Construction d'une autoroute à quatre voies à la sortie-ouest (Songon) • Réhabilitation de la route nationale entre Songon et San-Pédro <u>Route (2026-2033)</u> • Projet de construction d'une autoroute à six voies entre Bonoua et la frontière Ghanéenne <u>Route (2034-2040)</u> • Construction d'un quatrième pont (Île Boulay) dans le Grand Abidjan • Construction d'une autoroute entre Abidjan et San-Pédro <u>Logistique (2018-2025)</u> • Construction et mise en service de la PCJ à Noé/ Elubo (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana)	<u>Route (2018-2025)</u> • Projets de renforcement des routes nationales du corridor côtier ➢ Construction de l'autoroute est-ouest dans le Grand Accra ➢ Remplacement du pont Ankobra (corridor côtier) ➢ Remplacement du pont Iture (corridor côtier) ➢ Elargissement jusqu'à six voies de l'autoroute Accra – Tema (corridor Abidjan - Lagos) ➢ Construction de l'autoroute entre Tema et Prampram (corridor Abidjan-Lagos) <u>Route (2026-2033)</u> • Projets de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos ➢ Construction d'une voie périphérique pour Sekondi-Takoradi comme tronçon de l'autoroute Abidjan-Lagos (corridor côtier) ➢ Construction de l'autoroute Abidjan-Lagos entre Accra (Kasoa) - Cape Coast ➢ Construction d'une section d'autoroute Abidjan-Lagos entre Cape Coast – Sekondi-Takoradi (corridor côtier) ➢ Construction d'une rocade périphérique pour le Grand Accra <u>Route (2034-2040)</u> • Construction de l'autoroute Abidjan-Lagos entre Prampram - Sogakope (corridor côtier) <u>Logistique (2018-2025)</u> • Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Noépé (frontière avec le Togo) • Projet de mise en place d'un PCJ à Elubo-Noé (frontière avec la Côte d'Ivoire) <u>Transport aérien (2018-2025)</u> • Construction d'un nouvel aéroport à Sekondi-Takoradi <u>Transport urbain (2018-2025)</u> Projet de plan directeur du transport urbain pour le Grand Accra
Benin	Nigeria
<u>Route (2018-2025)</u> • Projet d'amélioration de la route urbaine à Cotonou ➢ Amélioration des intersections à Cotonou • Projets pour la construction de l'autoroute Abidjan-Lagos ➢ Projet de construction des tronçons de Cotonou (rocade) de l'autoroute Abidjan-Lagos ➢ Projet de construction d'une autoroute reliant Porto Novo à l'autoroute Abidjan-Lagos	<u>Route (2018-2025)</u> • Projets pour la construction de l'autoroute Abidjan-Lagos • Projet de construction des tronçons du Grand Lagos de l'autoroute Abidjan-Lagos

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.6 Projets prioritaires pour la principale stratégie 6

Principale stratégie 6 : Mise à niveau stratégique des infrastructures de transport du fret long courrier (chemins de fer, ports secs multimodaux, transport par voie navigable et pipelines) pour réduire les coûts de transport et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
• Programme de renforcement de l'organisation et de l'exploitation du Comité international des chemins de fer pour l'Afrique de l'Ouest • Projet d'étude et de mise en œuvre des mesures envisageables pour la promotion du transport multimodal ferroviaire et routier en exploitant Sitarail • Projet d'étude et de coordination des chemins de fer nord-sud du Togo et Bénin-Niger en vue de la construction de nouvelles lignes ferroviaires	
Burkina Faso	Togo
<u>Chemin de fer (2018-2025)</u> • Etude technique préliminaire du développement ferroviaire entre Ouagadougou et Cinkansé • Projet de remplacement et de réhabilitation des vieux ponts de chemin de fer et d'amélioration des rails des lignes ferroviaires existantes • Projet de réhabilitation de la ligne de chemin de fer de Kaya-Ouagadougou et de construction d'un chemin de fer entre Tambao	<u>Chemin de fer (2018-2025)</u> • Projet de construction d'un chemin de fer reliant Lomé à Blitta <u>Chemin de fer (2026-2033)</u> • Projet de construction et d'exploitation d'un chemin de fer de Blitta à Kabou <u>Chemin de fer (2034-2040)</u> • Projet de construction et d'exploitation d'un chemin de fer de Kabou à Cinkasé, Burkina Faso

<p>et Kaya en passant par Dori pour le transport du minerai de manganèse de la mine de Tambao</p> <ul style="list-style-type: none"> Projets de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans les gares ferroviaires suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Ouagadougou ➢ Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Bobo-Dioulasso ➢ Gare ferroviaire à Kaya <p><u>Chemin de fer (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans la gare ferroviaire de Cinkassé <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Ouagadougou, y compris la construction d'une route d'accès de la N1 audit port Projet de renforcement de l'exploitation du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso Projet d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso <p><u>Logistique (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal de Cinkassé <p><u>Pipeline (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction d'un pipeline multiproduits pétroliers entre Ouagadougou et Bingo (frontière avec le Ghana) <p><u>Pipeline (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction d'un pipeline multiproduits pétroliers entre Bobo-Dioulasso et la frontière avec la Côte d'Ivoire 	<p><u>Port maritime (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Restructuration de l'utilisation du sol aux alentours du port de Lomé, y compris le terminal et la zone côtière, pour un fonctionnement efficace du port et afin d'attirer les entreprises de services logistiques et les industries manufacturières Réduction des frais portuaires au port de Lomé <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Blitta <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Kabou <p><u>Logistique (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Cinkassé, Burkina Faso
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Chemin de fer (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction d'un chemin de fer reliant le nouveau port de l'île Boulay <p><u>Port maritime (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'un poste à quai céréalier au port d'Abidjan Extension du port de San-Pédro <p><u>Port maritime (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal minéralier au port de San-Pédro <p><u>Port maritime (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction d'un nouveau port à l'Île Boulay <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction et exploitation d'un port sec multimodal comprenant un terminal de camions, une gare ferroviaire de fret et des entrepôts à PK26 Construction et exploitation d'un port sec multimodal à Ferkessédougou <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Man <p><u>Logistique (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Odienné <p><u>Pipeline (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Opérationnalisation de la section Yamoussoukro – Bouaké, y compris la réhabilitation du stockage pétrolier à Bouaké (projet de réalisation d'un pipeline multiproduits pétroliers Abidjan – Ferkessédougou Phase 2) <p><u>Pipeline (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Construction et exploitation de la section Bouaké - Ferkessédougou (projet de mise en place d'un pipeline multiproduits pétroliers Abidjan – Ferkessédougou Phase 3) Construction et exploitation d'un pipeline multiproduits pétroliers pour la section entre Ferkessédougou et la frontière nationale avec le Burkina Faso 	<p><u>Chemin de fer (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcement et amélioration de la fonction de régulation du secteur ferroviaire Réhabilitation de la section ouest du chemin de fer Takoradi – Awaso Mise à niveau du chemin de fer Tema – Accra Construction d'un chemin de fer du port de Tema au port d'Akosombo (Corridor Est) Projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire de l'est, du port de Tema à Kumasi via Boankra <p><u>Chemin de fer (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'un chemin de fer de Kumasi-Paga <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de mise en place d'un PCJ à Paga (frontière avec le Burkina Faso) <p><u>Logistique (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de mise en place d'un port sec multimodal à Boankra <p><u>Transport par voie navigable (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction du port de Debre au lac Volta Projet de mise à niveau du port d'Akosombo au lac Volta <p><u>Pipeline (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet d'extension du pipeline à multiproduits pétroliers du port de Buïpe au port de Debre pour faire face à la baisse du niveau du lac Volta Projet de construction d'un gazoduc entre Tema et Kumasi <p><u>Pipeline (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'un pipeline multiproduits entre Kumasi et Buïpe Projet de construction d'un pipeline multiproduits entre Bolgatanga et Bingo

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.7 Projets prioritaires pour la principale stratégie 7

Principale stratégie 7 : Mise à niveau stratégique des infrastructures du corridor de transport des corridors nord-sud soulignant l'importance de la grande vitesse afin de promouvoir les investissements dans les zones intérieures (autoroutes, routes à quatre voies répondant aux normes élevées, transport aérien et TIC) et projets prioritaires concernés	
Commission de l'UEMOA	
<u>Autoroutes des corridors nord-sud et routes à grande vitesse à quatre voies</u>	
<ul style="list-style-type: none"> Projet de promotion du programme du réseau routier sous-régional, y compris les autoroutes et les routes à grande vitesse à quatre voies 	
<u>Construction des autoroutes des corridors nord-sud et des routes à grande vitesse à quatre voies traversant les frontières (soutien technique et aide à l'acquisition des fonds)</u>	
<ul style="list-style-type: none"> Autoroute entre Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) – Ouagadougou (Côte d'Ivoire) Route à grande vitesse à quatre voies entre Ouagadougou (Burkina Faso) – Bolgatanga (Ghana) Route à grande vitesse à quatre voies entre Dapaong (Togo) - Tenkodogo (Burkina Faso) 	
<u>Construction des routes est-ouest traversant les frontières (soutien technique et aide à l'acquisition des fonds)</u>	
<ul style="list-style-type: none"> Route reliant Tamale (Ghana) – Yendi (Ghana) - Kara (Togo) – Parakou (Benin) Route reliant Ho (Ghana) - Atakpamé (Togo) - Bohicon (Benin) Route reliant Sunyani (Ghana) – Abengourou (Côte d'Ivoire) 	
Burkina Faso	Togo
<u>Route (2018-2025)</u>	<u>Route (2018-2025)</u>
<ul style="list-style-type: none"> Projets de renforcement des corridors de transport primaires par la mise à niveau des voies périphériques, le remplacement et la réhabilitation des anciens ponts routiers et l'amélioration du revêtement des chaussées <ul style="list-style-type: none"> Elargissement de la voie périphérique intérieure (boulevard des Tensoba) de Ouagadougou Réhabilitation de la route nationale (N16) entre Koupéla et Cinkassé (frontière du Togo) Réhabilitation de la route nationale (N4) entre Koupéla et Kantchari (frontière du Niger) Construction d'une voie périphérique intérieure de Bobo-Dioulasso (section sud) Réhabilitation de la route nationale (N8) entre Bobo - Dioulasso et Koloko (frontière du Mali) Réhabilitation de la route nationale (N7) entre Bobo - Dioulasso et Niangoloko (frontière de la Côte d'Ivoire) Remplacement du pont de la Léraba pour la traversée de la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire Projets de construction d'une autoroute du corridor Ouagadougou-Abidjan <ul style="list-style-type: none"> Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la voie périphérique Ouagadougou (rocade sud) Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou 	<ul style="list-style-type: none"> Projets de construction de l'autoroute d'accès au nouvel aéroport de Lomé <ul style="list-style-type: none"> Projet de construction de l'autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international (y compris la rocade de Tsévié) Projets de mise à niveau vers une route à grande vitesse à quatre voies sur le corridor Lomé-Ouagadougou <ul style="list-style-type: none"> Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Tsévié et Notsé Construction de la rocade de Sokodé comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies Projets de mise à niveau des routes est-ouest <ul style="list-style-type: none"> Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Kara à Kétao à la frontière est (vers Parakou, Bénin) et à la frontière ouest (vers Yendi et Tamale, Ghana) Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Notsé à la frontière est (vers Bohicon, Bénin) et à la frontière ouest (vers Ho, Ghana) Projets de construction de trois ponts sur la Route National 1 pour renforcer le corridor Lomé-Ouagadougou
<u>Route (2026-2033)</u>	<u>Route (2026-2033)</u>
<ul style="list-style-type: none"> Projets de construction des autoroutes du corridor Ouagadougou-Abidjan <ul style="list-style-type: none"> Construction de la section sud (entre les N1 et N8) de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso (rocade sud) Construction d'une autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso Projets de mise à niveau vers les routes à grande vitesse à quatre voies reliant aux pays voisins <ul style="list-style-type: none"> Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Ouagadougou et Koupéla Elargissement à deux voies de la route nationale N6 répondant aux normes élevées entre Ouagadougou et Léo Elargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Léo et Djipologo (vers le corridor est de la Côte d'Ivoire) Elargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Ouessa et Hamile (vers Wa du Ghana) Elargissement à deux voies de la route nationale N2 répondant aux normes élevées entre Djipologo et Gatapoula (vers Bouna, Côte d'Ivoire) 	<ul style="list-style-type: none"> Projets de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies <ul style="list-style-type: none"> Construction de la rocade de Kara comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies de Notsé à Atakpamé, y compris la rocade d'Atakpamé Projets d'amélioration de la route entre Kougnonhou et Nyamassila pour les zones à potentiel agricole de la région du Plateau
<u>Route (2034-2040)</u>	<u>Route (2034-2040)</u>
<ul style="list-style-type: none"> Projets de mise à niveau vers les routes à grande vitesse de 4 	<ul style="list-style-type: none"> Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara, y compris la rocade de Kara
	<u>Logistique (2018-2025)</u>
	<ul style="list-style-type: none"> Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Cinkassé à la frontière avec le Burkina Faso Projet de construction et de mise en service des plateformes logistiques (terminaux de camions) dans l'arrière-pays du port de Lomé
	<u>Logistique (2026-2033)</u>
	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Cinkassé, à la frontière avec le Burkina Faso
	<u>Transport aérien (2018-2025)</u>
	<ul style="list-style-type: none"> Projet de remise en service de de l'aéroport régional de Kara par la mise en service de la ligne Lomé- Kara Line
	<u>TIC (2018-2025)</u>
	<ul style="list-style-type: none"> Projet d'amélioration de la connexion TIC (y compris la construction d'un câblage à fibre optique de Lomé à Cinkassé)

<p>voies reliant aux pays voisins</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Cinkansé, incluant le contournement pour Koupéla (vers le Togo) ➤ Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Fada N’Gourma comprenant la rocade vers Fada N’Gourma (vers le Niger et le Benin) ➤ Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Ouagadougou et Paga (vers Tamale) <p><u>Transport urbain (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de formulation du plan directeur des transports urbains pour le Grand Ouagadougou <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et de mise en service d’un PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d’Ivoire) <p><u>Transport aérien (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction et d’exploitation du nouvel aéroport international de Ouagadougou à Donsin • Projet d’extension et de rénovation des bâtiments du terminal de passagers de l’aéroport international de Ouagadougou afin de convertir ce dernier en un aéroport pour les vols nationaux et régionaux <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de mise en place et d’exploitation d’un centre de données à Ouagadougou • Projet de 5 000 km de câblage de fibre optique sur tout le territoire 	
Côte d'Ivoire	Ghana
<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projets de construction des autoroutes et des routes urbaines dans le Grand Abidjan <ul style="list-style-type: none"> ➤ Amélioration de l’intersection de Solibra par la construction de ponts routiers dans le Grand Abidjan ➤ Construction d’une autoroute à quatre voies de la sortie-nord (Anyama) ➤ Construction du pont Vridi-Bietry (pour un meilleur accès au port d’Abidjan) • Projets de construction de l’autoroute nord-sud du corridor Abidjan-Ouagadougou <ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction d’une rocade pour Yamoussoukro (qui fera partie de l’autoroute) ➤ Construction d’une autoroute à quatre voies entre Yamoussoukro et Bouaké ➤ Construction de la section ouest de la voie périphérique extérieure de Bouaké (qui fera partie de l’autoroute) • Mise à niveau vers une route à quatre voies entre Anyama et Abengourou • Mise à niveau vers une route à deux voies répondant aux normes élevées entre Boundiali – Tingréla <p><u>Route (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d’une autoroute entre Bouaké et Niakaramandougou • Projet de mise à niveau de la route entre Bondoukou et Bouna • Projet d’élargissement à quatre voies de la route entre San-Pédro et Man <p><u>Route (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d’une autoroute à quatre voies entre Niakaramandougou et Ouangolodougou • Mise à niveau de la route entre Man – Odienné – frontière malienne • Élargissement à quatre voies de la route entre Anyama et Bondoukou <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction et mise en service de la PCJ à La Léraba (frontière entre la Côte d’Ivoire et le Burkina Faso) <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction et gestion d’un centre de données dans le Grand Bassam 	<p><u>Route (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d’élargissement à quatre voies de la route nationale N2 entre le rond-point de Tema et Atimpoku (corridor est) • Projets de renforcement de la route du corridor central nord-sud <ul style="list-style-type: none"> ➤ Amélioration de l’intersection de Tema par la construction de ponts routiers et passage souterrain ➤ Construction d’une voie à grande vitesse sur la route nationale N1 entre Nkawkaw et Kumasi (corridor central) (poursuite de l’élargissement de la route Accra - Kumasi) ➤ Construction de la section nord-est de la voie périphérique extérieure du Grand Kumasi (corridor central) ➤ Élargissement à quatre voies de la route nationale N1 entre Tamale-Yaïpe et Tamale- Savelugu (corridor central) ➤ Achèvement de la section nord-est de la voie périphérique intérieure à Temale ➤ Remplacement du pont de Buïpe (corridor central) ➤ Remplacement du pont de Yapei (corridor central) • Projets d’amélioration de la route est-ouest dans les zones intérieures <ul style="list-style-type: none"> ➤ Amélioration de la route régionale entre Tamale et la frontière avec le Togo (Nachemba) ➤ Amélioration de la route nationale entre Sunyani et la frontière avec la Côte d’Ivoire (Gonnokron) <p><u>Route (2026-2033)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projets de mise à niveau vers une route à grande vitesse à quatre voies pour le corridor central nord-sud <ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction d’une route à grande vitesse à quatre voies sur la route nationale N1 entre Buïpe et Savelugu, y compris la rocade pour Tamale comme tronçon de la route à grande vitesse (corridor central) ➤ Construction d’une route à grande vitesse à quatre voies sur la route nationale N1 entre Kumasi et Kintampo, y compris la rocade à Techiman et Kintampo (corridor central) • Mise à niveau de la route nationale N9 entre Tamale et Bimbila • Projets d’amélioration de la route Est-Ouest dans les zones intérieures <ul style="list-style-type: none"> ➤ Modernisation de la route nationale 11 entre Bolgatanga et Bawku en direction de la route à 2 voies ➤ Modernisation de la route nationale 13 entre Lawra et Navrongo à la route à deux voies de grande qualité

<ul style="list-style-type: none"> • Construction et gestion de cybercentres publics (5 000 sites) <u>TIC (2026-2033)</u> • Projet de poursuite de construction et de gestion de cybercentres publics (5 000 sites) 	<p><u>Route (2034-2040)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction de l'autoroute Abidjan-Lagos entre Prampram - Sogakope (corridor côtier) • Construction d'une route à grande vitesse entre Kintampo et Buïpe (corridor central) <p><u>Logistique (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction du terminal de camions d'Ashaiman le long de l'autoroute Accra-Tema <p><u>TIC (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'extension du parc TIC de Tema • Projet de construction d'un centre d'information communautaire à Tema • Projet de développement d'un parc TIC à Cape Coast <p><u>Transport urbain (2018-2025)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de plan directeur du transport urbain pour le Grand Accra
---	---

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.8 Projets prioritaires pour la principale stratégie 8

<p>Principale stratégie 8 : Appui aux petites et moyennes entreprises, développement des ressources humaines des secteurs économiques et renforcement des services sociaux de base afin de permettre à davantage de personnes de participer à de nouvelles opportunités de développement liées à l'essor du corridor sous-régional et projets prioritaires concernés</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire de formuler des projets permettant de faire le lien entre les entreprises privées qui viennent investir dans les zones intérieures et les petites et moyennes entreprises locales à travers les opportunités d'affaires. • Les productions agricole et agro-alimentaire, choisies comme les secteurs économiques moteurs, devraient se développer dans les zones intérieures. Par conséquent, il est nécessaire de formuler des projets de renforcement et de mise en place d'écoles de formation professionnelle pour le développement des ressources humaines liées à ces productions spécifiques. • L'éducation de base et les services de santé de base dans les zones intérieures sont moins développés par rapport aux zones côtières. Par conséquent, il est aussi nécessaire de formuler des projets d'amélioration de ces services de base dans les zones intérieures, tant dans les zones rurales que dans les zones urbaines où les populations augmentent. 	
Burkina Faso	Togo
<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO
Côte d'Ivoire	Ghana
<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.9 Projets prioritaires pour la principale stratégie 9

<p>Principale stratégie 9 : Développement de systèmes et d'activités de gestion environnementale capables de faire face aux risques potentiels liés au développement du corridor sous-régional, qui augmentent tant dans les milieux naturels que dans la société et projets prioritaires concernés</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Les impacts sociaux et environnementaux devraient augmenter en raison de la promotion du développement le long des corridors nord-sud et du corridor côtier. Par conséquent, il est nécessaire de formuler des projets de développement institutionnel et de renforcement des organisations et des ressources humaines pour contrôler ces impacts. • Il est aussi nécessaire de formuler des projets de création de laboratoires de l'environnement et de développement des ressources humaines dans les zones intérieures pour examiner diverses données environnementales. 	
Burkina Faso	Togo
<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO
Côte d'Ivoire	Ghana
<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • A identifier lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.10 Projets prioritaires pour la principale stratégie 10

Principale stratégie 10 : Renforcement des mesures de sécurité pour maintenir les sociétés stables et en sécurité ainsi que les économies durables dans la sous-région et projets prioritaires concernés	
<ul style="list-style-type: none"> • Les mouvements de biens et de personnes augmenteront à l'intérieur et à l'extérieur de la sous-région en raison de la promotion du développement le long des corridors nord-sud et du corridor côtier. Pour faire face à une telle augmentation des mouvements, il est nécessaire de formuler des projets de mise en place d'équipements et de formations pour renforcer la sécurité aux frontières, dans les ports maritimes, dans les aéroports et le long des principaux corridors. 	
Burkina Faso	Togo
<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement des équipements de sécurité aéroportuaires • Autres projets identifiés lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement des équipements de sécurité aéroportuaires • Autres projets identifiés lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO
Côte d'Ivoire	Ghana
<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement des équipements de sécurité aéroportuaires • Autres projets identifiés lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de renforcement des équipements de sécurité aéroportuaires • Autres projets identifiés lors de la mise en œuvre du plan directeur du CACAO

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Chapitre 12 Conclusion et recommandations

12.1 Conclusion

(1) Une nouvelle initiative pour transformer les structure économique et spatiale

De la structure économique actuelle des quatre pays du CACAO, fortement dépendante de la production et des exportations de produits primaires, et aussi suite aux efforts pour le développement de secteurs économiques ciblant les marchés intérieurs de chaque pays, il résulte que les écarts économiques entre les régions s'aggravent à une vitesse croissante et que l'économie et la société des zones intérieures s'affaiblissent en accélérant l'exode rural. Par conséquent, l'agriculture ne cesse de décliner alors que les importations de produits alimentaires et agroalimentaires augmentent. Dans ces conditions, la sous-région ne peut profiter du bonus démographique à long terme.

Les marchés de consommation de la sous-région se sont développés grâce à la dynamique économique créée par la production et les exportations de produits primaires, qui ont la possibilité de s'accroître encore. Il est nécessaire et réaliste de mettre en œuvre de « nouvelles initiatives » visant à la promotion des industries dans les zones intérieures et à l'atténuation du rythme d'aggravation des écarts régionaux. Ces nouvelles initiatives recommandées par le plan directeur du CACAO seraient axées sur la promotion des secteurs économiques qui ciblent lesdits marchés.

(2) Une nouvelle initiative reconstituée par la combinaison sélective des politiques et stratégies existantes

Le plan directeur du CACAO, élaboré pour lesdites initiatives, ne consiste pas en de nouvelles stratégies et de nouveaux projets, mais il s'appuie sur l'union douanière existante et les mesures déjà appliquées de facilitation du commerce international et de l'aménagement des infrastructures de corridors tout en se centrant sur la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux.

(3) Un plan directeur du CACAO pour la mise en œuvre de la nouvelle initiative

Pour accompagner ces nouvelles initiatives, un plan directeur du CACAO a été élaboré, constitué des éléments suivants :

- Vision future de la sous-région CACAO
- Stratégies de développement de la sous-région CACAO
- Cadre socio-économique et structure spatiale de la sous-région CACAO
- Principales stratégies pour le développement de la sous-région CACAO
- Projets de développement des corridors de chaque pays du CACAO
 - Stratégie de développement des secteurs économiques
 - Stratégie de développement des infrastructures
 - Stratégie de développement urbain
 - Stratégie de développement social
- Projets prioritaires

(4) Un plan directeur applicable

L'élaboration du plan directeur du CACAO s'est conclue par une étude technique menée par l'équipe du projet constituée de l'équipe d'étude de la JICA et des homologues des pays du CACAO. Dans cette procédure, les Comités Conjointes Techniques et de suivi aux niveaux national et sous-régional et le Comité de Pilotage au niveau sous-régional ont été mis en place sous la direction de la Commission de l'UEMOA et du gouvernement du Ghana afin de poursuivre les études. Dans le même temps, des

réunions des parties prenantes se sont succédées. Elles impliquent, entre autres, les administrations concernées, la société civile et le secteur privé, pour l'élaboration du Plan Directeur et l'évaluation stratégique de l'impact environnemental.

12.2 Recommandations

(1) Coopération entre les pays du CACAO pour le développement des corridors dans la seule et unique direction

Le plan directeur du CACAO regroupe les stratégies de développement sous-régionale couvrant quatre pays et les projets de développement des corridors. Les pays du CACAO devraient coopérer afin d'accomplir leurs efforts réciproques et avancer dans la « seule et unique direction » indiquée dans le Plan Directeur et collaborer pour la mise en œuvre du développement des corridors sous-régionaux. La seule et unique direction signifie le « développement et la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux » des zones intérieures et côtières reliées par les corridors.

Le plan directeur du CACAO intègre les stratégies et projets de développement intégré des infrastructures de corridors et des secteurs économiques. La mise en œuvre desdites stratégies et projets devrait être assurée, de manière intégrée, par la coopération et la coordination des ministères concernés de chaque pays.

L'économie nationale de chacun des pays du CACAO a été soutenue, jusqu'à présent, par la production des produits primaires (les ressources minières et les produits agricoles) destinés à l'exportation extérieure des marchés sous-régionaux. A l'avenir, il faudrait non seulement maintenir lesdites production et exportations, mais aussi promouvoir les « secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux », afin de développer les industries des zones intérieures et diminuer le rythme d'aggravation des écarts régionaux.

(2) Cadre de mise en œuvre du plan directeur du CACAO

Lors de la formulation du plan directeur du CACAO, la gestion pour la formulation du plan directeur incluait deux lignes différentes, à savoir celle pour les trois membres de l'UEMOA et une autre pour le Ghana. Cependant, pendant l'étape de mise en œuvre du plan directeur, il est fortement recommandé d'établir un cadre de gestion intégrée en impliquant tous les quatre pays.

La mise en œuvre du plan directeur du CACAO devrait être basée sur le cadre institutionnel constitué des comités aux trois niveaux suivants, comme pendant la formulation du plan directeur du CACAO:

- Comités Techniques Conjoints de Suivi du niveau National composés d'une variété de ministères et d'agences des quatre pays (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana et Togo)
- Comités Techniques Conjoints de Suivi du niveau Régional (composé de représentants techniques de plusieurs ministères de chaque pays)
- Comité de pilotage (composé de plusieurs ministres de chaque pays)

De même, il est recommandé d'encourager les entités suivantes à joindre ce cadre de mise en œuvre afin de renforcer la capacité de mise en œuvre du plan directeur du CACAO:

- partenaires techniques et financiers pour le développement
- Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
- Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)

(3) Actions nécessaires pour le déclenchement et conduite du développement des corridors sous-régionaux et actions nécessaires pour assurer un développement inclusif et durable

Pour la réalisation du « développement des corridors sous-régionaux ciblant les marchés sous-régionaux », la mise en œuvre des actions nécessaires pour le déclenchement et conduite du développement des corridors est indispensable. Ces actions nécessaires sont classées en trois catégories (ou trois boutons) comme suit :

- Le bouton A : Actions pour le développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux et le développement des secteurs de base primaires;
- Le bouton B : Actions pour l'enlargissement de la taille des marchés côtiers en renforçant la mise en place de l'union douanière et en aménageant l'autoroute côtière est-ouest ;
- Le bouton C : Actions pour renforcer la connexion nord-sud entre les zones intérieures et côtières en mettant à niveau les infrastructures de transport des corridors nord-sud.

En plus de ces actions, le quatrième bouton (bouton D) des actions est également important pour assurer un développement inclusif et durable du point de vue social, environnemental et sécuritaire.

Le plan directeur du CACAO est basé sur les quatre groupes (quatre boutons) d'actions nécessaires, qui sont en outre divisés en dix principales stratégies. Les projets prioritaires sont formulés pour mettre en œuvre ces dix stratégies, non seulement en préparant de nouveaux projets, mais aussi en sélectionnant des projets existants. En suivant le plan directeur du CACAO, chaque pays devrait mettre en œuvre ces projets prioritaires pour initier et piloter le développement de corridors, et pour assurer un développement de corridors inclusif et durable.

(4) Aménagement préalable des infrastructures de transport des corridors Nord-Sud

L'aménagement des infrastructures de transport des corridors Nord-Sud (autoroutes ou routes à quatre voies, chemin de fer du fret long courrier) est indispensable pour la promotion des secteurs économiques des zones intérieures. Il devrait même être un préalable anticipant la progression de la demande de transport, et le niveau de ces infrastructures devrait être supérieur à celui de ladite demande. Cela permettrait d'obtenir une bonne corrélation entre l'aménagement et la promotion en question.

(5) Corridors nord-sud, corridor côtier est-ouest, routes intérieures est-ouest

Le développement des corridors de deux parties, nord-sud et côtier est-ouest, est essentiel pour la promotion des secteurs économiques des zones intérieures et l'atténuation du rythme d'aggravation des écarts régionaux. Il est également important, du point de vue de l'intégration de l'économie sous-régionale, de renforcer les routes intérieures est-ouest qui relient les pays voisins.

(6) Corridors économiques et corridors de transport

Il existe différents types de corridors. Le premier est le corridor économique. L'autre est celui de Transport. Les corridors économiques devraient accueillir les grandes villes régionales et le développement des secteurs économiques, qui sont fortement soutenus à la fois par des infrastructures efficaces de transport de marchandises à long terme (chemin de fer, transport par eau et gazoduc) et des infrastructures de transport à grande vitesse (autoroutes, routes à quatre voies, transport aérien et TIC). D'un autre côté, les corridors de transport devraient se concentrer davantage sur le développement des fonctions de transport, principalement celles des routes.

Les pays du CACAO comptent chacun quelques corridors nord-sud reliant les zones intérieures et côtières (sauf le Togo dont le territoire est étroit). Il faudrait que chaque pays entreprenne l'aménagement d'un des corridors nord-sud en tant que corridor économique, tout en attribuant la fonction de transport aux autres corridors. L'exploitation efficace des ressources limitées des gouvernements et du secteur privé sera ainsi possible.

En utilisant l'union douanière et l'autoroute, le développement du corridor côtier est-ouest devrait jouer un rôle important dans la promotion de l'intégration économique sous-régionale. En ce sens, le corridor côtier est-ouest devrait également être développé en tant que corridor économique accueillant les capacités de production des secteurs économiques. A très long terme (au-delà de 2040), ce corridor côtier deviendrait une méga-région côtière dotée d'une voie ferrée à grande vitesse, ainsi que d'une autoroute reliant les capitales et les villes régionales aux fonctions métropolitaines, aux ports maritimes, aéroports internationaux et secteurs économiques prospères.

(7) Renforcement des fonctions de nœud entre les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest

Les grandes agglomérations telles que le Grand Abidjan, le Grand Accra ou le Grand Lomé, se situent au croisement des corridors nord-sud (les corridors Abidjan-Ouagadougou, Tema-Ouagadougou et Lomé-Ouagadougou) et du corridor économique côtier est-ouest (le corridor Abidjan-Lagos). Il faudrait renforcer à temps les fonctions de nœud de trafic dans ces grandes agglomérations qui subissent des encombrements par suite d'une croissance démographique et économique rapide. Dans le cas contraire, la barrière du temps de transport dans ces corridors persisterait tout en entravant la promotion des secteurs économiques des zones intérieures.

(8) Autres secteurs économiques qui devraient profiter du développement des corridors

Bien que le projet du CACAO ne couvre pas certains domaines économiques comme le tourisme et le commerce, il faudrait étudier, en phase d'exécution du Plan Directeur, les possibilités de mise en œuvre des actions et projets recourant au développement des corridors à venir.

(9) Participation communautaire et considérations pour l'égalité entre les sexes

La participation communautaire et le renforcement de l'égalité entre les sexes devraient être promus en phase d'exécution du plan directeur du CACAO. Comme celui-ci vise seulement la diversification des secteurs économiques dans les zones côtières et intérieures et cible les marchés de consommation de la sous-région, il n'est pas du tout sûr que les efforts consacrés à sa réalisation (mise en œuvre des mesures prévues dans le plan directeur) ainsi que ses bénéfices atteignent les sociétés intérieures et les femmes. En conséquence, il faudrait s'intéresser également à la mise en œuvre de mesures procurant les bénéfices directs aux sociétés intérieures et aux femmes.

(10) Opportunités de développements dans les corridors nord-sud

L'aménagement des corridors secondaires nord-sud de la Côte d'Ivoire et du Ghana (corridors nord-sud autres que les corridors Abidjan-Ouagadougou et Tema-Ouagadougou), est recommandé en tant que corridors de transport. Les zones le long de ces corridors devraient bénéficier d'opportunités de création d'emplois et de développements, en phase d'exécution du plan directeur.

(11) Plan d'utilisation des terrains et réglementation en matière de développement en vue de la préservation de l'environnement côtier

De nombreuses lagunes existent sur les côtes ivoirienne, ghanéenne et togolaise. Leur site est prévu pour le passage de l'autoroute à six voies du corridor Abidjan-Lagos. Le plan directeur du CACAO considère l'aménagement de cette autoroute comme une stratégie de première importance. Elle contribuera, avec le développement de zones métropolitaines et le développement industriel, à la formation d'un « super méga-corridor économique côtier », à partir du corridor côtier est-ouest intégrant les zones transnationales. C'est pour ces raisons qu'un plan d'utilisation des terrains et une réglementation en matière de développement seraient nécessaires pour le suivi des situations de l'environnement côtier avec ses nombreuses lagunes et la mise en œuvre des dispositifs en vue de sa préservation.